

La situazione della sicurezza. Il Tg1 chiede inutilmente all'Enav una risposta sull'assenza di sensori a Linate

Niente radar di terra negli scali italiani

Strumento indispensabile nei grandi aeroporti in caso di scarsa visibilità per nebbia o maltempo

Gigi Marcucci

ROMA Si chiama Asmi (Aerodrome surface movement indicator) e viene impropriamente indicato come radar di terra. Per chi entra in una torre di controllo è un monitor con sfondo verde che permette all'operatore di riconoscere i veicoli che si spostano sulle piste, uno strumento indispensabile in caso di nebbia. Un Asmi di vecchia generazione è in funzione a Fiumicino, uno molto più avanzato smista il traffico di Malpensa, un terzo avrebbe dovuto guidare gli aerei sulle piste di Linate, ma era fermo da più di due anni per mancanza di pezzi di ricambio. Tutti gli altri aeroporti italiani ne sono privi ma, in caso di scarsa visibilità, si fermano o rallentano il traffico.

La bibbia del trasporto aereo italiano è una pubblicazione di 700 pagine a cura della Commissione trasporti del Parlamento italiano. Dice che negli ultimi anni sono stati spesi oltre 1000 miliardi per migliorare le

dotazioni degli aeroporti, da buoni voti all'aviazione commerciale e voti meno buoni a quella generale, quella, per intenderci, degli aeroclub e dei voli sportivi.

Dice anche che per la sicurezza si è speso molto, ma i risultati sono stati all'altezza degli investimenti? «Quanta più strumentazione hai, tanto più guadagni in sicurezza. Non ce l'ha ordinato il medico di prendere tutti l'aereo, se vogliamo un traffico a livelli europei occorre che i nostri aeroporti siano attrezzati

Monitor in funzione solo a Malpensa A Fiumicino un sistema antiquato in attesa di sostituzione



di conseguenza per limitare al massimo o impedire i cosiddetti errori umani», dice Corrado Fantini, pilota dell'Anpa. «I tempi di sostituzione dell'apparecchiatura obsoleta di Linate sono stati sicuramente eccessivi e potrebbero esserci delle responsabilità», dice Antonio Attili, veterano della Commissione trasporti e responsabile del settore per i Ds, «ma bisogna dire che in questi anni è stato fatto molto per migliorare la condizione degli aeroporti italiani».

Sempre a proposito di Linate, comunque, ci sono altre importanti questioni. Il Tg 1, ad esempio, ha sollevato il problema della mancanza di "sensori" nelle piste e ne ha chiesto conto all'Enav. Invano: l'ente nazionale assistenti di volo non ha dato ancora alcuna risposta.

A Fiumicino, spiega Alessandro D'Alessio, stanno decidendo se sostituire il vecchio Asmi con uno di nuova generazione o se introdurre un radar per il movimento a terra. La differenza fondamentale tra i due strumenti è che il secondo permette

il cosiddetto controllo positivo sugli spostamenti: col radar è possibile, ad esempio, autorizzare un aereo a compiere uno spostamento. L'Asmi è un semplice ausilio: in caso di scarsa visibilità ordini o stop possono essere dati solo dopo avere ottenuto la conferma visiva della posizione del velivolo, o aver inviato sul posto auto con la scritta follow me.

Ma com'è la situazione degli aeroporti italiani? Dopo l'incidente accaduto milanese di Linate, la procura di Torino ha disposto nuovi controlli sull'aeroporto di Caselle. L'obiettivo è verificare le condizioni di sicurezza dello scalo: poichè è privo di un impianto radar di terra, si cerca di capire se i sistemi alternativi messi a punto dai responsabili siano adeguati. L'aeroporto di Caselle è già da tempo al centro di un'inchiesta giudiziaria: il fascicolo riguarda alcuni problemi al sistema di aiuti visivi luminosi. Il pubblico ministero Raffaele Guariniello ha contestato l'attentato alla sicurezza dei trasporti e l'omissione volontaria di

cautele contro gli incidenti. Nel registro degli indagati è iscritto l'amministratore delegato della società di gestione, la Sagat, Claudio Boccardo. Guariniello ha ora incaricato una squadra di ispettori della polizia giudiziaria di compiere una serie di accertamenti. Un incidente come quello di Linate a Bologna non sarebbe potuto accadere. Lo spiega, «misurando le parole e senza con questo voler dare giudizi su altre realtà non comparabili», Alberto Clò, il presidente della società Aeroporto G. Marconi Spa, spiegando che le procedure che lo scalo si è dato e condivise dall'Enav «escludono la possibilità dell'errore umano». In caso di nebbia, infatti, nell'alternativa bolognese «si muove un aereo alla volta», in stretto collegamento radio con la torre di controllo, e «ogni aeromobile, in fase di decollo o dopo l'atterraggio», si muove dalla pista di rullaggio al parcheggio o viceversa seguendo accompagnato da mezzi di terra, le vetture con la scritta "Follow me", "seguimi". In caso di piloti che per la

prima volta operano a Bologna l'accompagnamento prosegue anche sulla o dalla pista principale. Dunque movimenti contemporanei di aerei sono impossibili e non può accadere che prendano percorsi sbagliati. Entro la fine dell'anno sarà comunque installato il radar di superficie, fino ad ora assente perchè non necessario. La novità segue l'ingrandimento dell'aerostazione (negli ultimi cinque anni i passeggeri sono raddoppiati raggiungendo una quota vicina ai 3.700.000): in tre-quattro anni l'

La Procura di Torino ha avviato una nuova serie di controlli a Caselle



obiettivo è di raggiungere i 5 milioni, che faranno aumentare i movimenti orari e dunque i sistemi di sicurezza. La nuova torre di controllo è stata consegnata all'Enav due anni fa e l'Ente la sta preparando con attrezzature tecnologiche di avanguardia: impianto di radio assistenza, radar di superficie, radar di avvicinamento, aiuti visivi luminosi. La spesa totale è di 100 miliardi. La struttura sarà operativa tra novembre e dicembre.

A Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone il controllo delle piste sarà garantito dai sensori Gps di prossima installazione. Il responsabile del Centro assistenza al volo dell'Aeroporto dello Stretto, Umberto Rodio, ha precisato che un sistema radar è fondamentale per i grandi aeroporti ma non lo è in Calabria visto che gli aeroporti quasi mai sono interessati al fenomeno della nebbia. I sensori di cui parla Rodio sono in grado di indicare la presenza di ostacoli lungo le piste interessate ai decolli o agli atterraggi.



Soccorritori ed inquirenti di fronte al locomotore del treno Roma-Pescara rimasto coinvolto in un incidente causato da un camion che sfondato il guard-rail della A-25 è piombato sui binari Schiazza / Ansa



Carabinieri e militari ispezionano la zona nei pressi di Grosseto dov'è precipitata l'eliambulanza Martinelli/Ap

Andrea Carugati

Il velivolo stava trasportando un ferito grave quando, forse a causa della nebbia fittissima, è finito nella boscaglia. I piloti hanno indetto uno sciopero

Precipita un'eliambulanza a Grosseto, cinque morti

GROSSETO Stava volando verso l'ospedale di Pisa con un ferito grave a bordo. Ma l'eliambulanza del 118 della Toscana partita verso le 1.30 della notte scorsa dall'ospedale di Grosseto non è mai arrivata. Sei minuti dopo il decollo si è schiantata contro la collina di Poggio Ballone, un'altura di 631 metri nel comune di Castiglione della Pescaia. A bordo c'erano 5 persone, tutte morte sul colpo: i due piloti, Giovanni Minetti di Belluno e Paolo Brancaleone di Grosseto, entrambi di 38 anni; il medico Niccolò Campo, 42, di Grosseto, considerato il cuore e l'anima dell'elisoccorso; l'infermiera Gemma Castorina, 44, anche lei grossetana; il ferito, Paolo Maffellucci, 29, di Grosseto.

Al momento dell'incidente la

zona era avvolta da una nebbia fittissima: pare che l'elicottero, un Pegaso 2, abbia mancato il sorvolamento della collina di 150 metri, impattando contro il bosco a circa 500 metri.

Dalle prime ricostruzioni sembra che la posizione pericolosa dell'apparecchio fosse stata rilevata da un centro radar, ma sarebbe mancato il tempo per intervenire. Due le spiegazioni più plausibili dell'accaduto: un errore di valutazione della quota da parte dei piloti dovuto alla scarsa visibilità, oppure un guasto agli strumenti di bordo.

La richiesta di impiegare l'elicottero era partita dal 118 per trasportare a Pisa il ragazzo gravemente ferito in un incidente stradale. Nonostante un intervento alla testa, le condizioni di Paolo Maffellucci avevano indotto i sanitari a decidere per il trasferimento alla clinica neurochirurgica di Pisa. Dopo circa 6 minuti dal decollo, la centrale operativa che lo seguiva ha perso il contatto radio con il velivolo. Il rumore della caduta è stato avvertito dai militari della base radar di Poggio Ballone, distante circa 700 metri dal luogo del disastro. I militari hanno

avvertito i vigili del fuoco e si sono subito diretti nella zona, ma non hanno potuto far altro che constatare il decesso dei 5 passeggeri.

Sull'episodio sono state già aperte due inchieste, una da parte del sostituto Maria Navarro della procura di Grosseto (che ha disposto l'autopsia sui corpi delle vittime previste per oggi, ndr) e una dall'Enav, l'agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

L'elicottero, un bimotore da 900 cavalli, 290 chilometri orari e dal costo di 7 miliardi, era uno dei tre apparecchi gestiti dal consorzio

Elidolomiti, che ha un contratto di servizio per 6 anni con la regione Toscana. Si tratta dello stesso apparecchio che, nel febbraio 2000, fu costretto a un fortunoso atterraggio di emergenza a Principina a mare, sempre nel grossetano: i danni furono limitati e, dopo essere stato riparato e revisionato, l'elicottero riprese il servizio.

Il servizio di elisoccorso, attivo in Toscana dal 1999 e dallo scorso giugno anche in servizio notturno, è in grado di collegare in 20 minuti tutta la Toscana, comprese le isole, con un ospedale, per un costo annuo

di 13 miliardi. Nel corso del 2000 sono stati effettuati 1200 interventi.

Sul posto si è recato anche l'assessore toscano alla sanità, Enrico Rossi, che ha assicurato la prosecuzione del servizio di elisoccorso anche «per onorare al meglio la memoria di persone che mettono a repentaglio la loro vita per aiutare il prossimo».

In un messaggio al prefetto di Grosseto, il presidente della Repubblica Ciampi ha espresso il cordoglio e la commozione di tutta la nazione.

Un incidente analogo si era verificato meno di un anno fa, sempre in Toscana. Lo scorso 30 ottobre un elicottero dei carabinieri diretto a Livorno, con 8 persone a bordo, si inabissò poco dopo il decollo notturno dall'isola di Capraia. Morirono 7 carabinieri e l'unica guardia municipale dell'isola, che si trovava in arresto dopo una violenta lite con i carabinieri. Il corpo di uno dei carabinieri non è stato mai ritrovato.

L'Unione piloti ha indetto per domani, dalle 00 alle 24, una giornata di sciopero dei piloti di elicottero per protestare contro il «pesante degrado» delle condizioni di sicurezza in cui versa il settore. L'Unione piloti ha da tempo denunciato questa situazione: per questo, sostengono, «non è più possibile tollerare quanto sta accadendo e l'immobilismo delle autorità competenti».

Cuneo

Elicottero si schianta deceduto il pilota

CUNEO Un elicottero della Heliwest è caduto intorno alle 8.40 di ieri mattina nella zona di Riofreddo Vinadio in provincia di Cuneo. A bordo dell'elicottero di medie dimensioni c'era soltanto il pilota, Giuliano Lastone, 48 anni, astigiano, che lascia la moglie e un figlio. Lastone, era uno dei soci della Heliwest, una società di aerotaxi, specializzata, oltre che nel trasporto passeggeri, anche nello spegnimento di incendi boschivi, distribuzione di antiparassitari e attività cinematografiche.

Il velivolo caduto è un Ecurelle Aerospaziale As 350, monoturbina, di produzione francese, particolarmente indicato per i lavori in montagna. A causare la caduta del velivolo, potrebbe essere stato un guasto meccanico. L'ipotesi di un'avaria al rotore si è fatta strada dopo i primi accertamenti, anche se non è stata scartata quella che una benna trasportata dal velivolo abbia urtato un albero. Un'inchiesta è stata aperta dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

L'elicottero stava sorvolando a bassa quota il vallone di Rio Freddo, in Valle Stura, dove il pilota operava per conto della società di acque minerali «Fonti di Vinadio-Acqua minerale Sant'Anna». Nella zona sono in corso lavori per la captazione di una nuova sorgente. Come ogni mattina, l'elicottero dell'Heliwest ha eseguito una serie di voli sull'area. Mentre stava tornando a valle è precipitato al suolo, in una zona impervia, nelle vicinanze della diga di Rio Freddo, a circa 1300 metri di quota. I primi a dare l'allarme sono stati gli operai impegnati nella realizzazione delle nuove condotte per l'acqua. Scattato il piano di emergenza, due elicotteri (uno del «118» e l'altro dei vigili del fuoco) hanno raggiunto immediatamente la zona. Contemporaneamente sono state allarmate anche squadre di pompieri e pattuglie dei carabinieri e della polizia. Tutti i soccorsi sono però stati inutili. I rottami dell'elicottero sono stati posti sotto sequestro. «La notizia ci ha sconvolto - ha detto Alberto Bertone, amministratore delegato delle Fonti di Vinadio - Giuliano Lastone era un pilota molto esperto che da anni eseguiva lavori per conto della nostra ditta in alta Valle Stura. Avrei dovuto essere anch'io sull'elicottero; per improvvisi impegni di lavoro ho dovuto però recarmi a Torino».

Un elicottero della Heliwest era caduto il 28 maggio scorso in Val di Susa, nel vallone del Gravio, sopra Condove. In quella sciagura morirono due persone.

Pescara

Camion salta il guard-rail e finisce su un treno

PESCARA Il bilancio finale è di un morto e tre feriti, di cui uno grave, ma poteva finire in tragedia l'incidente avvenuto ieri nel primo pomeriggio, quando un camion che transitava sull'autostrada A/25 Roma-Pescara ha sfondato il guard-rail su un viadotto, precipitando sulla sottostante linea ferroviaria. È stata questione di minuti, forse di secondi, poiché subito dopo è sopraggiunto un treno regionale, con 110 persone a bordo, che, grazie alla prontezza dei macchinisti, è riuscito a ridurre la velocità e, di conseguenza, la violenza dell'impatto, evitando una strage.

La vittima è il conducente del camion precipitato, Michele Garofalo, di 28 anni, di Pesaro. I feriti sono un automobilista (politraumatizzato ma non in pericolo di vita), la cui auto è stata investita dal mezzo pesante prima della caduta, e due studenti universitari che, invece, si trovavano sul treno. Altri studenti (sul convoglio c'erano molti pendolari) sono stati medicati sul posto dai sanitari del 118 per piccole contusioni. L'incidente è avvenuto al km 151 dell'A/25, sul viadotto «Gole di Popoli», subito dopo il casello di Bussi (Pescara).

Per cause ancora da accertare (non si esclude un colpo di sonno dell'autotrasportatore), il mezzo pesante, che trasportava cucine compo-

nilibili per conto di un noto marchio e viaggiava in direzione Pescara, avrebbe urtato un' autovettura che procedeva a bassa velocità sulla corsia d'emergenza. Dopo una violenta sbandata, il mezzo, un Fiat Iveco 190, ha sfondato il guard-rail ed è precipitato dal viadotto, finendo sulla ferrovia. L'autista sarebbe morto sul colpo, prima del successivo impatto tra il suo mezzo e il treno.

Il treno sopraggiunto era il regionale Sulmona-Pescara, a due carrozze, con 110 persone a bordo, per gran parte studenti pendolari, universitari e delle medie superiori. «All'uscita dalla galleria - raccontano il macchinista, Domenico Villani e il capotreno, Bruno Giovannucci, anche loro rimasti leggermente contusi - abbiamo visto una colonna di fumo al centro dei binari. Eravamo ad una velocità di 80-90 chilometri orari».

Abbiamo immediatamente azionato i freni d'emergenza ed abbiamo raccomandato ai passeggeri di sdraiarsi tutti a terra. Quando abbiamo impattato, la velocità era di 40 chilometri orari ed è per questo che non ci sono state conseguenze più gravi».

Il treno ha travolto i rottami del mezzo pesante, trascinandoli per un centinaio di metri, e poi si è fermato senza derogare: soltanto la parte finale del primo convoglio è uscita dalle rotaie. Sull'incidente, che ha causato il blocco sia dell'autostrada sia della linea ferroviaria, sono state aperte due inchieste: una penale, da parte della Procura della Repubblica di Pescara, l'altra amministrativa da parte dell'Ente Ferrovie. L'autostrada è stata regolarmente riaperta nel tardo pomeriggio mentre la linea ferroviaria resterà bloccata sino a domani poiché il mezzo pesante, nella caduta, ha danneggiato la linea elettrica aerea.