

Decine di jet s'incrociano su Roma prima di poter atterrare

IN CIELO COME AL CORSO

La denuncia dei controllori di volo - Strette e « canali » tortuosi per i jet - Superaffollamento sopra Fiumicino - Cinquanta « mancate collisioni » - Le ingerenze dell'Aeronautica Militare e il dualismo con il ministero dei Trasporti - Radar « scarsamente operativi » e « fermi per manutenzione »



Quando, sulla pista dell'aeroporto di Fiumicino, i passeggeri scesero lungo la scaletta dell'aereo non immaginavano certo quello che avevano rischiato lassù, in alto nel cielo. Sulla torre di controllo un uomo, in maniche di camicia, stava ancora sudando freddo osservando l'aereo della Lufthansa da poco atterrato. Già, perché quell'aereo stava finendo dritto dritto contro la catena del Gran Sasso. Solo all'ultimo momento, per un soffio insomma, il disastro era stato scongiurato. L'uomo — un controllore di volo — era riuscito — tra le decine di punti luminosi sullo schermo del radar — a ritrovare quello giusto e a far cambiare rotta all'aereo. E' accaduto, e neanche tanto tempo fa. E non è il solo caso. « Da tempo, con allarmante frequenza, si verificano "mancate collisioni" ... Solo la fortuna ha finora permesso che una tragedia di simili proporzioni non si sia effettivamente verificata, ma noi sappiamo quanto spesso abbiamo sfiorato la tragedia, e questa consapevolezza non ci fa dormire la notte ». E' la drammatica denuncia dei controllori di volo, che hanno inviato, in questi giorni, un esposto ai presidenti della Camera e del Senato, a tutti i gruppi parlamentari. Un esposto che parla chiaro: nei nostri cieli, sopra i nostri aeroporti, esiste « una grave situazione di pericolo ».

Un dato impressionante: in pochi mesi si sono verificate (si parla di tutti e 49 i nostri scali aerei) « mancate collisioni ». Cioè, più o meno, situazioni come quella dell'aereo della compagnia tedesca. Perché? La denuncia dei controllori di volo parla di eccessivo numero di aerei che ogni addetto ha contemporaneamente sotto « visione », la scarsa disponibilità dei mezzi a disposizione, cioè radar, telefoni, trasmettitori, la saturazione del traffico aereo in continuo aumento, limitatezza dello spazio aereo. E sulle spalle di questi uomini che ricade tutta l'assistenza al volo. Nel settore, in tutta l'Italia, lavorano 1.100 uomini, più 2.000 assistenti coordinati in condizioni tali che attualmente deve badare, in un'ora, a qualcosa come 40 aerei contemporaneamente. Nei mesi estivi si arriva anche a 50 « movimenti ». « E pensare — osserva uno di questi controllori — che in Inghilterra ad ogni uomo sono affidati — per regolamento — non più di 5 apparecchi ».

Tutti i controllori sono sottoposti ad una organizzazione militare. In Italia infatti il servizio radar è da tempo ricaduto sotto la giurisdizione dell'Aeronautica militare: solo in Spagna e nell'Afganistan c'è una situazione del genere. In tutti gli altri paesi, invece, il servizio viene svolto da personale civile. Naturalmente, tra le tante « competenze » dei vari ministeri (e dei vari aeroporti italiani — è il caso del Leonardo da Vinci) e di molti altri — c'è anche quella, non indifferente del ministero della Difesa. Un ministero che, per la sua competenza e la sua specificità, non è certo portato a considerare il traffico civile come un fatto prioritario.

Cosa si verifica, per esempio? Che, grosso modo, i quattro quinti del nostro spazio aereo sono vietati al traffico civile e che gli stessi enti di controllo di Fiumicino, e di molti altri scali, non hanno giurisdizione su queste aree. Lo spazio, quindi, è diviso in « zone » molto limitate: per loro esistono solo dei veri e propri canali, delle « strette » obbligate che determinano il traffico aereo sulle « strade » veri e propri ingorghi di traffico. E non è infrequente il caso di intercambiamenti di rotte tra Fiat G-91 dell'Aeronautica militare e jet di linea. Oppure che diversi jet volino nella stessa « aerovia » (uno spazio aereo di un paio di chilometri più o meno), a diverse altezze, spesso a un centinaio di metri l'uno dall'altro.

Il « boom » aereo
Ora basta pensare alle dimensioni che ha raggiunto il traffico aereo su Fiumicino, per rendersi conto della situazione. Nel '61, al Leonardo da Vinci il movimento velivoli era stato di 69.377 unità l'anno scorso si è giunti a quota 145 mila. Nel '61 il movimento passeggeri era stato di 2 milioni e 246 mila unità, nel '69 è salito a 5 milioni e 500 mila. E così via. E va aggiunto che sopra Fiumicino, e in molti altri aeroporti, per di più, sono presenti vaste zone vietate al volo civili per esigenze militari oppure riservate al traffico militare. Per cui i « canali » diventano delle strette a zig-zag, da percorrere tortuoso, che non facilita certamente le cose. Risultato? Spesso i voli militari si fanno in arrivo debbono attendere ore, girando sopra Fiumicino, e prima che dalla torre di controllo giunga il segnale di atterraggio. In questi giorni moltissimi aerei...

Radar « fantasmi »

Val la pena ricordare che, fino a non molto tempo fa, ancora una volta uno di questi radar è stato fermo, forse « per manutenzione ». Naturalmente anche questi radar, creati sotto la giurisdizione del ministero della Difesa. « Considerato il loro ristretto numero — prosegue — l'assistenza al traffico civile è stata affidata ad una società privata non aerea militare mentre è considerevolmente limitata per l'aviazione civile ». Per un abbassamento, sempre il documento del CNEL, raccomanda l'installazione di almeno altri sette radar, tra primari e secondari: e finora ce ne sono solo tre.

Conclusioni, sempre stralciando dal documento del CNEL: « Il persistente rinvio della decisione di acquisto dell'aviazione civile di nuove risorse comporta inevitabilmente il decadimento dell'efficienza delle infrastrutture aeroportuali e di conseguenza della sicurezza del volo e con la conseguenza della contrazione dei traffici aerei internazionali del nostro paese ».

Pochi radar dunque e « scarsamente operativi ». A Fiumicino spesso e volentieri sono fermi « per manutenzione ». Perché, anche questi radar, creati sotto la giurisdizione del ministero della Difesa, sono stati affidati ad una società privata non aerea militare mentre è considerevolmente limitata per l'aviazione civile. Per un abbassamento, sempre il documento del CNEL, raccomanda l'installazione di almeno altri sette radar, tra primari e secondari: e finora ce ne sono solo tre.

« tutto d'oro », che « si nota quali e quante disfunzioni sono state provocate dalla mancanza di una politica coordinata... quali alcune siano state determinate da vecchi e abusati criteri di interventi settoriali e disorganizzati... da una situazione amministrativa e finanziaria disastrosa da bilanci insufficienti, da una scarsa autonomia e da eccessive barriere burocratiche ». E' chiaro che i mezzi a disposizione del settore dell'assistenza al volo sono insufficienti. Ma il nodo principale rimane sempre quello del dualismo di responsabilità tra il ministero dei Trasporti e quello della Difesa, che esercita questo incarico attraverso l'ITAV, un ispettorato diretto, naturalmente, dal generale di squadra aerea Ricci, con concezioni e metodi che danno la priorità, come si è visto, alle esigenze militari. E poi ci sono le altre « competenze » di numerosi altri ministeri, che agiscono ognuno per conto proprio. E soprattutto in questo senso — e non solo dal punto di vista puramente tecnico — che questo scottante problema va affrontato.

Renato Galta



Così si presenta questo tratto di spiaggia libera a Torvaianica; una baracca, dietro un palazzo e sull'arenile, tanta sporcizia. Così in tutto il Lazio: nessuno si cura, nonostante esistano disposizioni precise, dei pochissimi tratti di mare ancora libero.

Da Civitavecchia al Circeo

La costa del cemento e dei fili spinati

Cemento e fili spinati, guardanti con tanto di cinturone e pistola e sbarramenti, (residenze e lottizzazioni, stabilimenti e alberghi e ristoranti sulla spiaggia), è diventata praticamente questa la costa laziale, da Civitavecchia a Santa Severa, da Fregene a Ostia, da Torvaianica ad Anzio Nettuno, da Sabaudia al Circeo. Sono decine e decine di chilometri di mare e sino a qualche anno fa erano liberi; c'erano solo gli stabilimenti — mica tutti quelli di adesso — ad Ostia, ma per il resto i bagnanti potevano tuffarsi dove volevano. Ora simbolo della situazione è la speculazione di una domenica qualsiasi a Castel Porziano; l'unica spiaggia libera è letteralmente presa d'assalto: alle 5 — proprio così: alle 5 — arrivano già le prime auto, alle 7, quando i guardanti aprono i cancelli, i parcheggi si riempiono in pochi minuti, alle 9 c'è il pinnone e le porte vengono sbarrate. Chi arriva dopo, rimane a cuocere sotto il sole; si creano tre o quattro file di auto sulla litoranea, l'arteria romana bloccata. I guardanti si arrangiano negli stabilimenti (e sono biglietti da mille che se ne vanno), o, mestamente, se ne tornano a casa.

Perché è successo tutto questo? Perché su decine e decine di chilometri di costa ne sono rimasti liberi solo pochi: trecento metri ad Ostia, qualche scoglio intorno a Santa Marinella, qualche chilometro tra Fociferone e Sabaudia (anche se cartelli ricordano che la spiaggia è « privata », che potrebbe essere recinta da un momento all'altro). Perché si è fatto scempio del paesaggio della zona mediterranea che ornava l'arenile in lunghi tratti? La risposta è semplice ed è la solita: la speculazione. E' stata ed è, una speculazione di rapina, è andata sempre a braccetto con le varie giunte guidate dalla Dc che « disamministrano » i comuni della costa e alla quale è stato permesso tutto, persino di « dimenticarsi » dei passaggi a mare ogni tante centinaia di metri come pure prescrive la legge. E' una speculazione che ha avuto ed ha diversi volti: è nata comunque artigianale (piccoli imprenditori, sempre legati al partito di maggioranza, che hanno inteso la possibilità di affari d'oro; o fondatori di fantomatiche cooperative agricole che hanno acquistato terreni a poche lire e li hanno rivenduti, anni dopo, a suon di milioni) ma adesso è saltata industriale. Ovunque egiscono le immobiliari, quelle vere.

Le giunte da hanno fatto, in tutto e per tutto, il gioco di queste immobiliari: per esempio chiudendo gli occhi di fronte alle costruzioni illegali o persino autorizzate, per esattezza, però, con la solita multa, appena completate; facendo preparare o stilare piani regolatori dove sono accolti tutti gli scempi. Così sono nate le case sulle spiagge: palazzoni di cinque o sei piani per esempio a Lariano; ville da 100 milioni ed oltre sul tratto di costa che va dal ponte di Sabaudia a Torre Paola, ai piedi del Circeo; così sono sorte enormi lottizzazioni, dove tutto è « privato », dalla piscina al verde, dalla spiaggia alla boutique ma dove il mare dovrebbe essere teoricamente di tutti. Invece, per raggiungere questo mare, bisognerebbe superare gli spinati e guardanti armati che ti respingono; per giunta, al Circeo, cani lupi e mastini ti vogliono scogli e calette se mai qualcuno osasse approdare, come pure sarebbe suo diritto, con una barca sotto le velle di industriali e play boy.

Così la grande maggioranza dei bagnanti è costretta a Castel Porziano: o a litigarsi un metro quadrato di sabbia negli stabilimenti, dove i prezzi sono sempre più salati, dove un panino costa il doppio che fuori, dove ci serve un piccolo capitale per far mangiare una famiglia-tipo. E' rimasto così poco di mare libero anche per colpa di enti statali: a Nettuno — dove sono riusciti persino a costruire un porto — l'amministrazione è stata sboccata dal ministero della Difesa occupa 13 chilometri di mare e pineta per un inutile poligono di tiro, vuole ancora allargarsi; a Santa Severa, gli Ospedali Riuniti di Roma hanno trasformato un magnifico castello del 1200 a picco sul mare in un « residence » per i suoi funzionari più importanti, o per importanti « amici » del Pio Istituto Sono senz'altro i più bei « residence » di tutta la costa; bastano poche migliaia di lire per averne uno, ma vanno in mano solo a privilegiati. Per il resto i prezzi sono da capogiro: 170 mila lire per una baracca (proprio così: una baracca) a Torvaianica a luglio o agosto; 250 mila lire per un appartamento nello stesso periodo a Lariano; un milione per tutta la stagione a Anzio, a Sabaudia o a Santa Marinella. Alberghi, poi, nemmeno a parlarne: la media del tutto compreso è di 10 mila lire al giorno. Anche chi « chiude » ancor più il mare.

Ovunque, i comunisti si sono battuti, e si stanno battendo perché la speculazione non passi ancora, perché non vengano compiuti altri attentati alla natura, al paesaggio e al buon gusto, perché il mare sia libero, per tutti. Hanno ottenuto successi non trascurabili, altri ne otterranno i risultati di questa nostra battaglia si sono visti alle ultime elezioni; su tutta la costa, il nostro partito è andato avanti, Ostia come ad Anzio e Nettuno.

Il « caro-canone » degli appartamenti a Roma

Lo stipendio per pagare l'affitto

Un aumento dal 10 al 25 per cento - Ottantamila lire per una sola stanza, con la moquette, a Trastevere - Un attico al centro costa 400.000 lire al mese, una villa sull'Appia Antica un milione - Affitti troppo cari nei quartieri popolari - La lotta dei 20.000 inquilini che si sono autoridotti il canone



« Affarossimo: vuoto 160.000, ammobiliato elegantemente 220.000 vecchia Roma quadricamera biservizi »: è la prosa pubblicitaria che due volte alla settimana riempie intere pagine di certi giornali. Una, due, tre camere, con mobili o meno, cucina bagno, doppio o triplo servizi, al centro o alla periferia? Danno uno sguardo al vasto campionario che si offre. Al Prenestino una stanza e accessori costano 16.000 lire, nella zona di piazza Bologna 23.000, alla Balduina 35.000, nei pressi di corso Francia 40.000. A Grottarosa una monacamera con la floodifusione si paga 55.000 lire, mentre a Trastevere una sola stanza, con la moquette, è offerta a 80.000 lire. Nel centro storico una monacamera in un vecchio palazzo di un marchese raggiunge le centomila lire.



Nel giro degli ultimi due anni le pigioni a Roma sono aumentate dal 10 al 25 per cento, a seconda dei quartieri. Non esistono statistiche ufficiali. « E' impossibile », dicono gli uffici competenti, dal Comune alla Camera di commercio — avere dati omogenei... Spesso l'affitto per appartamenti con le stesse caratteristiche varia da una strada all'altra della stessa zona, e talvolta all'interno dello stesso palazzo ». Ma la giustificazione non regge. L'oscillazione dei prezzi infatti si può definire. Basterebbe, ad esempio, informarsi sulle case « riaffittate » da poco, dopo essere state lasciate vuote dai vecchi inquilini: diversi proprietari, violando anche una legge del novembre '69 e alcune disposizioni contenute nel decreto dell'agosto '70, hanno aumentato il prezzo di 5, 10 e 15 mila lire al mese.

Secondo le più recenti offerte il canone d'affitto per due camere e servizi è 50.000 lire nella zona di piazza Bologna, 68.000 al Nuovo Salaria, 115 mila vicino piazza Navona. Al quartiere Nomentano-Trieste due stanze e salincone con triplici servizi costano 130.000 lire; un operai, un impiegato, un professore di scuola (all'inizio della carriera) dovrebbero impegnare tutto lo stipendio di un mese — e qualcosa in più — per

andare ad abitare in questi alloggi. I prezzi degli « affittasi », ovviamente, variano secondo le dimensioni dell'appartamento. Ma in alcune zone, come Monteverde, Balduina e Monte Mario, il costo della casa è salito più che altrove: per 3-4 normalissime camere si superano facilmente le 100.000 lire. Ci sono poi le abitazioni riservate ad una ristretta cerchia di privilegiati (industriali, ricchi professionisti, speculatori di vario genere, personaggi della aristocrazia nera). Le cifre sono da capogiro. Per un « pied à terre » si Parioli (elegantemente mobilita, precisa l'annuncio) l'affitto mensile è di 80.000 lire. Per un superattico al centro chiedono 200.000 lire, mentre un attico si paga dalle 300 alle 400.000 lire. « Residenze lussuose appartamento 280 mq. in centro residenziale con parco 2 piscine tennis, privato affitta. Lire 370.000 ». Se si passa ai villini o alle ville le pigioni sono da nababbo. Una villetta all'Aventino o al quartiere Trieste: 600.000 lire. Una villa al Parioli Picciano: 800.000 lire. « Villa settecentesca Appia Antica completamente restaurata 30 vani grande garage lussuosa dipendenza casa guardiana, telefonare... ». « Venga a vederla — dice l'incaricato a trattare — è da sogno. Vale più di un milione, ma possiamo metterci d'accordo ».

Metà delle case in mano a mutue ed Immobiliari

Il rapporto stanza-abitanti a Roma (come risulta da una inchiesta del Credito Fondiario) è il peggiore d'Italia (1 contro 1,1 della media nazionale). Non è affatto migliorato nell'ultimo decennio, mentre in altre città si costruiscono circa tre vani a persona. Il patrimonio edilizio romano è composto attualmente da 83.780 appartamenti. Il 53 per cento degli stabili, che comprende un terzo di tutte le abitazioni, appartiene ad un unico proprietario. Solo l'otto per cento è di proprietà pubblica.

Giulio Borelli