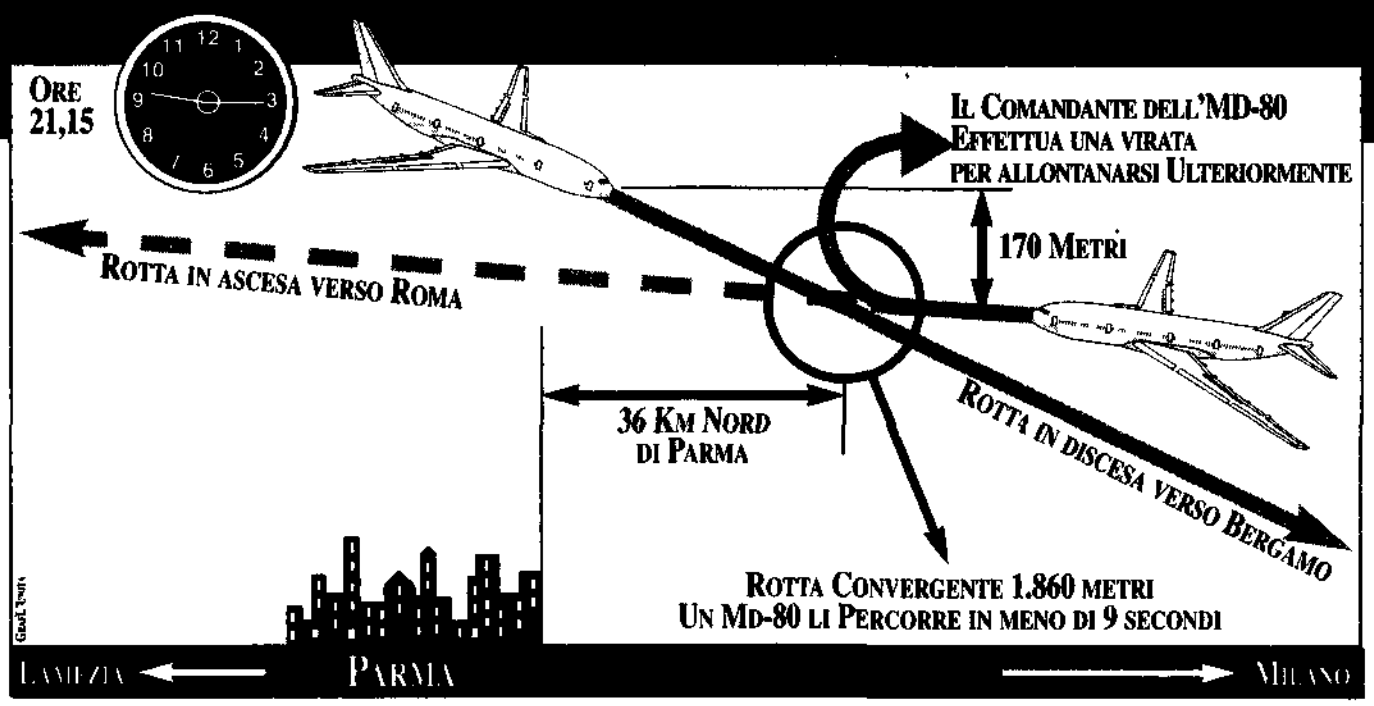
IL DISASTRO SFIORATO.

Partite due inchieste sull'incidente nel cielo di Linate
Il sindacato dei controllori: «Siamo pochi e stressati»



Strage evitata per 9 secondi

Di chi la colpa? Per quel volo tutti contro tutti

Sulla sfiorata collisione aerea di domenica la versione Alitalia diverge da quella dell'Anav. La società che controlla il cielo. Il pilota del volo AZ 2083 poteva evitare la virata che oltretutto non è scevra di pericoli? Per la Licta il sindacato dei 1400 controllori è possibile l'errore umano ma occorre tener conto dello stress degli uomini radar. Durante l'estate altre tragedie sventate all'ultimo momento. Inchiesta del sostituto procuratore Pomarici

GIOVANNI LACCABÒ

■ MILANO. Mancano 9" all'impatto quando il pilota Maurizio De Martini avvista le luci dell'MD-80 che gli viene addosso. Le 21.15 di domenica, a circa 4mila metri di quota a 39 chilometri dai cieli di Parma. 9 secondi per sventare la tragedia? Nessun rischio di collisione, fa sapere l'Anav, l'azienda che gestisce il controllo dei cieli, perché i due velivoli, pur volando sulla stessa rotta, muso contro muso, erano separati tra loro da una distanza verticale di circa 200 metri, inferiore allo standard di sicurezza, mille piedi pari a 300 metri, ma sufficiente a scongiurare qualsiasi sciagura. Le ricostruzioni diramate dall'Anav e in serata dall'Alitalia sono la cronaca di uno scampato pericolo che si distingue solo per l'evidente reciproco scambio delle responsabilità.

La morte in faccia

Ai comandi dell'MD-80 decollato 10 minuti prima da Linate con 163 passeggeri con quasi 5 ore di ritardo, il comandante De Martini, benché aiutato dal radar di bordo, non può valutare se il velivolo con fruscìo che gli sta piombando contro si manterrà in volo stabile ad una quota superiore alla sua e per evitare i rischi effettua una repentina virata a sinistra di 60 gradi, una scrollata che riduce la velocità del jet e lo proietta verso il basso. Nella pancia dell'MD-80 si vivono interminabili attimi di terrore. Passeggeri sbattuti sul pavimento, altri svenuti, occhiate interrogative sugli stewards i cui volti pallidi di paura confermano i peggiori pensieri. Il tempo di vedere la morte in faccia, 9" poi alcuni intravvedono la sagoma di un aereo sfrecciare in alto sulla destra. Conclusa la virata in picchiata, De Martini stabilizza il velivolo e comunica: «Abbiamo sfiorato la collisione, ci hanno comunicato in ritardo che c'era una manovra in corso». Che cosa era accaduto? Sulle fasi preliminari Alitalia e Anav concordano poco dopo le 21 decolla il volo AZ 2083 Linate-Roma che punta sul radiofaro di Parma dove, da tempo, il volo AZ 3185 con il comandante Antonio Previtali partito da Lametia Terme è in attesa dell'okay per atterrare a Linate dove però mancano i parcheggi. Per questo motivo Previtali, che volteggia a 11 mila piedi, chiede e ottiene di fare scalo a Orio al Serio (Bergamo). Intanto, quando in direzione inversa la rotta che, nel frattempo, ha imboccato anche l'MD 80 di De Martini, il quale la sua volta viene autorizzato a salire a 17mila piedi, 5700 metri, la quota di crociera. Nel momento in cui ricevono le rispettive direttive, i due jet sono lontani tra loro ben 27 chilometri, una distanza però che viene rapidamente bruciata dalla velocità e dall'«effetto salita». Volano senza saperlo uno contro l'altro muso contro muso. Al momento dell'ordine di cambio quota l'aereo aveva già superato, anche se di poco, il nuovo limite e continuava a salire con una spinta dei motori di circa 3mila piedi. Invece per l'Anav, il volo 2083 aveva già superato gli 11mila piedi ma non ancora i 12mila (dove stava volando il velivolo di Lametia, ndr) e quindi avrebbe potuto iniziare la discesa dopo un probabile piccolo periodo di distacco» (volo inerte, ndr). A questo punto le versioni Alitalia e Anav divergono: per l'Anav «sembra che, *iniziata la discesa* il pilota dell'AZ 2083 avrebbe confermato di avere in vista l'altro velivolo» che continuava il volo a 4mila metri. Mentre De Martini si trovava a 3830 metri in discesa. In questo momento, dice l'Anav – sembra che il comandante del Milano-Roma abbia effettuato una virata per distanziarsi ulteriormente dall'altro aereo. Ma allora la manovra di De Martini ha peccato per eccesso? Poteva essere risparmiata ai passeggeri la paura di morire?

Inchiesta e polemiche

Dubbi che potrà sciogliere l'inchiesta avviata dal sostituto Ferdinando Pomarici, cui il capo della procura Francesco Saverio Borrelli ha trasmesso la segnalazione sulla mancata collisione stilata subito dopo l'atterraggio dallo stesso De Martini, al quale Alitalia esprime «stima per la tempestività e le capacità professionali». L'inchiesta del ministero è stata avviata da tre ispettori. Intanto infuria la polemica sul fronte sindacale. Al ministro Giovanni Caravale che addita il possibile «errore umano» e soprattutto contro chi ha addossato la responsabilità del mancato incidente alle agitazioni in corso la Licta, il sindacato dei 1400 controllori di volo replica a muso duro. Dice Sandro Campanella: «Non è vero che è colpa dello sciopero. Intanto non stiamo scioperando ma solo applicando il contratto precedente. Quindi no agli straordinari. Ma soprattutto il ministro deve far fronte al problema degli organici». Il personale viene abitualmente trattenuto oltre l'orario di lavoro: 6 ore e mezza di stress a vigilare contemporaneamente decine di aerei: «Ieri poi (domenica, ndr) è stata una giornata particolare», continua Campanella. Alle 19 si era verificata anche una caduta del sistema Fdp e si erano saturati i parcheggi sia a Linate che a Malpensa. «Un concorso di eventi che ha causato il collasso. Cosa risponde al ministro che parla di errore umano? «Il governo sa bene che siamo sotto organico di 400 unità. L'errore umano fa parte del lavoro: tutti possiamo sbagliare. E poi vuol sapere la propria tutta la verità? Durante l'estate si sono verificati altri episodi come quello di domenica. Nessuno ne ha parlato perché non c'erano giornalisti a bordo».

I sindacati dei controllori di volo: «Niente strumentalizzazioni. E il ministro si deve dimettere»

Caravale: «Errore umano», ma è polemica

Il ministro dei Trasporti Giovanni Caravale parla di «probabile errore umano» ma la mancata collisione nei cieli lombardi ha surriscaldato il già rovente clima che circonda la vertenza dei controllori di volo e i destini dell'Anav. I sindacati temono una strumentalizzazione e invitano Caravale a dimettersi. Oggi infine probabilmente si saprà chi dovrà guidare l'Anav dopo le dimissioni di Sicoli

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA. «A quanto sembra dovrebbe trattarsi di un errore umano» ha detto ieri mattina il ministro dei Trasporti Giovanni Caravale. Un «errore umano» che si inserisce però in un contesto caldo di scioperi e conflitti – e che perciò ha subito fatto esplodere feroci polemiche. Lo stesso Caravale uscendo ieri mattina da Palazzo Chigi ha aggiunto: «Mi auguro che questo incidente non si debba collegare alla vertenza dei controllori di volo». Caravale è stato avvicinato dai giornalisti mentre usciva da Palazzo Chigi: il termine di un incontro con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Lamberto Cardia incentrato sulla vertenza dei controllori di volo. Al termine di questa riunione è stato detto che l'Anav deve essere trasformata «al più presto» in una società per azioni e che si deve procedere «al più presto» alla sostituzione di Sicoli, commissario dell'azienda autonoma di assistenza di volo. Per quanto riguarda il contratto dei controllori di volo» ha spiegato Caravale «il sostituto di Sicoli dovrà mettere mano alla parte già approvata dal consiglio dei ministri e tornata a discutere sulle parti rimaste aperte.

I sindacati

Cosa ne pensano i sindacati. In un comunicato congiunto la Cisl Uil Anpac Appl Cila Av Cisl Av e Licta dicono che «la gravissima situazione nel settore dell'assistenza di volo è determinata dalla provocazione messa in atto da chi vuole strumentalizzare il malcontento della categoria per raggiungere due obiettivi. Quali? Avviare un rapido trasformazione dell'Anav in Spa e mentre la protesta dell'opinione pubblica a favore di una rivisitazione della legge 146/90 che limita il diritto di sciopero. E così i lavoratori Anav e controllori del traffico aereo, gli operatori tutti continuerà ad essere bersagliati contro questi obiettivi» e ribadiscono «la gravità di quanto messo in atto con lo sviluppo di parte del governo dell'intesa contrattuale siglata in Anav con l'autorizzazione preventiva dei ministeri interessati».

Nel comunicato si ricorda inoltre che «contro la decisione del governo e per coerenza con quanto concordato con le organizzazioni sindacali l'amministratore straordinario dell'Anav Sicoli si è dimesso. Chi invita a dimettersi vicendevolmente anche al ministro Caravale. Su tutto questo concludono sindacati «si aggiunge anche l'amplificazione della cosiddetta mancata collisione – come se già un'inchiesta ne avesse stabilito le responsabilità». Il segretario confederale della Cgil Walter Cerfeda ritiene che la priorità assoluta di oggi è la fine del gioco al massacro in cui le uniche vittime sono i cittadini. Ieri c'è stata l'ingovernabilità dei cieli: non uno non solo di partire o arrivare in ritardo ma anche molto di più come dimostra quanto accaduto. I controllori sbagliano quando mettono insieme una condizione di lavoro drammatica dovuta alla mancanza di organici scegliendo di monetizzarla con un contratto di lavoro errato e che bene ha fatto il governo a respingere perché non è possibile per nessuna categoria avere 58 milioni di aumento in due anni». Cerfeda chiede che Treu e Caravale aprano un tavolo per la trasformazione in spa dell'Anav ma ancora di più per risolvere il problema degli organici».

Fermento

A proposito del dimissionario commissario Sicoli ieri è intervenuto sulla vicenda dicendo «in questi cinque mesi di trattativa i controllori non hanno fatto un ora di sciopero e hanno sopportato un carico doppio facendo quindici ore in più al mese sulla base del nuovo contratto che prevedeva un premio una tantum a fine anno di 3 milioni. Ora il consiglio dei ministri ha depennato questo punto scatenando la protesta generale. Una decisione incomprensibile visto che l'Anav entro sei mesi deve trasformarsi in Spa e quindi passa sotto la disciplina privata.

Anche nel mondo politico grande fermento. Maurizio Bertucci di Forza Italia ha presentato una interrogazione al presidente del consiglio chiedendo un suo intervento diretto. Un'altra interrogazione è stata presentata da Enzo Fragala di An il quale chiede se le «gravissime emergenze verificatesi sulle rotte aeree Milano-Roma e Pantelleria-Roma abbiano «una connessione con le agitazioni sindacali» e quali «provvedimenti urgenti ed efficaci governo e ministro intendano assumere o abbiano assunto». E il deputato verde Paolo Galletti ha proposto una interrogazione nella quale, dopo aver ricordato i disservizi causati dallo sciopero bianco chiede quali iniziative saranno prese per impedire il ripetersi di tali episodi.

Nebbia, rumore Tutti i problemi di uno scalo molto ambizioso

Già i primi vagiti del nuovo Centro regionale di assistenza al volo di Linate, produssero soprattutto polemiche. Accadde poco più di un *anno fa quando il nuovo sistema* installato nella palazzina C del «Forlanini» causò una serie paurosa di ritardi ai voli in arrivo e in partenza. Nulla, si disse, di imputabile all'efficienza dell'apparato né a quella degli operatori. Semplicemente problemi inevitabili di rodaggio di un complesso supersofisticato e avveniristico. «Il nuovo Crav - disse uno dei responsabili - sarà in grado di aumentare di circa il 50% la capacità operativa di Linate». Certo la «missing collision» di domenica sera non è dovuta al cattivo funzionamento degli impianti della torre di controllo. Ma siamo comunque in presenza di qualcosa di gravissimo. Un altro problema, insomma, che va ad aggiungersi ai già molti che segnano la travagliata storia di uno dei più «europei» e dei più discussi, fra gli scali aerei italiani.

Problema numero uno: la nebbia. Atterrare a Linate durante l'inverno padano è un impresa che ha molte probabilità di insuccesso. Da decenni il traffico aereo milanese, nelle giornate di scarsa visibilità, funziona a singhiozzo o non funziona affatto. Voli cancellati, dirottati o in pesante ritardo; passeggeri imbufaliti che invece di atterrare a Milano scendono a Torino, a Bergamo o a Genova; perdite consistenti nei bilanci delle compagnie aeree e della Società di gestione dell'aeroporto milanese. Un solo dato per tutti: negli ultimi dieci anni l'Alitalia ha dovuto dirottare su altri scali più di 7mila voli a causa della nebbia meneghina. Dal prossimo inverno dovrebbe entrare in funzione un avanzatissimo sistema di atterraggio strumentale in sostituzione del vecchio apparato risalente ai primi anni Ottanta. Cosa, se tutto andrà bene, a Linate si potrà atterrare anche con soli 75 metri di visibilità orizzontale.

Problema numero due: la sicurezza. L'aeroporto di Linate nacque negli anni 50 in una zona pressochè totalmente priva di insediamenti urbani. Poi, sull'onda del boom economico degli anni Sessanta, le case, i condomini, i palazzoni-alveare, incominciarono a crescere con rapidità fungina. Risultato: ora l'aeroporto è letteralmente circondato di case. Una situazione di rischio dalla quale deriva direttamente un altra conseguenza.

Problema numero tre: il rumore. Duemila jet che quotidianamente passano a bassa quota in decollo o in atterraggio, su centri densamente popolati, creano certamente problemi di abitabilità nelle zone sorvolate. Una recente legge dell'Unione europea sui rischi ecologici in caso di disastro aereo, ha costretto i piloti a mutare rotta in decollo passando così direttamente sulle teste degli abitanti di tre popolosi comuni dell'hinterland milanese. Carnusco sul Naviglio, Segrate e Vimodrone. I cittadini sono scesi in piazza per rivendicare il diritto all'integrità dei loro sonni e dei loro timpani. La soluzione è una sola: trasferire a Malpensa gran parte del traffico di Linate, che con quasi dieci milioni di passeggeri l'anno è prossimo ai propri limiti strutturali. Ma la «Grande Malpensa» è ancora oltre l'orizzonte.