



Su un elicottero della Polizia in volo per un giro di controllo: a 280 km all'ora sul centro di Roma, poi Ostia e Fregene - «Siamo a disposizione per qualunque emergenza, e una volta con quei rapitori...»

Lassù qualcuno vi guarda «Vanno al mare, tutto ok»

CON UN sorriso tranquillo e rassicurante, il commissario capo Pasquale De Caro si gira e mi fa: «Tutto bene?». La sua voce giunge gracchiante attraverso la cuffia. Tutto bene, risponde, e alza il pollice verso l'alto, come fanno nei telefilm. Una frazione di secondo dopo, l'elicottero si piega su un lato e schizza via in una virata a 45 gradi da far venire i capelli bianchi (siamo a 280 chilometri all'ora, velocità di crociera). La nostra ombra ci insegue rapida, centocinquanta metri più in basso, correndo su ombrelloni e cabine. Io, intanto, prego. Sotto di noi, la spiaggia tranquilla di Fregene affollata di bagnanti domenicali. Un papà ci indica al suo bambino che subito fa ciao ciao con la manina. Vorrei tanto essere con loro, al sicuro e con i piedi in ammollo. E invece sono a bordo di un elicottero della polizia di Stato per raccontare come vegliano sulla tranquillità dei villeggianti, come controllano gli esodi estivi sulle autostrade, come pattugliano spiagge e città. Abbiamo un bar confortevole, un T.v. e un

Mare, dove ha sede il Primo gruppo di volo della Polizia (ce ne sono sette in tutta Italia, mi spiegano poi: a Milano, Bologna, Napoli, Reggio Calabria, Palermo, Oristano). L'autorizzazione al volo è stata concessa all'Unità in via del tutto eccezionale per seguire un «normale giro d'istituto», come si dice nell'ordine di servizio. Ad attendermi all'aeroporto, erano i vice questori Giuseppe Gervasi e Francesco Cipriani (i funzionari responsabili del gruppo, entrambi piloti ed entrambi specializzati in criminologia). L'elicottero ospita gli 80 componenti del Gruppo e moderno e funzionale. Poco distante è in costruzione la nuova sede degli uffici.

Quello che si nota di più è che manca qualcosa: manca quell'aria un po' grigia e polverosa, alcune volte da caserma, che continuano a conservare certi edifici della polizia. «Che fa B57, le ho detto d'alzarsi di 1000 piedi», dice, e faccio finta di non averlo sentito. «E proprio quello che volevamo. Non crediamo alla misticca del sacrificio. C'è il piacere di fare il nostro lavoro. Abbiamo un bar confortevole, un T.v. e un



per mettere a proprio agio i piloti e i tecnici, che possono ricevervi le famiglie...»

«Vede — fa eco il dottor Cipriani — il 90% degli incidenti che avvengono su un elicottero in volo sono imputabili a errori umani. Distrazioni dovute a stanchezza, nervosismo, tensione. Un pilota, quando sale a bordo di un elicottero deve farlo al meglio dell'efficienza psicofisica e in clima di amicizia e fiducia con gli altri membri dell'equipaggio».

Ai rari passeggeri, per fortuna, non sono richieste particolari doti di efficienza psicofisica: e dunque, eccoci a bordo di un «109 Augusta» con il commissario De Caro e il vice questore Vincenzo Rossitto, campione di simpatia e recordman della bevuta di Coca Cola (al bar, al rientro, ne ha tracannato un litro in un sol fiato). Tra Ostia e Fregene, al rientro, becheggia una motovedetta. «E la nostra?», chiede Rossitto a De Caro. «Abbassiamoci a dare un'occhiata», è la risposta. E della polizia, Contalento radio: «Come va?», buongiorno; «Buongiorno a voi. Tutto bene?»; tutto o-kappa, siamo qui in perlustrazione tra villaggio Tognazzi e Ostia. «Buongiorno e buon lavoro». Ci abbassiamo e torniamo verso Fregene, voliamo veloci e bassissimi, a fare la sfumatura alta alle vele dei windsurf. «Qualche tempo fa è stato proprio un villeggiante in vacanza a denunciare una preoccupazione — racconta Rossitto — ne avevamo avvistato uno al largo, abbandonato con la vela piegata in mare, a circa mezzo miglio dalla costa. Il proprietario del proprietario era stato male, forse, che so?, era stato sbalzato in acqua da un'onda. Subito è scattato l'allarme e sono iniziate le ricerche, con elicottero e motovedetta. Il giovane, per fortuna, era a terra, al sicuro. E, vedendo tutto quel movimento al largo, ci telefonò spiegandoci che, a causa del mare grosso, aveva mollato il windsurf tornando a riva a nuoto».

I racconti continuano: la bambina perduta a Torvajana, il sub belga colpito da embolia e salvato da morte certa con un trasporto «volante» (è il caso di dirlo) fino a un'ambulanza in attesa all'aeroporto... «L'elicottero è una macchina da scoprire — ci dice poi Cipriani — le sue potenzialità e le sue possibilità d'uso sono straordinarie. Sulla città, ad esempio, può far molto di più di quanto non faccia adesso. In Germania, ad esempio, lo usano per servizi di soccorso stradale ed ecologico. Noi stiamo appena cominciando, in questo settore».

Ora rientriamo verso Roma. «Dal momento del decollo — spiega De Caro — impleggiamo un minuto e trenta, due minuti al massimo per essere al centro della città». Sotto, la Cristoforo Colombo: traffico tranquillo e scorrevole, come si dice. Due minuti dopo, il Colosseo: un magari ci è pure abituato, ma visto dall'alto fa il suo effetto.

«Quando ci alziamo in volo — gracchia la voce — questo Rossitto nella cuffia — siamo a disposizione di qualunque operatore ci chiami per un'emergenza. Molte volte un servizio di controllo estivo si è trasformato in un servizio di controllo diurno. Una volta abbiamo individuato un'auto a bordo della quale viaggiavano alcuni rapitori. Ci siamo incollati sopra e dopo un po' li abbiamo presi. L'effetto psicologico delle pale di un elicottero che ti alitano sulla testa è notevole; in alcuni casi può anche funzionare come deterrente alla criminalità spicciola». In servizio di controllo diurno, il 1° Gruppo di volo è collegato con due sale operative: compartimento della Polizia e Questura.

Rientriamo, ma andiamo ad atterrare nello spazio degli elicotteri dei carabinieri. Leggendo nel pensiero, il dottor Cipriani, che è lì ad attendermi, mi spiega. «Come dire? qui noi siamo un po' meno poliziotti, loro un po' meno carabinieri. Il rapporto di collaborazione è davvero molto stretto. Al punto che, superando difficoltà e cavilli burocratici, se qualcuno ha bisogno di approvvigionamenti di carburante o di pezzi di ricambio, l'altro li fornisce subito». Tocchiamo ferro: e sul piano della sicurezza, mai avuti incidenti? «Tocchiamo ferro — dice Cipriani — il nostro gruppo non ne ha mai avuti. Lo invece — aggiunge sorridendo e indicando il dottor Gervasi — un ricordo ce l'ha». Accade in Sardegna. Si bloccano entrambi i motori. Le pale continuano a girare, perdendo colpi. Ma l'elicottero venne giù alla velocità di 15 metri al secondo; si abbatté col ventre su una mulattiera e stitò veloce, fino a fermarsi contro una roccia, restando in bilico su un burrone. Tutti illesi. Questa storia, però, me l'hanno raccontata solo al rientro.

n. r. Franco Di Mare

E l'uomo-radar gridò «B57, che combina! Salga subito di 1.000 piedi»

DA FIRENZE in giù, fino alle isole, il cielo d'Italia è un gigantesco imbuto dentro al quale passano, ogni giorno, circa mille aerei. Di estate questa cifra aumenta del 30%. Il primo venerdì di luglio, ogni anno, lo «scatto» da 900-1000 a 1036. Da quel venerdì in poi, ogni giorno, al normale traffico aereo si aggiungono charter e aribus con le più diverse destinazioni, e solcano 350 mila chilometri di cielo da controllare tutto, centimetro per centimetro. Lo fanno a Ciampino, al Crav (Centro regionale di assistenza al volo), cinquecento uomini che da pochi giorni sono passati in «gestione» all'Anav, l'ente civile nato qualche anno fa e che ha ereditato dall'aeronautica militare uno dei compiti più delicati nel settore dei trasporti.

È un lavoro difficile, difficilissimo. Avviene in una grande sala divisa in 13 «isole», ciascuna dotata di quattro o cinque schermi radar (ma per il Sud il controllo è ancora «procedurale», verrà, si dice proprio così, a settembre) che corrispondono ad un pezzo di cielo. L'uomo di fronte allo schermo deve controllare tutti gli apparecchi che passano nel «suo» spazio, fino a che non raggiungono lo spazio del vicino che, a quel punto, avverte da un segnale luminoso, prende l'apparecchio sotto la sua protezione. E così via, dalla partenza fino all'atterraggio. Se questo avviene negli aeroporti di competenza l'aereo sullo schermo è rappresentato da un trattino verde contrassegnato da una sigla che lo identifica. Hanno scovato (a Berlino, ad esempio) e da un numeretto che ne indica la quota. Se sulla sua stessa rotta si trova un altro aereo, l'uomo al radar controlla che le quote d'altezza siano «giuste», chiede conferma al pilota che il numeretto da lui avvistato sul radar corrisponda all'altezza reale, e se gli aerei sono troppo vicini istruisce immediatamente uno dei due sulla quota da tenere. Tutto questo avviene nello spa-

zio d'un tempo brevissimo. E l'uomo al radar (soprattutto in questo periodo) può dover comunicare ed istruire anche una ventina d'aeroplani contemporaneamente.

Nella sala l'aria sembra distesa, gli schermi luccicano, gli uomini sono incollati agli apparecchi. Per il profano, la scena si presenta tranquillizzante. Saranno le apparecchiature sofisticate, l'odore di tecnologia avanzata. Ma basta avvicinarsi ad un operatore, sedersi accanto a lui ed infilare una cuffia perché in pochi istanti, questa sensazione sparisce completamente ed il profano si ritrova a seguire quei trattini verdi sul nero del radar con crescente tensione. «Che fa B57, le ho detto d'alzarsi di 1000 piedi», «No V415, non può scendere, le ho detto di no». Un'occhiata ad un altro aggeggio luminoso e l'operatore commenta: «Ecco, non è alla quota giusta — e aggiunge per il profano, senza staccare gli occhi dallo schermo — vede, il trasmettitore ha comunicato un'altezza sbagliata; chissà perché».

Si cambia «isola» e questa volta il pezzo di cielo è quello che comprende l'aeroporto di Fiumicino. Nugoli di trattini si affollano intorno al centro dello schermo. Sono troppi, tutti troppo vicini ed il profano comincia ad impensierirsi seriamente. Al suo nervosismo risponde uno degli operatori non di turno. Con certissima pazienza spiega bene la questione principale: il cielo è diviso in aerovie, corridoi lunghi circa 18 chilometri a loro volta suddivisi in corsie di 300 metri l'una (1000 piedi). Ogni aereo ha la sua corsia, è separato da chi gli sta sopra o sotto di almeno 300 metri. Ne basterebbero di meno, spiega l'operatore, in caso d'emergenza questa distanza può essere diminuita. In ogni caso, il controllo fondamentale consiste proprio nell'evitare che un aereo «sconfini», tenendo conto del fatto che in caso d'emergenza non può certo fermarsi, ma



Il racconto di un pomeriggio dentro la torre di controllo di Ciampino - Sugli schermi, in estate, più di mille aerei al giorno - Un cielo diviso in corsie e corridoi - Qui il Jumbo è solo un puntino

deve continuare ad andare e da lontano devono dirgli dove e a quale velocità. All'atterraggio ad esempio, ci sono di versi «entring gates», cancelli d'aria. Se in quel momento l'apparecchio non può passare, gli si indica il «biscotto», un quadrato di cielo libero, dove può andare a gridare fino a che non arriva il suo turno. E, alla partenza, è agli operatori del centro che il pilota chiede il permesso di avviare i motori. «Inutile infatti — spiegano — che consumi carburanti (ogni minuto di volo costa 360 mila lire) se per noi non può partire».

Poi il profano viene condotto allo schermo dove c'è Ciampino stesso, gli viene mostrato un trattino verde in arrivo. Subito dopo, quel trattino verde atterra il sulle piste di la dei vetri, diventa improvvisamente reale; è un grosso charter da Londra con i suoi passeggeri che scendono tranquillamente le scale, inconsapevoli probabilmente che per tutta la durata del volo almeno quattro operatori li hanno «seguiti», guidati, protetti.

Gli uomini del centro, prima d'arrivare al rapporto diretto con lo schermo ed il traffico, vengono istruiti per sei anni, svolgendo nel frattempo mansioni di assistenza. Il loro motto è «disciplina», che non significa — spiegano — obbedienza cieca, ma rispetto della norma. Il loro lavoro si basa infatti su norme precise, standard dai quali «sgarrare» può significare pericolo per l'aereo. «Nessuno qui — raccontano — può perdere tempo a rispondere al telefono, ad esempio. Se un collega ti chiama è perché c'è un problema. E tu, quel problema, lo devi risolvere immediatamente».

Ogni giorno, nei radar passano 1000 problemi, ogni aereo ne presenta uno. Così la «norma» è questo: emergenza continua.

Nanni Riccobono

Nell'inferno di Roma Termini tra chi parte per le vacanze Per il trasporto ferroviario il boom continua: nell'agosto scorso qui sono stati staccati 560mila biglietti e incassati qualcosa come nove miliardi

ad esempio, è servito un paio d'anni fa a capire che ormai non si registrava più il consueto spostamento in massa solo verso il Sud, ma che un uguale «movimento passeggeri» andava previsto anche dal Mezzogiorno al Nord del paese.

E se succede un imprevisto, se Termini si trova di fronte ad una inusitata quantità di viaggiatori, tutti diretti (senza preavviso delle statistiche) verso una unica località? «Nanche questo — afferma Magni — ci preoccupa troppo. Abbiamo sempre la possibilità di organizzare un convoglio straordinario e di farlo viaggiare magari progettando un po' di ritardi sul complesso della rete interessata. Capita anche che, avvertiti da Milano che il treno in arrivo è stracarico e che i passeggeri

devono proseguire per Reggio e Palermo, formiamo altre due vetture in partenza per quella località per farci salire almeno una parte dei viaggiatori. Così si verificano dei ritardi di cui la gente si lamenta, senza rendersi conto che spesso ci comportiamo così per il bene di tutti».

L'anno scorso Termini ha venduto ad agosto cinquantocinquantanovecentocinquantadue biglietti, incassando 9 miliardi e 28 milioni, un miliardo in più rispetto all'83. Quali sono le previsioni dell'ufficio del capostazione per l'85? Magni scrolla la testa e sorride. Previsioni non si azzarda a farne, quest'anno lui ne ha vista proprio tanta. Staremo a vedere, dice, cosa diranno i dati di agosto.

Ma da quest'oasi afosa tutti gli «sdoppiati» portano a Stoccarda

SE NE STANNO accascati lungo le pareti del grande atrio di Roma-Termini, appoggiati sugli zaini e ad essi quasi abbracciati, come fossero ancora in questo afoso mare di confusione. Eundi, giovani, arrossati dal sole, aspettano il loro treno, gli amici in viaggio da giorni e che sono in ritardo di giorni. Sono tedeschi, olandesi, danesi, inglesi, qualche americano e pochissimi spagnoli. Sono loro, in questi giorni di vacanza, il «popolo» di Roma-Termini.

La lunga attesa non sembra scuotere il loro aplomb. Il caldo che fa impazzire i romani, loro se lo cercavano. Quasi per nessuno di questi freak per bene e civilissimi, l'Italia è una novità. C'è chi è tornato quest'anno per la terza, perfino per la quarta volta.

Dichte e Marian, di Dresda, naso spellato, canottiera e shorts, in fila davanti allo sportello del Tourist information, hanno scelto questa volta di esplorare la Sicilia. «Wonderful» dicono «meraviglioso». Hanno scovato (a indicano sulla carta tutta spiaggezzata e consumata delle isole) la costa dello Zingaro, 30 chilometri di spiagge selvagge accanto al golfo di Castellammare, un pezzo di paradiso che la stragrande maggioranza degli italiani non conosce affatto. E raccontano che non hanno avuto cuore di andarsene. Avevano progettato una tappa anche in Sardegna, «wonderful» anche quella, e invece sono rimasti in Sicilia per tutto luglio. Ora stanno partendo, il loro treno è un T17 sdoppiato, si dice così in gergo per indicare una formazione straordinaria, in

partenza per Stoccarda. Un primo controllo presso l'ufficio del capostazione, rivela che i treni «sdoppiati» vengono quasi tutti da lì: Stoccarda e Dortmund; qualcuno, ma è più raro, da Amsterdam. Nel mese di luglio di «doppi» Dortmund e Stoccarda ce ne sono stati ogni giorno. Ora, nella prima settimana di agosto, i treni sdoppiati cominciano ad andare nella direzione inversa. Impossibile però stabilire — spiega il primo funzionario dell'ufficio del capostazione, il dottor Magni — esattamente quanti giovani stranieri sono venuti a trascorrere le vacanze in Italia. I giovani — dice — viaggiano quasi tutti con l'inter rail, la tessera che dà loro accesso all'intera rete ferroviaria europea per quarantacinque giorni. Gli uffici della stazione hanno cominciato solo da

una decina di giorni la consueta analisi dettagliata degli spostamenti che avvengono attraverso Termini. Servirà a compilare una tabella dalla quale si ricaverà non solo il numero dei biglietti venduti e la cifra incassata dalle Ferrovie dello Stato, ma anche eventuali mutamenti delle inclinazioni degli italiani nello «spostarsi» da una parte all'altra del paese. Dati utilissimi — spiega sempre il dottor Magni — perché su di essi le Ferrovie dello Stato programmano le necessarie variazioni al numero dei treni, alla loro frequenza e così via. Termini invece non «sdoppia» i treni interni. Nei periodi di vacanza, il servizio viene «ordinariamente» rafforzato per quelle destinazioni che si presumono più «calde». E lo studio sul mese di agosto,