

giovedì 11 ottobre 2001

Italia

rUnità 15

Ieri sono ripresi i primi voli a Linate dopo il tragico incidente di lunedì in cui sono morte 118 persone

Giovanni Laccabò

**MILANO** Se la nebbia avvolge le piste, senza radar di terra la torre di Linate è un ospizio di ciechi. E non manca solo il radar, ma anche altri apparecchi necessari alla sicurezza. Che lo standard tecnologico di Linate sia arretrato lo riconosce persino il management. Ma è gioco forza: la vecchia torre straripa di acciacchi da brivido, inefficienze che nel Centro di assistenza al volo, «cuore» della sicurezza dello scalo, assorbono e quindi sprecano le energie degli uomini radar costretti ad una dura battaglia quotidiana che scoraggia la concentrazione. Inefficienze tanto gravi e numerose che la Filt-Cgil a gennaio di quest'anno, visti inascoltati i precedenti solleciti verbali, le ha trasformate in materie di rivendicazione sindacale nei confronti dell'Enav: la mancanza del radar ma anche la pioggia che filtra nei locali dove alloggiavano le delicate apparecchiature che governano il traffico aereo e dove trionfa la sporcizia che l'Enav tollera perché - dice - le pulizie competono alla Sea. E poiché l'Enav anche a gennaio aveva fatto orecchie da mercante, ecco all'inizio di ottobre il sindacato rilanciare la denuncia ad una più ampia platea: oltre all'Enav e ai vertici di tutti gli organi tecnici operanti a Linate, la «informativa» è stata inviata anche ai presidenti di Regione e Provincia, al sindaco Albertini, al prefetto e all'Asl. Tutti sapevano.

La prima volta ha scritto la sola Filt-Cgil, mentre la seconda lettera è stata spedita l'1 ottobre da tutti i sindacati: Cgil, Cisl, Ugl, Licita, Anpcat, Cila-Av. Dice il segretario regionale Cgil dei trasporti, Franco Giuffrida: «Abbiamo dato rilievo alla mancanza del radar di terra perché è uno strumento utile soprattutto a Linate dove c'è la nebbia. Queste due vertenze sindacali non hanno trovato nessuna risposta: l'Enav non ama coltivare buoni rapporti con il nostro sindacato». Nella rappresentanza frammentata degli uomini radar la Cgil non è maggioranza: «L'Enav preferisce i rapporti privilegiati con sigle più rappresentate». Ma ciò non impedisce a Giuffrida di affermare che il problema della sicurezza, e in modo specifico del radar fantasma, sia stato preso sottogamba: «Non è stato affrontato nel modo richiesto nell'ambito generale della sicurezza». Ed è altrettanto preoccupante che anche gli altri enti aeroportuali abbiano snobbato quelle importanti segnalazioni, mentre non è noto quale giudizio ne abbiano dato i destinatari istituzionali: «Il ruolo del sindacato e dei lavoratori è importante per il buon funzionamento complessivo dell'aeroporto: il fatto che le imprese, e nello specifico l'Enav, non ne tengano conto, finisce per causare un disastro nei rapporti sindacali ma anche inefficienze funzionali. Le rivendicazioni non rispondono infatti solo ad un interesse di parte, quello dei lavoratori, ma tendono sempre



# Una pioggia di denunce rimaste inascoltate

«Manca il radar». «Ci sono infiltrazioni nella torre di controllo». «Non c'è il Meteo»

a soddisfare l'interesse generale, in primo luogo la sicurezza».

Le inefficienze elencate dal sindacato toccano la logistica e il piano operativo. Nella prima rientra la stessa struttura della torre: «stato di degrado», «in particolare abbandonando i locali operativi»: torre e stazio-

ne meteo «fanno acqua, nel vero senso della parola» e i lavoratori «sono rimasti di recente senza riscaldamento». La ristrutturazione «più volte ventilata non può attendere». La pulizia «è a dir poco superficiale», fatta «in orari impossibili», e l'Enav «non può accampare come

alibi la esclusiva competenza della Sea in materia di pulizia e manutenzione. I lavoratori hanno il diritto di lavorare in locali sani, sicuri ed accoglienti e l'Enav ha l'obbligo di garantire tale diritto».

Capitolo strumenti operativi: «L'installazione del nuovo radar è data per imminente con cadenza regolare di tre mesi, ma nulla è stato fatto con inevitabili ricadute sul piano organizzativo ed operativo». Linate è esposto a nebbia e intemperie: «Da due anni i meteo non possono fare previsioni a breve scadenza perché non ricevono i dati istan-

tanei delle condizioni meteo sull'hub di Malpensa». Motivo: «I responsabili degli impianti meteo di Linate e Malpensa non sono riusciti a coordinare l'emissione delle previsioni e, quand'anche ciò fosse, la stampante del nephosizer è in manutenzione da due anni» e pertanto «è impossibile visualizzare i dati». Conclusione: «La valutazione è lasciata alla sola osservazione visiva». Telescriventi: i terminali che devono sostituire le rumorose ed antiche teleseleventi «giacciono in magazzino». Manca un'aula per tenere la lezione di inglese. I terminali In-

ternet «non si sono ancora visti». L'emergenza è stata affrontata riducendo il layout a 220-240 movimenti al giorno, i quali nella realtà sono 340 e l'attuazione del decreto Bersani li farà salire a 450. «Riteniamo necessario che la dirigenza si desti dal torpore». La lettera rimane inascoltata e ciò suggerisce una nuova denuncia: siamo al primo ottobre, la tragedia sta per abbattersi e i sindacati rilevano «il perdurare della incresciosa situazione logistica ed operativa» e l'urgenza di «adeguare gli ausili tecnologici» (leggi: il radar a terra, ndr). L'Enav «continua

## Sulla «Romeo 6» segnali inadeguati

**MILANO** Non era adeguata la segnaletica sulla pista «Romeo sei», il raccordo percorso lunedì mattina dal piccolo Cessna per immettersi sulla pista principale proprio mentre stava decollando il volo di linea. Lo affermano gli ispettori dell'Agenzia per la Sicurezza dei Voli, istituita per normativa comunitaria, e lo afferma la Procura di Milano che, ai dirigenti dello scalo milanese, ha ordinato di non riaprire la pista fino a quando la segnaletica non sarà adeguata. Come si siano comportati all'aeroporto milanese lo si leggerà nel rapporto che gli agenti di polizia giudiziaria, inviati oggi a Linate proprio per accertare lo stato della pista, presenteranno al procuratore capo Gerardo D'Ambrosio e al magistrato titolare dell'inchiesta, Celestina Gravina. Proceede su tutti i fronti l'indagine avviata dopo la tragica collisione aerea nella quale hanno perso la vita 118 persone.



Maristella Iervasi

**ROMA** Un ragazzino in lacrime all'aeroporto di Fiumicino. Ha paura di volare, e non ne vuol sapere di salire sull'aeroplano. Partenze internazionali, martedì 9 ottobre 2001, ore 15: Gianluca è rannicchiato su una sedia del check-in. Ha gli occhi gonfi dal pianto e la disperazione nel cuore: «No, no, - dice singhiozzando - non mi interessano più le Piramidi e il Mar Rosso». La sua mamma e il resto della comitiva - un gruppo di testimoni di Geova - cercano di convincerlo, prospettandogli gite bellissime in Egitto, tra cui un «giro» sul cammello. Ma lui niente, è irremovibile. «Ho paura - spiega - paura di Bin Laden, paura di morire».

Lo scalo romano non è molto affollato. E la comitiva turistica-religiosa salta agli occhi. La «vacanza» al Cairo era stata decisa nel mese di giugno. «Certo, siamo tutti turbati - spiega la

signora Anna, originaria di Sarzana - Capisco il pianto di Gianluca perché anch'io fino a ieri sera ero intenzionata a restare a casa. E non solo per i terroristi in libertà, ma anche per la strage di Linate.

Ma poi mi son fatta coraggio, ed eccomi qui. Salgo in aereo con in mano la Bibbia».

Poco più in là, al check-in della compagnia aerea Sas, c'è un gran movimento: c'è l'attore Massimo Dapporo, con la troupe del film «Per amore per vendetta». E le persone in fila davanti all'imbarco per il volo diretto a Lussemburgo si mischiano con le comparse cinematografiche. Ma quelle che poi realmente partono si contano sulle dita di una mano. Che sta succedendo? C'è paura di volare? «Martedì è un giorno di fiacca per Fiumicino - spiegano alla libreria Rizzoli - C'è un calo fisiologico, che non è strettamente legato alla guerra in Afghanistan o alle ultime sciagure aeree». Cercano di minimizzare anche alcuni lavoratori addetti alle pulizie dell'aeroporto, non-

## la ripresa

### Il lento ritorno dei voli a un'impossibile normalità

Giuseppe Caruso

**MILANO** È ripresa nella paura e nell'incertezza la normale attività a Linate. Ieri il primo volo è partito alle 6:53 e dal quel momento tutto è andato come sempre, con l'unica differenza rappresentata dai segni del terribile incidente di lunedì, ancora visibili tra gli aerei che partono ed arrivano.

C'erano anche i resti del veivolo di linea scandinavo Sas, coperti da alcuni teloni per evitare il contatto con la pioggia caduta in serata. Nella palazzina del deposito bagagli continuavano intanto i lavori

per rimuovere le macerie, mentre anche i taxi riprendevano a lavorare dopo la riapertura del parcheggio a loro destinato. I tassisti tra loro commentavano la fortuna che avevano avuto, considerandosi dei miracolati, vista la dinamica dell'incidente.

I primi passeggeri arrivati ieri mattina erano tesi e visibilmente preoccupati, alcuni cercavano di sdrammatizzare con qualche battuta, altri proprio non ce la facevano a nascondere la paura e facevano notare come su molti velivoli le prenotazioni dei posti non raggiungessero nemmeno la metà della capacità del mezzo.

Il personale dell'aeroporto, dalle hostess agli addetti della Sea, cercava intanto di avere un atteggiamento il più normale possibile, come se non fosse successo proprio niente. Uno sforzo impossibile.

Quei passeggeri che avevano il volo in partenza da un gate «sfortunato» come il 13 o il 17, facevano gli scongiuri e speravano che la scaramanzia li aiutasse ad avere un viaggio tranquillo. Intanto gli addetti della Sea spingevano i bagagli ammassati sui carrelli, visto che il sistema del trasporto automatico dei bagagli era ancora fuori uso. L'aereo della Sas nell'impatto ha infatti distrutto proprio il centro smistamento bagagli.

Il momento più toccante è stato quello dell'arrivo dei parenti delle vittime scandinave perite nella terribile tragedia. Erano oltre un centinaio e sono stati sistemati in tre pullman che li hanno condotti a vedere il luogo del disastro prima

ed i resti dell'aereo dopo. Infine hanno chiesto ed ottenuto di essere accompagnati sul punto dell'impatto tra l'aereo di linea ed il deposito bagagli. Ad attenderli vi erano il presidente della Sea Giorgio Fosca ed il direttore dell'aeroporto Vincenzo Fusco, oltre ad alcuni rappresentanti delle forze aeronautiche e militari in alta uniforme.

I parenti hanno deposto alcuni fiori sul luogo dell'impatto e poi hanno offerto rose bianche e gialle a tutti quelli che in questi giorni hanno lavorato instancabilmente per il recupero delle salme.

Quindi un cappellano ha recitato una preghiera, dando inizio alla breve cerimonia religiosa che è durata alcuni minuti. Si è saputo che sabato, alla presenza del presidente della Repubblica Ciampi e di altre autorità dello stato, il cardinal Martini terrà una messa in suffragio delle vittime nel Duomo di Milano.

Nello scalo romano a settembre flessione del 4,4% rispetto al 2000, che aveva però fatto registrare un record di presenze grazie al Giubileo

## Fiumicino senza folla, cresce la paura di volare

### Oggi Linate a pieno regime

La programmazione dei voli in partenza e in arrivo, all'aeroporto di Linate, tornerà ad essere normale a partire da oggi. Lo ha comunicato la Sea, precisando che nella giornata di ieri l'operatività dello scalo è stata ridotta a circa i due terzi delle sue capacità.

Alle 18 di ieri a Linate erano stati effettuati 159 movimenti: 79 arrivi, 80 partenze. Sono arrivati 4.212 passeggeri, ne sono partiti 4.789. Un totale, dunque, dopo 12 ore di apertura, di circa 9 mila persone, che, secondo le previsioni, dovrebbero salire a 12 mila al termine della giornata. L'operatività media di questo periodo è di circa 300 movimenti giornalieri, e di circa 20 mila passeggeri.

Linate, torna quindi oggi a pieno regime dopo il tragico incidente aereo di lunedì mattina. Per oggi, infatti, sono previsti 260 voli, tra arrivi e decolli, in media con il traffico normale dello scalo milanese.

chè altri addetti ai lavori, che spiegano: «All'ora di pranzo l'area intercontinentale non viaggia. Ecco perché non c'è nessun passeggero al check-in per l'America o il Medio Oriente». Ma il quasi «deserto» di passeggeri è una cosa che si nota.

Secondo l'ufficio stampa dell'Adr, la società che gestisce gli Aeroporti di Roma, nell'intero mese di settembre 2001 sono transitati a Fiumicino 2 milioni 347mila 591 passeggeri su 24mila 771 aeroplani. Rispetto all'anno Duemila si è registrato un calo del solo 4,4 per cento. Con picchi che hanno raggiunto quasi il 10 per cento nel periodo critico, cioè la settimana dell'attacco terroristico all'America.

Ma i dati di settembre 2001 andrebbero però confrontati con quelli dello stesso periodo del 1999 per avere una statistica più esatta, visto che lo scorso anno c'è stato il Giubileo che ha prodotto un boom di presenze, a cominciare dai giovani: 2 mila e 500 in più.

Così, mentre la società aeroporti di Roma dice che nonostante le Torri

gemelle, la guerra anglo-americana a Bin Laden e la strage di Linate, la «centrale di Fiumicino si conferma come la principale porta d'ingresso in Italia», le compagnie aeree che operano sullo scalo romano lamentano dei cali consistenti di passeggeri, soprattutto quelle le cui rotte sono concentrate sugli Stati Uniti e il mondo islamico.

**American Airlines:** il traffico per il mese di settembre è diminuito del 33,7% soprattutto a causa della tragedia dell'11 settembre scorso. Il numero di passeggeri è diminuito del 22,3%. Il traffico internazionale è sceso a 29,3% su un calo passeggeri del 17,3%. Quello nazionale ha perduto il 36%. Gli americani imbarcati in settembre sono stati 4,3 milioni, il 35,8 in meno rispetto a settembre 2000.

**British Airways:** nel giorno dell'attacco terroristico all'America il traffico passeggeri è sceso del 60% con una perdita di 48 milioni di sterline. Nei sette giorni successivi, il traffico è sceso del 36% per poi risalire fino al 28% nell'ultima settimana di settembre. I

sedili per il Nord-America sono calati del 30%, quelli per il Medio ed estremo Oriente del 10%.

**Alitalia:** traffico in pesante calo nella prima settimana di ottobre. La compagnia di bandiera ha accusato un calo medio complessivo nei primi sette giorni del mese del 25,6%. Pesante l'arretramento del traffico sul Nord Atlantico, pari al 42,5%, mentre più contenuta si è dimostrata la riduzione di passeggeri sui voli nazionali (-11,4%) e Ue (-6,6%).

**Air One** (solo voli nazionali): più passeggeri in settembre 2001 rispetto allo stesso mese del Duemila: 182mila su 173mila.

**Ethiopian:** nessun servizio ridotto o cancellato. 15mila passeggeri l'anno. Il traffico turistico è di appena il 20%.

**Iberia** (rotte Europa): solo un leggero calo.

**Enirates:** nessuno dei voli in partenza dall'Italia, 7 alla settimana, con destinazione Dubai è stato cancellato. Voli effettuati con il 70% del carico aereo complessivo.