



Senato della Repubblica – III Legislatura

158° seduta pubblica

Resoconto stenografico – Venerdì 3 luglio 1959

(estratto, pag. 17, 18, 27, 28)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI
indi del Presidente MERZAGORA

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: «Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960» (571) (Approvato dalla Camera dei deputati).

NENCIONI. (...) Ora tutto questo dimostra che quanto la stampa mondiale ha detto risponde a verità, perché ogni giorno noi siamo di fronte a degli episodi gravissimi. Io mi richiamo anche all'ultimo, gravissimo incidente. Può darsi benissimo che, come ha detto il collega Cornaggia Medici, si tratti della pericolosità del volo. Io non l'avrei detto, perché non corrisponde alla realtà. Può darsi che sia la pericolosità generica del volo, ma c'è il fatto che chi è arrivato e chi è partito in quelle ore dall'aeroporto della Malpensa ed ha valutato le condizioni del tempo, ha percepito le raffiche di vento e di acqua, la violenza del temporale, non può essere d'opinione che l'incidente è stato provocato dalla pericolosità generica, ma da imprudenza di alto grado.

È inutile che il sottosegretario Bovetti ci dica che molti aerei sono partiti e sono riusciti a forare il tendone del temporale. Voleva che tutti cadessero? (Commenti). Se le autorità non l'avessero dato il permesso al «Constellation» in quel momento, perché bastava un quarto d'ora di ritardo, non si lamenterebbero oggi 68 morti.

GIANQUINTO. Lui ha detto così perché i suoi organi tecnici hanno detto così.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Non può il direttore dell'aeroporto impedire la partenza.

NENCIONI. Non è esatto, perché vi sono delle ragioni di sicurezza generale.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Solo sul campo.

NENCIONI. E al momento della partenza e dell'arrivo.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. Solo sul campo. Questa è una convenzione internazionale.

(...)

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. (...) Riguardo alla sicurezza del volo in Italia nulla sarà tralasciato per perfezionare ulteriormente le attrezzature e la formazione dei tecnici, ma non possiamo lasciar passare sotto silenzio quanto è stato detto dal senatore Nencioni e dal senatore Gianquinto.

Per quanto riguarda l'incidente al velivolo Constellation della TWA precipitato ad Olgiate Olona venerdì passato, ogni giudizio circa l'origine dell'incidente è prematuro in quanto una commissione d'inchiesta sta vagliando le cause che possono averlo provocato. Si può però escludere sin da ora, nel modo più assoluto, ogni responsabilità dovuta ad insufficienza dei servizi di controllo della circolazione aerea e dell'assistenza di volo.

Sono perfettamente rispondenti alla verità le dichiarazioni del sottosegretario Bovetti sul fatto che: a) spetta esclusivamente al comandante del velivolo decidere sul decollo del proprio aeromobile; b) altri velivoli sono partiti immediatamente prima o dopo del Constellation TWA 891. Infatti, il pilota comandante è responsabile della condotta e della sicurezza dell'aeromobile durante il tempo di volo definito «tempo complessivo», dal momento cioè in cui l'aeromobile comincia a muoversi con i propri mezzi per decollare, fino al momento in cui si arresta alla fine del volo: e ciò in base ad una convenzione di carattere internazionale. Il direttore di aeroporto civile ha facoltà di negare l'autorizzazione al decollo o all'atterraggio solo per ragioni tecniche esistenti sul campo (neve, allagamento delle piste, eccetera). In tutti gli altri casi di condizioni atmosferiche comunque sfavorevoli, all'infuori del campo, il direttore di aeroporto non ha facoltà di rifiutare l'autorizzazione all'atterraggio o al decollo.

GIANQUINTO. È un'interpretazione.

ANDREOTTI, *Ministro della difesa*. È un accordo internazionale. Possiamo proporre delle modifiche: non cito però delle opinioni, onorevole Gianquinto, ma un accordo internazionale che è stato sottoscritto da tutti i Paesi.

Ciascun comandante di aeromobile è tenuto peraltro a strettamente osservare le disposizioni relative alle minime meteorologiche prefissate dalle singole società di navigazione aerea per i vari tipi di velivoli ed eventualmente per determinati aeroporti (visibilità orizzontale, altezza delle nubi dal suolo, vento al suolo, eccetera).

Tali norme sono conformi alla regolamentazione internazionale I.C.A.O. («International Civil Aviation Organisation»).

Indico ora gli aerei che sono partiti nello stesso momento o pochi minuti prima o dopo del TWA 891, velivoli che fortunatamente non hanno incontrato quella causa - speriamo di sapere un giorno quale sia stata - che ha provocato purtroppo il gravissimo incidente: ore 17:01 decollato per Monaco il LUFTHANSA 341; 17:18 atterrato proveniente da Zurigo

l'ALITALIA 207; 17:33 decollato per Bruxelles un SABENA; 17:41 decollato proveniente da Ciampino il S.A.S. 684.

Per quanto concerne la situazione meteorologica, si precisa: al momento del decollo del TWA 891 per Parigi, ore 17:20, il tempo sull'aeroporto non era proibitivo, come risulta dai relativi bollettini meteorologici. Solo verso le 17:50 incominciavano a manifestarsi nella zona fenomeni temporaleschi di moderata intensità. Ciò non toglie naturalmente che entro la formazione nuvolosa temporalesca in cui è venuto a trovarsi il velivolo, al momento del sinistro, i relativi fenomeni (specialmente la turbolenza) possano aver raggiunto particolare intensità. Aggiungo che il controllo di Milano ha autorizzato in quell'ora deviazioni a tutti i velivoli che ne hanno fatto richiesta, onde evitare eventuali difficoltà. Dalle registrazioni delle comunicazioni T/B/T risulta che il TWA 891 non ha fatto tali richieste né segnalato condizioni meteorologiche pericolose; nessuna menzione quindi della situazione meteorologica. Da rilevare infine che il velivolo era equipaggiato di radar. Gli articoli tendenziosi pubblicati da alcuni giornali esteri e purtroppo da alcuni nazionali sono stati ampiamente controbattuti nella loro assurda inesattezza. Ad esempio, quello ricordato qui dal senatore Nencioni, relativo alle informazioni date all'I.F.A.L.P.A. da un pilota della S.A.S. che avrebbe riscontrato, parole testuali, «personale operatore radiotelegrafista addormentato», è risultato, dalla relativa inchiesta, diffamatorio e inconsistente ed il pilota è stato deplorato.