

Nedo Canetti

ROMA A volte uno dice «burocraticese»; a volte, sentendo un ministro rispondere in Parlamento a qualche interrogazione, pensa «sta leggendo la velina dei funzionari». Ecco, se ieri qualcuno ha sentito (o visto alla Tv nella diretta della question-time) il ministro Pietro Lunardi rispondere alla Camera sul disastro di Linate, avrà avuto plasticamente di fronte cosa quelle espressioni significano.

Aveva tre foglietti, smilzi e vacui, in perfetto stile mattinale, e quelli ha letto tre volte rispondendo ad altrettante interrogazioni. Per dire quasi nulla. Anzi no, una cosa l'ha detta, gravissima nella sua ordinarietà. Ha annunciato che l'Enav (l'Ente di assistenza al volo) «prevede l'inizio dell'operatività del nuovo radar di terra di Linate entro la fine dell'anno». Tranquilla routine. Si è speso in una minuziosa esposizione dei motivi per i quali, a partire dal 1999, il «vecchio» radar del 1976 non è stato più in funzione, ma non è andato oltre un annuncio che è poi quello dell'Enav. L'installazione era già in programma. Non era proprio possibile al governo avviare iniziative per accelerare questo evento? Non era possibile un colpo di reni? Chissà se al Consiglio dei ministri di domani, che ha l'argomento all'odg, sarà possibile una qualche respicenza?

Colpe? Responsabilità? Ci sono le commissioni, assicura Lunardi, e solo quelle potranno chiarire «Un'apposita commissione ministeriale -informa- che si è già recata sul posto, riferirà circa eventuali inadempimenti e responsabilità amministrative: ad oggi le comunicazioni delle torri di controllo e delle scatole nere sono secrete e solo dopo la trascrizione delle registrazioni sarà possibile ricavare elementi di merito». E del «vergognoso scaricabarile» di cui ha parlato il suo collega agli Interni, Claudio Scajola che cosa ne pensa?, gli è stato chiesto a Montecitorio. «Inutile parlare ora di scaricabarile -ha risposto- è inutile leggere quello che scrivono i giornali su eventuali responsabilità, aspettiamo il risultato delle inchieste». Prudenza. Attesa. Il Parlamento però non resta inattivo, aspettando i risultati delle commissioni ministeriali (anche Berlusconi ha assicurato che «il governo ha dato il via ad una rigorosa indagine per accertare le responsabilità, se ci sono»). La commissione Trasporti della Camera e la commissione Lavori pubblici del Senato hanno deciso di presentare una proposta per un'indagine conoscitiva sulla sicurezza dei



# Lunardi: niente radar prima di fine anno

Sulla tragedia di Linate, il ministro delle Infrastrutture balbetta solo poche parole

voli negli aeroporti italiani. «La commissione -ha spiegato il presidente della commissione di Montecitorio, Paolo Romano, Fi- ha deciso di proporre questa indagine e ora la decisione spetta ai Presidenti delle due Camere; noi abbiamo illustrato i motivi che rendono necessaria questa indagine». Potrebbe ricalcare il modello di quelle istituite per il G8 di Genova. Sul problema della sicurezza negli aeroporti in generale ha parlato anche il ministro, segnalando che attualmente sono 11 gli aeroporti visionati e che una commissione (un'altra...) sta lavorando ad un monitoraggio per arrivare a proposte di misure di rafforzamento della sicurezza negli aeroporti. Molto insoddisfatta l'opposizione

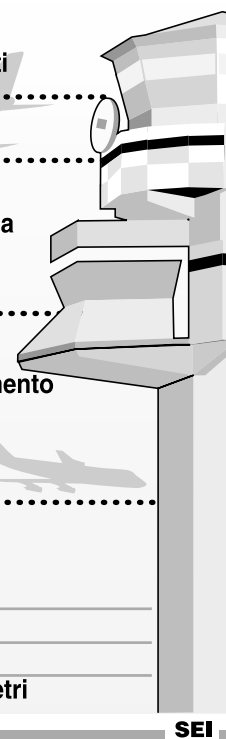
delle risposte del ministro. «Come se non bastasse il dolorosissimo lutto che molte persone vivono in questo momento -ha replicato la sen. Patrizia Toia, Ppi- si aggiunge anche l'umiliazione di non avere una risposta certa sulla verità, e, soprattutto, sulle responsabilità della terribile disgrazia». Secondo il sen. Paolo Brutti, ds «il ministro ha indicato una linea d'azione del governo che, se pur mira a far luce sull'accaduto, non indica soluzioni per aumentare la sicurezza negli aeroporti». Il gruppo Ds avanza due proposte: sanare il vuoto normativo che finora non ha reso obbligatorio il radar di terra; l'istituzione di un Airport Authority in sostituzione dell'insufficiente direttore generale.

## VOLARE CON LA NEBBIA

La porta visiva di pista (Pvr), ossia la visibilità minima consentita per il decollo, nell'aeroporto di Linate è fissata a 125 metri. Per consentire il decollo con questa visibilità minima devono però sussistere tutte e quattro le seguenti condizioni

- 1 Luci di bordo pista funzionanti
- 2 Linea centrale di luce accesa
- 3 Strumentazione di terra che dialoga con l'aereo e comunica al pilota la posizione esatta del velivolo
- 4 L'esistenza a bordo dell'«LS localizer», uno strumento più sofisticato che comunica con la torre di controllo

- Se manca una sola di queste condizioni si passa al limite di visibilità di 500 metri.
- Se ne mancano due: 250 metri;
- Se ne mancano tre: 200 metri;
- Se mancano tutte e quattro: 150 metri



Anche Albertini avrebbe preso le distanze dal capo della Sea. L'Ulivo insiste: dimissioni

## Fossa ascoltato in Procura

Laura Matteucci

MILANO Potrebbe avere i giorni contati Giorgio Fossa alla guida della Sea. Ieri sera Fossa è stato sentito in Procura come persona informata dei fatti nell'ambito dell'inchiesta sull'incidente di Linate. Nemmeno Albertini, il sindaco (muto) di Milano che l'ha nominato e appoggiato finora, sembra più disposto a sostenerlo ad oltranza. A insistere per le sue dimissioni, oltre a molti parlamentari dell'Ulivo, sono tutta la sinistra milanese e il Consiglio regionale lombardo dove sarebbe il gruppo leghista ad augurarsi che rimetta quanto prima il mandato. Persino il governatore regionale Formigoni continua a dichiarare che la Sea avrebbe dovuto fare di più, «anche in supplenza di altri enti nazionali», auspicando che «nell'immediato, bisogna adottare negli aeroporti tutti gli strumenti più avanzati, un compito preciso che chiedo a Sea di svolgere, anche se non rientrasse immediatamente nelle sue responsabilità».

Ma se anche Fossa dovesse rimanere per ora al suo posto sarebbe solo un presidente a tempo. Il suo incarico,

infatti, scade formalmente a fine anno, mentre le proposte di nuovi candidati dovranno pervenire al Comune (azionista di maggioranza della Sea) entro il 29 novembre. Difficile credere che l'attuale presidente verrà riconfermato. L'assoluto silenzio nel quale è calato da giorni l'ineffabile Albertini, del resto, non è un segnale positivo nemmeno per Fossa, oltre che per i cittadini milanesi: evidentemente, il sindaco che l'ha fortemente voluto quando ancora era presidente di Confindustria non si è sentito in dovere di difenderlo di fronte agli attacchi trasversali di questi giorni. E adesso sembra pure che al Consiglio comunale straordinario convocato per lunedì prossimo apposta per discutere del disastro, al presidente Sea sarà vietato di intervenire.

Insomma, intorno a Giorgio Fossa lo spazio si fa sempre più ristretto. Anche da Roma arrivano solo bordate, visto che Alitalia ha già informato il governo del suo nuovo piano industriale, secondo il quale Malpensa non è in grado di svolgere il ruolo di hub europeo competitivo, obiettivo per il quale invece nell'ultimo anno Fossa si è strenuamente battuto. Una decisione, quella della compagnia ae-

rea, che ha raccolto anche il favore degli industriali romani, ben felici che le attenzioni vengano di nuovo puntate su Fiumicino. Della quotazione in Borsa della Sea, sbandierata per mesi come il massimo successo che la società avrebbe raggiunto a breve, non se ne parla nemmeno più, già da un bel po' prima dell'11 settembre (oltretutto, va ricordato che per l'occasione la società è stata sottoposta ad analisi minuziose di «esperti», a radiografie da cui sembrava risultare in uno stato di salute perfetto). E adesso, il superdirigente ed amministratore delegato di Linate e Malpensa, che aveva accettato la corte di Albertini in attesa di una promozione a ministro dei Trasporti nel futuro governo Berlusconi, mai arrivata, ris-

Il suo mandato alla Sea scade in dicembre e probabilmente non verrà rinnovato



schia di ritrovarsi senza nulla in mano. Di sue possibili dimissioni si era già parlato a Natale scorso, quando una manciata di centimetri di neve bloccò per due giorni lo scalo di Malpensa, mentre lui si trovava un po' più a nord, in Svizzera. Fossa venne bombardato di accuse sia da sinistra come da destra, ma ha resistito al suo posto: fece tante scuse a tutti, e chiuse così l'incidente.

Dice il segretario provinciale di Rifondazione, Bruno Casati: «A Natale abbiamo fatto ridere tutta l'Europa, e mezzo, nominato prima commissario d'inchiesta e dai magistrati: «Farò le dimissioni immediate. Che coinvolgono direttamente anche Albertini: «La filosofia della giunta milanese - dice Emanuele Fiano, capogruppo ds in Comune - è sempre stata quella

di scaricare le colpe di eventuali intoppi o fallimenti sulla burocrazia. Tanto che Albertini ha più volte chiesto al governo poteri speciali: come mai per ottenere il radar di terra i poteri speciali non li ha invocati nessuno, e di lotta contro la burocrazia non c'è stata traccia? Qui sono due le persone che se ne devono andare, Fossa ma anche Albertini». Come dire: il duo nato nel mondo imprenditoriale e finito in politica convinto di risanare tutti i mali seguendo la filosofia dell'«azienda Italia» ha fallito. «Clamorosamente fallito - sottolinea Pierangelo Ferrari, capogruppo ds in Regione - È il bilancio negativo di tutto un gruppo di imprenditori che per anni hanno attaccato partiti e politica, e si sono piazzati alla guida di realtà complesse. Dimostrandosi inequivocabilmente incapaci di gestirle».

## governare

### Il professore del cemento che non ha vergogna

Oreste Pivetta

Mentre ancora i rottami fumavano e i pompieri scavavano, il ministro Lunardi, chiamato con ossequio professore, fece la sua entrata a Linate, con gli occhiali neri, la faccia del capoclasse di cosa nostra, sbagliando l'orario dell'incidente, regalando una manciata di minuti alle povere vittime. Poi, togliendosi gli occhiali neri e inforcandone un paio da vista, leggendo da un foglietto che qualcuno gli aveva rifilato, assicurò che ci sarebbe stata un'inchiesta. Consumato il rito in due minuti, se ne andò con la corte al seguito di sindaco, assessori, presidenti regionali e provinciali, tutti Forza Italia, opportunamente contriti e muti, con l'aria greve dei colpevoli che si proclamano innocenti. Si concludeva così, tra i giornalisti (molti stranieri) che chiedevano qualche cosa di più, la piccola, surlante, folta e inconcludente parata del potere nazionale e locale in viaggio a Linate.

Era quello l'adeguato preludio al question time di ieri alla Camera, svelissimo dibattito costruito sulla sequenza: domanda rapida e incalzante, risposta secca, replica fulminea. Peccato che tutto avvenisse in un gran voltare di foglietti, che danno l'idea che la scena fosse già scritta, fissata, persino concordata, soprattutto i consensi ovviamente, così che il leghista con fazzoletto verde, per aderire meglio alla commedia, s'è lasciato andare per altruismo nei confronti del ministro, pronunciandosi in un allegro e beato «sono soddisfatto». Possibile che nel suo cervello non si agitassero un'ombra di dubbio o una sem-

bianza di tristezza. E il Gamba, Alleanza nazionale, lunga militanza nei consigli comunali milanesi, durante i quali ha imparato a mettersi con le barbette mefitiche di Ignazio La Russa, possibile che non riuscisse a celare il sorriso, mentre ricordava i morti, cogliendo le squallide assicurazioni governative come miracoli di future sicurezze. Malgrado questo agio, il ministro professor Lunardi, muovendo i soliti noti foglietti, non ha saputo che rispondere: «Aspettiamo l'inchiesta». Quando si è svegliato, che qualcuno gli aveva rifilato, assicurò che ci sarebbe stata un'inchiesta. Consumato il rito in due minuti, se ne andò con la corte al seguito di sindaco, assessori, presidenti regionali e provinciali, tutti Forza Italia, opportunamente contriti e muti, con l'aria greve dei colpevoli che si proclamano innocenti. Si concludeva così, tra i giornalisti (molti stranieri) che chiedevano qualche cosa di più, la piccola, surlante, folta e inconcludente parata del potere nazionale e locale in viaggio a Linate.

Chi è Sandro Gualano, l'amministratore dell'Enav, l'ente diventato società per azioni che ha il compito di sorvegliare tutti i nostri voli

## Mille miliardi in cantiere, ma la sicurezza non c'è

MILANO Sono stati anche questa volta al centro delle attenzioni e, perché no, delle accuse: i controllori di volo, statali dipendente dell'Enav, ente nazionale assistenza volo, azienda pubblica diventata poi società per azioni con un solo azionista, il Ministero del Tesoro (ma nell'ultimo accordo sindacale, il dicembre di un anno fa, s'è anche scritto che i dipendenti potrebbero entrare in società con una cooperativa d'azionisti).

I controllori si sono sentiti poco protetti e hanno subito criticato il comportamento dei massimi vertici di Enav che dalla trasformazione in società per azioni in poi, hanno lasciato in secondo piano il loro servizio

primario, cioè il controllo del traffico aereo». Spiegando: «Questo ha causato problemi in molti impianti operativi non ultimo Linate: come più volte denunciato, in torre non funziona il radar di terra, strumento che avrebbe permesso di verificare qualsiasi anomalia per correre ai ripari, probabilmente evitando la tragedia». La denuncia, in verità, è arrivata anche dall'altra parte dell'Enav, dai vertici cioè, dall'amministratore delegato Sandro Gualano, che aveva ricordato: il radar di Linate era obsoleto, nel '94 si era deciso di sostituirlo, il programma di sostituzione venne approvato solo nel luglio 2000. Vale a dire: noi avevamo segnalato la necessità, erava-

no pronti, abbiamo provveduto, altri (e cioè l'Enav, ente nazionale aviazione civile) sono arrivati a complicare e ritardare le procedure. Assicurazione di Gualano, che verrà ovviamente sentito nelle varie commissioni d'inchiesta e dai magistrati: «Farò il possibile per accertare quanto è accaduto e le responsabilità».

Sandro Gualano, poco più che cinquantenne, è all'Enav da un anno e mezzo, nominato prima commissario dal ministro Bersani, quindi dal primo agosto del 2000 amministratore delegato, stipendio 700 milioni all'anno lordi, un passato di dirigente industriale sempre nel settore dell'aviazione (ultimo incarico all'Al-

nia Marconi). E proprio da questo passato "industriale" nasce la prima accusa a Gualano (con una precisazione, che è una mezza giustificazione: ha ereditato una azienda al disastro): scarsa attenzione alla qualità del servizio prestato, agli aspetti tecnico operativi, alla questione delle priorità. Capacità di investimento, invece, per appalti miliardari (citato sempre il caso della Vitrociset, azienda meccanica, per un appalto di manutenzione che mise nei guai con la giustizia il predecessore di Gualano).

L'ultimo piano presentato, triennale, prevede un investimento tra il 2001 e il 2003 di mille e duecento miliardi: molto per una azienda di

3200 dipendenti (la metà dei quali controllori di volo, gli altri sono «esperti di assistenza al volo»). Milleduecento miliardi che dovrebbero salire a duemila nell'arco del quinquennio. Gli investimenti riguarderanno il sistema di comunicazione, sorveglianza, navigazione, le infrastrutture, la ricerca, la formazione. Gualano ha assicurato anche la partecipazione al programma Galileo, che attende l'approvazione dell'Unione europea e che dovrebbe garantire uniformità di regole e di strumenti per il controllo del volo in Europa.

Resta la questione delle priorità: non aver capito cioè, come dicono i controllori di volo (divisi peraltro

sotto ben tredici sigle sindacali) che certi interventi (vedi il radar di terra) andrebbero previsti prima a Milano che a Cagliari, dove esiste un aeroporto benedetto dodici mesi all'anno dal sole e dalla piena visibilità. Dentro queste priorità non considerate cade dunque anche il caso del radar milanese, collocato ma in attesa di funzionamento, inspiegabilmente in ritardo rispetto a una esigenza che si era manifestata ormai quasi una decina di anni fa.

Ma, a consolazione, dopo quanto si è detto e scritto finora, ma anche a dimostrazione di un comportamento contraddittorio, a Linate verrà presto inaugurata una nuova sala

radar, che serve per il controllo in volo di tutto il traffico del nord ovest (e cioè di aeroporti come quelli di Milano Malpensa, Lugano, Orio al Serio, Genova e Torino). Sostituisce una sala vecchia di tredici anni, sarà uno degli impianti più moderni del mondo. Un passo avanti per la sicurezza. Tutto bene, ma perché mentre si realizza la sala radar più efficiente (valore un centinaio di miliardi), non si è riusciti a mettere in funzione rapidamente un radar a terra, indispensabile - sostengono i controllori - per scongiurare ogni incidente in pista in un aeroporto sempre, anche d'estate, a rischio nebbia? o.p.