

Martedì 12 ottobre 1999

10

LE CRONACHE

l'Unità

Mezzi per il rifornimento di carburante avio agli aerei fermi a Fiumicino. In basso l'incidente sulla autostrada del Brennero. N. Mazzocco/Ansa



Fiumicino, gli aerei a secco

Manca il carburante: voli fermi per ore, gravi disagi

ROMA Questa volta il maggior aeroporto nazionale si è fermato non per scioperi a terra o in volo, non per ragioni di sicurezza, non per incidenti. Ma il black out c'è stato, improvviso e improbabile, ed è durato per tutta la giornata di ieri. Motivo: come può succedere all'improvviso automobilista che non controlla il livello del serbatoio, era finita la benzina. Le scorte esaurite. Nemmeno una goccia di carburante avio, il kerosene, era disponibile al Leonardo da Vinci. Ferme le autocisterne, moltissimi voli cancellati, in partenza o semplicemente in scalo.

Immediati e esponenziali i disagi per i passeggeri. Inutili le proteste e lo stupore per l'incomprensibile vuoto, una «prima» quasi assoluta anche se qualche pioniere dello scalo cittadino ricorda un episodio analogo, ma meno grave, nel lontano 1961. Le ragioni della paralisi - banale quanto si vuole ma triste segnale di leggerezza e aprogrammazione aziendale con seguito di danni materiali oltre che di scomodità per chi viaggia - sono state individuate in una lunga catena di contrattempi ed equivoci: la Seram, il consorzio dei rifornitori di kerosene di Fiumicino, si è trovata all'asciutto di jet-fuel, il kerosene appunto, pur avendo serbatoi che garantiscono una settimana di autonomia (13mila tonnellate) e pur essendo collegata a due terminali di rifornimento, quello dell'Agip e quello delle Raffinerie di Roma. Chiuso il secondo per manutenzione, il primo aveva mandato ieri un carico dalla Sardegna, carico risultato però irregolare agli standard internazionali. Con le riserve prosciugate - e qui sta la vera follia di uno scalo che si vuole classificare, a pochi giorni dal Giubileo mondiale, tra gli aeroporti più attivi del mondo e che ha come dovere quello di avere sempre le cosiddette «scorte minime» - Fiumicino non ha potuto far altro che cancellare i voli in partenza e dirottare quelli in arrivo.

In nottata si è tornati alla nor-

malità operativa grazie ad una nave cisterna arrivata da Augusta con 17 mila ton. di carburante avio che dovrebbe bastare per 5, 6 giorni (il fabbisogno giornaliero di Fiumicino è di 3,7 milioni di litri pari a 3 mila tonnellate). Non sono però cessate le polemiche innescate dallo «strano» caso sul quale è stata anche aperta un'indagine.

«È un fatto gravissimo. Vanno accertate tutte le responsabilità conseguenti all'interruzione di un servizio pubblico». Così Godwin Miceli, presidente dell'Ibar (Italian board airlines rappresentative), ha commentato l'esaurimento delle scorte carburante della Seram a Fiumicino. «È inaudito ed incomprensibile - ha aggiunto - che in un aeroporto intercontinentale efficiente come Fiumicino accadano cose del genere. Mi auguro che vengano al più presto accertate le cause. Quanto accaduto oggi - ha detto ancora - rappresenta un grosso guaio per l'utenza e per tutte le compagnie aeree che operano al Leonardo da Vinci alcune delle quali, a quanto mi risulta, sono state costrette a dirottare voli da Fiumicino su altri scali per completare il rifornimento carburante prima di farli proseguire verso le loro destinazioni finali. Uno spostamento, questo, che può costare molti milioni».

Secondo il presidente dell'Ibar, che ha assicurato che la sua associazione «seguirà con la massima attenzione l'evolversi della situazione a Fiumicino», le compagnie aeree potrebbero individualmente esaminare anche la possibilità di ricorrere alla richiesta di risarcimento danni per i mancati rifornimenti e per i costi aggiuntivi sostenuti. Così è finito il lunedì nero della capitale dove il black out aeroportuale è stato preceduto e accompagnato dalla riapertura - con treni a singhiozzo e ore di ritardo della stazione Termini che ha fatto ieri conoscenza con una nuova centrale elettronica, predisposta anch'essa per il Giubileo, e che è andata subito in tilt.

TRAFFICO

Tamponamenti sull'Autobrennero

Quattro morti e 29 feriti

ROMA Quattro morti accertati e 29 feriti, di cui alcuni gravi. È questo il tragico bilancio di una serie di tamponamenti che ieri mattina hanno funestato l'Autobrennero nei dintorni di Mantova. Oltre 60 i veicoli coinvolti negli incidenti verificatisi nel tratto autostradale tra Bagnoli-Mantova Nord. È sono state scene terrificanti quelle che si sono presentate ai soccorritori: alcune auto si sono incendiate per il violento impatto e molti automobilisti sono rimasti intrappolati tra le fiamme e le lamiere contorte.

Il primo tamponamento è avvenuto sulla corsia Sud verso le 8.30, la causa sarebbe stata la fitta nebbia e la velocità eccessiva. Sono rimasti coinvolti una trentina di veicoli e vi sono stati solo due feriti leggeri. Poco dopo, però, si sono registrati altri incidenti a catena sulla corsia Nord, oltre che per la nebbia, per i rallentamenti provocati dagli au-

tomobilisti incuriositi dai due incidenti avvenuti sulla carreggiata opposta, la sud. Anche in questo caso vi sarebbero stati alcuni feriti. Nel tratto fra Pegoniga e l'area di servizio Po, sono rimasti coinvolti decine di auto e camion che in breve tempo hanno preso fuoco.

Sul posto si sono subito attivati i vigili del fuoco di Mantova, di Modena e degli altri distaccamenti delle zone limitrofe. Alle 11,30 mentre l'Autobrennero era ancora chiusa in questo tratto sono iniziate le operazioni di soccorso per recuperare i feriti e i corpi straziati e bruciati all'interno delle vetture, sia da parte dei tecnici dell'Autobrennero che dalla Polizia e altre forze dell'ordine. I primi feriti sono stati trasportati negli ospedali di Mantova.

Quattro cadaveri quasi interamente carbonizzati sono stati estratti dalle lamiere dei veicoli coinvolti; i feriti sono finora 29.

IL CALENDARIO DEGLI SCIOPERI

Oggi 12 OTT	Trasporto marittimo: dalle 7 per 24 ore incrocia le braccia il personale dei traghetti del gruppo Tirrenia. Protesta indetta da Federmar, Ugl, Sin Cobas.
Venerdì 15 OTT	Trasporto aereo: dalle 12,00 alle 16,00 scoperanno i controllori del traffico aereo del centro aeroportuale di Palermo. Protesta proclamata da Filc, Cgil, Uil, Cisa/av e Cila/av.
Domenica 17 OTT	Trasporto aereo: dalle 11,00 alle 15,00 scoperanno gli assistenti di volo di Alitalia e Alitalia Team. Protesta proclamata da Filc-Cgil, Fit-Cisi, Uiltrasporti, Ugl, Sulta e Anpav.
Martedì 19 OTT	Trasporto aereo: dalle 10 alle 14 si fermeranno gli uomini radar dell'Enav, per uno sciopero proclamato da Fit Cisi, Uil Uil, Licta, Fnt-Ugl.
Lunedì 18 OTT	Sciopero dipendenti ministeri: sciopero per l'intera giornata dei dipendenti dei ministeri aderenti a Federstatali-Unsa.
Lunedì 18 OTT	Trasporto aereo: per 24 ore si ferma il personale aeroportuale Vitrociset per uno sciopero proclamato da Fim, Cgil, Uil.
Lunedì 18 OTT	Trasporto aereo: sciopero di 4 ore dalle 11 alle 15 dei piloti di Alitalia e Alitalia Team indetto dalla Uil Uil.

I PRECEDENTI

La lunga catena di «infortuni» dello scalo romano

ROMA Non è la prima volta che l'aeroporto Leonardo da Vinci, sorto tra le polemiche in una zona paludosa ma acquistata per l'occasione, subisce qualche black out e si ferma del tutto o perlomeno rallenta sensibilmente il normale traffico aereo: oltre alle polemiche alla «frana» della pista denominata «Coccia di morto» i cui lavori richiesero infiniti interventi di rinforzo, si ricorda, nel '98, un tilt del sistema informatico che ha bloccato per ore il check-in di migliaia di passeggeri: sempre nel '98 un'altra emergenza costrinse i responsabili a isolare per alcune ore la zona aeroportuale, la caduta da un aereo di un collare ritenuto radioattivo e rivelatosi poi semplicemente fiale per analisi cliniche. Nel '97 ci fu un rallentamento della tensione su tutti gli impianti oltre che l'allarme emergenza per un sovraccarico elettrico sulle linee sotterranee: anche in quel caso il black out durò alcune ore penalizzando soprattutto i servizi passeggeri in aeroporto.

Per non dire dei disagi sistematici - ritiro bagagli dopo ore dall'atterraggio, ritardi sulle partenze, sistema elettronico inaffidabile, continui lavori in corso per presunte migliorie, rivoluzioni dei collegamenti stradali e ferroviari, etc - una caratteristica che ha fatto spesso litigare le compagnie aeree con i direttori e gestori dello scalo e che hanno sempre portato a poco onorevoli compromessi sui servizi: la cui scomodità sono state sempre accollate, ovviamente, al pubblico pagante.



Vigili del fuoco, polizia e carabinieri hanno lavorato per l'intera giornata per distruggere il groviglio di rottami creati nel luogo dell'incidente principale, in cui sono rimasti coinvolti alcuni autotreni, un furgone e diverse autovetture.

Nella notte o al massimo questa mattina la corsia impegnata dalle operazioni di soccorso sarà di nuovo aperta al traffico. Dopo la prima fase dei soccorsi era percorribile solo sulla corsia sud a doppio senso di marcia.

Dalla direzione della società



IL CASO

Termini riapre e va subito in tilt il nuovo sistema computerizzato

CARLO FIORINI

ROMA La prova telematica della Stazione Termini stile Giubileo è stata un disastro. Ritardi di ore, bivacchi di passeggeri rassegnati dopo la sfuriata agli uffici informazioni per cercare invano di conoscere l'ora di partenza del proprio treno. L'inaugurazione del nuovo cervello che dovrà guidare i convogli in entrata e in uscita dallo scalo romano non poteva andare peggio. Il sistema avveniristico è naufragato di fronte agli scambi dei binari, azionati da congegni troppo vecchi per recepire l'intelligenza del computer. Così le uniche cose che hanno funzionato a pieno ritmo, vista la situazione, sono state la nuova grandissima libreria che occupa tutto l'atrio, i bar e i ristoranti. I tabelloni luminosi con gli orari delle partenze e degli arrivi, appena installati, erano invece del tutto inutili. Segnavano orari sbagliati, indicavano un'ora di ritardo quando magari il treno aveva già accumulato altri trenta minuti. «Scusi, ma allora cosa devo fare per sapere quando parte il treno per Udine?», chiedeva disperata una signora. «Se ne stia qui a sentire gli annunci all'altoparlante, è l'unico modo. Prima o poi partirà», gli rispondeva un capotreno. Come se fosse facile riuscire a distinguere le parole che escono dall'altoparlante, visto che la stazione è ancora un cantiere rumorosissimo.

A nulla sono serviti i due giorni di stop totale di sabato e

NUOVA SCOSSA DI TERREMOTO

Barberi: «C'è un piano per evacuare il Vesuvio»

ROMA Una scossa sismica, che gli strumenti dell'Istituto nazionale di geofisica hanno calcolato di un'intensità pari al terzo grado della scala Mercalli, ha fatto nuovamente tremare la notte scorsa l'intera zona dell'area vesuviana. Il movimento tellurico è stato registrato alle 4,35 e poco dopo, precisamente alle 4,52 ed alle 5,03, nella stessa zona sono avvenute altre due scosse di replica, entrambe tra il secondo ed il terzo grado della scala Mercalli. Il sottosegretario alla protezione civile, Franco Barberi, ha detto che esiste un piano d'emergenza per evitare una catastrofe in caso di eruzione del Vesuvio che permetta l'evacuazione in sette giorni di tutti gli abitanti della zona. «La prima fase del piano - ha detto Barberi - prevede l'attenzione e l'attivazione delle strutture per coordinare l'emergenza e si verifica quel pacchetto di fenomeni precursori che però in questo caso non si sono verificati». Barberi ricorda che il Vesuvio è a riposo dal 1944 e il magma è a dieci chilometri di profondità. «Se il magma si muove - spiega Barberi - hanno luogo una serie di fenomeni come microfughe, fughe di gas, variazioni della composizione chimica. Ma ora niente di ciò è stato registrato e non si devono creare allarmismi». Il piano, come sottolinea Barberi, prevede varie fasi fino alla messa in sicurezza finale della popolazione che, con la viabilità attuale - ha detto Barberi - richiederà sette giorni. «Il piano - ha proseguito il sottosegretario - è estremamente delicato e difficile. Ci auguriamo di non essere mai messi alla prova. Il problema è comunque individuare il momento adatto per farlo partire. Se non ci fosse questo piano, l'emergenza ci coglierebbe impreparati». Barberi risponde anche alle critiche mosse dal vulcanologo Luongo. «Ha lanciato - ha detto - irragionevoli allarmi. C'è sempre qualcuno che vuole cantare fuori dal coro, ma non è giusto creare questi allarmi». Alla riunione della commissione grandi rischi è stata presentata una relazione di Lucia Civetta, direttore dell'Osservatorio Vesuviano.

domenica per mettere a punto il nuovo sistema informatico. Le Ferrovie dicono che gli inconvenienti dureranno al massimo altri due giorni, e che poi tutto filerà liscio. E stavolta persino i macchinisti del Comu, mai teneri con la direzione aziendale, ammettono che gli inconvenienti fanno parte del rodaggio e che le nuove apparecchiature daranno più sicurezza e permetteranno alla stazione Termini di accogliere una maggiore mole di traffico. Ma ieri bastava fare un giro tra la folla in attesa sui binari o in fila alle nuove biglietterie appena inaugurate alla presenza dell'amministratore delle Ferrovie Giorgio Cimoli, per raccogliere sfiducia a piene mani. «Da Nettuno a Roma stamattina ho impiegato quasi tre ore. E ci hanno detto che oggi pomeriggio le cose sarebbero andate meglio - raccontava ieri pomeriggio un pendolare -. Ora eccomi qui, il treno che deve portarmi a casa ha già un'ora e venti di ritardo». I treni dei pendolari sono stati quelli maggiormente penalizzati da questa situazione. Molti convogli locali sono stati dirottati sulla stazione Tiburtina che in questi giorni è nel caos più completo non essendo attrezzata ad accogliere un numero così alto di passeggeri. E anche oggi molti i treni regionali, a parte quelli che partono o arrivano nelle ore di punta, faranno scalo nelle altre stazioni per evitare l'intasamento della stazione Termini.

Le spiegazioni del flop del cervello per le ferrovie sono

due: la non praticità della componente umana e la scarsa compatibilità tra la velocità del computer e quella dei congegni meccanici che azionano gli scambi. Anche secondo i tecnici dell'Ansaldo (ditta fornitrice del nuovo sistema di controllo elettronico) che in questi giorni affiancano il personale delle ferrovie, in primo luogo c'è un problema di capacità d'uso della macchina. «Mettere in funzione un sistema come questo non è come scaricare un elettrodomestico ed accenderlo - spiegano -. È una macchina potentissima che va usata con cautela e perizia, molto diversa dal sistema semimanuale che c'era prima». L'Acc, questa la sigla del sistema di controllo, è in grado di controllare un flusso di 900 treni al giorno rispetto ai 600 attuali. Sul piazzale della stazione, con il vecchio sistema potevano muoversi contemporaneamente al massimo sette convogli. Ora ne potranno transitare 35. Ieri però entravano e uscivano uno alla volta.

Il dirigente Fs Leonardo Gorra spiega poi l'altra causa che rallenta il flusso dei treni, e cioè il sistema di taratura. «Tutto il sistema è rimasto vittima di un eccesso di raffinatezza tecnologica che non avevamo previsto», «Il meccanismo elettronico - ha spiegato -, è molto più sensibile di quello elettromeccanico usato per 60 anni e così si dovranno ora ritardare i motori che azionano i vari scambi per consentire che il movimento degli scambi sia compatibile con il nuovo sistema».

Firenze, condannati i macchinisti

Fs, ieri la sentenza per lo scontro del marzo 1998

CLAUDIO VANNACCI

FIRENZE Fu un errore umano. Tre fatali distrazioni che il 23 marzo dello scorso anno mandarono l'Eurostar Roma-Bergamo contro le carrozze di coda di un treno regionale, appena fuori dalla stazione di Firenze Castello. Un pendolare di 53 anni morì sul colpo, un'altra trentina di viaggiatori finì in ospedale con lesioni più o meno gravi, l'intero sistema ferroviario italiano andò in tilt, con la penisola praticamente spezzata in due. L'incidente, inoltre, rinfocolò le polemiche sulla sicurezza della nostra linea ad alta velocità, ancora «scottata» dal tragico deragliamento di Piacenza. Ieri mattina, al termine di un processo celebrato a tempo di record, la seconda sezione penale del tribunale di Firenze ha condannato a due anni di reclusione, pena sospesa e non menzione, i due macchinisti del Pendolino: Michele Faralli e Paolo

Sini. I giudici non hanno avuto dubbi: lo scontro tra i treni fu provocato da una serie incredibile di «disattenzioni». Quella sera nessuno dei due macchinisti a bordo dell'Eurostar si accorse del semaforo rosso all'uscita dalla stazione, inoltre per errore non era stato attivato il sistema di ripetizione in macchina del segnale, che avrebbe bloccato automaticamente il treno. Ma lo scontro poteva essere evitato ancora a quel punto, come ha spiegato la perizia eseguita da due esperti francesi. Sarebbe stato sufficiente che almeno uno dei due macchinisti avesse guardato fuori dal finestrino per vedere i fari e la sagoma del treno regionale Viareggio-Firenze, che stava entrando in stazione con il suo carico di pendolari. Per i periti una minima riduzione di velocità avrebbe evitato lo scontro, avvenuto nella parte di coda del regionale. Invece il Pendolino proseguì la sua corsa verso la tragedia.

La sentenza del tribunale di Fi-

renze ha soddisfatto tutti. «Ho la coscienza a posto. La notte dormo sonni tranquilli» ha detto Michele Faralli. L'unico dei due macchinisti ancora in servizio, dato che Sini è andato in pensione per raggiunti limiti di età. «È una sentenza equa: non credo che faremo appello» hanno commentato gli avvocati Vincenzo Tortorici e Attilio Maggini. Una linea sulla quale si accorderà anche la procura. «Mi sembra una sentenza equa, giusta e condivisibile - ha detto il pm Alessandro Nencini, che per i due macchinisti aveva chiesto la condanna a due anni e otto mesi di reclusione -. Il tribunale ha sanzionato il fatto nella sua gravità, ma al tempo stesso si fa carico del fatto che gli imputati sono persone perbene».

Al processo si erano costituite solo tre parti civili, tra le quali Claudio Santini, presidente dell'ordine dei giornalisti dell'Emilia Romagna, al quale il tribunale ha riconosciuto venti milioni di lire a titolo di provvisorio.

