

## A Bolzano sospesi i voli Controlli sotto accusa

**BOLZANO** A Bolzano sono stati sospesi tutti i voli di linea, gestiti dal vettore austriaco Tyrolean Airways a causa del presunto malfunzionamento di un apparecchio di scalo, nei confronti dell'Ente nazionale di assistenza al volo, Enav.

L'Enav - ha informato la società Airport Bozen Dolomiten - ha «chiuso la procedura strumentale di Bolzano a causa del presunto malfunzionamento del localizer», una delle componenti del sistema ILS (Instrumental Landing System) che garantisce l'avvicinamento strumentale all'aeroporto in caso di scarsa visibilità, ossia in caso di nebbia o nelle ore notturne.

«La chiusura - ha precisato Abd - è stata annunciata senza certezza sulla data di rimessa in funzione». La società che gestisce lo scalo - si legge in una nota - «dopo avere dichiarato e dimostrato la massima disponibilità a qualunque collaborazione», dopo avere ricordato che le apparecchiature sono «tecnicamente all'avanguardia» ha attivato «tutto quanto è in suo potere per arrivare a una soluzione radicale in tempi brevi ed è intenzionata ad attivare quanto possibile per ottenere il risarcimento dei danni». La polemica nasce da divergenze tra Abd ed Enav sulla disfunzione riscontrata dall'Ente di assistenza al volo.



# Linate, sette avvisi di garanzia

La magistratura: un atto dovuto. Indagato Fossa. A Milano lutto cittadino

Susanna Ripamonti

**MILANO** L'inchiesta giudiziaria per il disastro aereo di Linate, da ieri non è più contro ignoti. La procura di Milano ha scritto sul registro degli indagati i primi sette nomi e un attimo dopo la polizia giudiziaria si è messa in moto per notificare agli interessati gli avvisi di garanzia. Le buste gialle della procura sono destinate al presidente della Sea Giorgio Fossa, al direttore dell'aeroporto Vincenzo Fusco (Enac), al direttore dell'Enav Perrone, ad Andrea Billi direttore del Crav, il centro regionale di assistenza volo dell'Enav, ai controllori di volo Massimo Sartor e Paolo Zucchetti, che il mattino dell'8 ottobre erano di servizio alla torre di controllo e al responsabile della manutenzione della Sea Antonio Cavan. Si tratta solo di una prima scrematrice: il numero degli indagati è destinato ad aumentare nei prossimi giorni e tutti sono accusati di disastro colposo.

Già ieri mattina il procuratore Gerardo D'Ambrosio aveva annunciato che inevitabilmente sarebbero partite le prime informazioni di garanzia, precisando che come recita il codice, si tratta di atti necessari per garantire il diritto di difesa: «Essere indagati non significa essere colpevoli, quindi evitiamo criminalizzazioni. Si tratta di atti necessari alle indagini perché tutte le per-

sono coinvolte in questa inchiesta devono essere informate per poter nominare un difensore». Proprio in questi giorni infatti, la procura dovrà disporre analisi del dna per il riconoscimento delle vittime, autopsie per accertare la causa della morte dei passeggeri e degli equipaggi dei due aerei e perizie che non possono essere rimandate. Tutti atti che per essere processualmente validi devono essere fatti dopo la nomina dei difensori.

D'Ambrosio aveva già detto che l'indagine sarebbe stata seria e approfondita, per l'accertamento di tutte le responsabilità. «Responsabilità orizzontali e verticali» ha aggiunto ieri, lasciando intendere che la rosa degli indagati sarebbe stata piuttosto ampia e che ovviamente avrebbe coinvolto i vertici degli organismi che dovrebbero garantire la sicurezza dei voli.

L'Enav, l'ente nazionale degli assistenti di volo, che per statuto è responsabile della sicurezza e dell'assistenza è ovviamente nel mirino degli inquirenti: il suo amministratore, Sandro Guano in questi giorni si è ripetutamente giustificato ricordando che è alla guida dell'ente dall'agosto del 2000 e che appena arrivato ha disposto la sostituzione del radar di terra, che come si è capito era ormai un macchinario da rottamare, ma la sicurezza dei voli non si limita ai radar.

Nello scaricabarile di questi giorni anche Fossa ha tentato di scrollarsi di dosso il fardello delle

responsabilità, sostenendo che i compiti della Sea cessano quando l'aereo si stacca dalle banchine e ha gettato la patata bollente sul tavolo di Enac e Enav. Il centro destra è diviso, l'opposizione ha ripetutamente chiesto le sue dimissioni e a spezzare una lancia in suo favore è intervenuto il suo protettore, il sindaco di Milano Gabriele Albertini, con le prime parole dopo la tragedia dell'8 ottobre. «Vogliamo sapere la verità - ha detto - non vogliamo le dimissioni di nessuno se non dopo che siano state identificate le responsabilità. Vogliamo che chi ha sbagliato paghi, chiunque esso sia. Non facciamo il gioco dello scaricabarile e non accettiamo neppure che si cerchi un capro espiatorio per meri fini politici». Riferendosi esplicitamente a Sea ha quindi aggiunto: «La Sea è una società del Comune e il nostro interesse non è quello di difenderla preteuosamente».

Buoni propositi che non hanno placato l'Ulivo, che ha ribadito che Fossa se ne deve andare, mentre l'ex candidato sindaco Antoniazzi ha dichiarato che la vicenda segna la fine della giunta Albertini. Dario Ballotta segretario Cisl-Trasporti ha rilevato che l'elevato numero degli indagati e degli enti di gestione aeroportuale «è la prova della mancanza di precise competenze negli aeroporti». Oggi a Milano è lutto cittadino. Ciampi e Berlusconi partecipano al rito funebre in Duomo officiato dal cardinal Martini.



Fiori deposti sulla recinzione della pista di Linate per ricordare le vittime del disastro Bruno/Ap

Le allarmanti conclusioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo che indaga sui mancati incidenti.

## Piloti scarsi, norme tradite, rotte saltate

Oreste Pivetta

### in sintesi

La prima sintesi del lavoro dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è presentata nel rapporto inviato al parlamento nel marzo scorso (si riferisce ovviamente alla attività di indagine svolta nell'anno passato). L'indagine dell'agenzia ha interessato ventuno imprese di navigazione aerea, venticinque imprese aeroportuali, nove imprese di lavoro aereo. Il quadro che ne risulta è almeno allarmante, somma di inadeguatezza e di inadempienze di vario tipo: piloti inesperti, scarso addestramento, rotte turistiche poco sicure, volo sportivo e comportamenti indisciplinati, strutture organizzative per la sicurezza inadeguate, interpretazione personale delle norme... Ma è un quadro ancora incompleto: la comunicazione di «inconvenienti gravi o inconvenienti» (cioè situazioni più o meno vicine all'incidente, per le quali non è obbligatoria l'indagine) non funziona, per quanto sia obbligatoria, i gestori preferiscono tacere, molti ignorano persino l'esistenza di un simile vincolo.

Proviamo a leggere alcune pagine del rapporto.

«... al primo febbraio 2001 soltanto un numero limitato di imprese di navigazione aerea italiane era stato certificato secondo la normativa europea "Jar ops 1", mentre tutte le altre operano in deroga, applicando la precedente normativa, con strutture organizzative non ben definite per quanto concerne la sicurezza del volo».

«Alcune imprese hanno... rappresentato all'Agenzia la carenza, a livello di ordinamento interno, di norme ben precise destinate a gestire i casi di passeggeri turbolenti a bordo... nonché

Il ministro Frattini annuncia la creazione di un organo ispettivo «per coordinare le strutture che presiedono alla sicurezza del traffico aereo». Ma qualcosa di simile già esiste, se pure solo con compiti di indagine, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, creata due anni fa dal governo di centro-sinistra, con un organico di una trentina di persone, amministrativi, tecnici, ingegneri, piloti, un collegio di direzione, una attività che ha come riferimento tanto le istituzioni che gestiscono l'aviazione civile (Enac, Enav, Aero Club Italia) quanto gli operatori del settore (cioè, ad esempio, le compagnie aeree. Il comandante Adalberto Pellegrino, ex pilota militare, ex pilota di jumbo, ex gestore di aeroporti, è uno dei dirigenti e tecnici dell'Agenzia e nei giorni scorsi era a Linate.

Comandante Pellegrino, la stampa estera ha giudicato gli aeroporti italiani tra i meno sicuri, assolvendo solo Fiumicino. È una valutazione corretta? «È una boccatura - commenta - ingiustificata. Quando si denuncia l'assenza a

l'esigenza di disporre di una normativa completa e aggiornata in materia di movimentazione e trasporto di merci pericolose».

«Per quanto concerne l'addestramento e il controllo periodico degli equipaggi di volo, vi sono, a livello d'impresa, difformità sensibili, che fanno ritenere necessario un incremento dell'attività ispettiva...».

**Il comandante Pellegrino: opera di ricognizione difficile, troppe smagliature, ritardi per eccesso di burocrazia**

”

«...per quanto concerne l'assistenza al volo, le stesse imprese interpellate hanno segnalato che il servizio di TWR (torre di controllo), di competenza Enav, non è disponibile su alcuni aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, come nei casi, ad esempio di Bolzano e Perugia».

«...non pare adeguatamente attuata una decisa politica di sicurezza del volo. A questa situazione poco soddisfacente - che interessa sia le imprese operanti con aeromobili ad ala fissa (velivoli), sia quelle operanti con aeromobili ad ala rotante (elicotteri) - concorrono i seguenti fattori: carenza di specifici programmi di addestramento; una inadeguata politica di prevenzione; la marcata stagionalità operativa; la carenza di controlli puntuali sulla preparazione del personale di volo e sui limiti di impiego; la carenza di controlli puntuali sulle qualificazioni dei controllori e degli istruttori; la limitata

esperienza dei piloti impiegati, che raramente supera le ottocento/ mille ore di volo».

«Da più gestori aeroportuali è stato segnalato il problema delle difformi interpretazioni normative adottate dalle direzioni di aeroporto a fronte di fattispecie identiche».

«...non risultano ancora ben definite le suddivisioni di responsabilità in

**Situazioni più a rischio là dove è più forte il ricorso al lavoro dei precari (si arriva al cinquanta per cento degli addetti)**

”

materia di sicurezza del volo tra direzioni di aeroporto e gestori aeroportuali. Peraltro, è emerso che soltanto un numero limitato di questi ultimi ha deciso di attivare nella propria struttura una funzione dedicata alla sicurezza del volo».

«Non sempre efficace (e in pochi scali addirittura non esercitata) l'attività di prevenzione delle collisioni con volatili (bird strike)».

«Non risulta ovunque costituito o funzionante con regolarità il Comitato di sicurezza aeroportuale».

«A taluni operatori aeroportuali non risultano chiare le procedure da adottare per l'aggiornamento e l'emissione delle carte ostacoli nonché per la determinazione degli eventuali limitazioni in pista conseguenti».

«...gli aeroporti dove tendenzialmente si riscontra un maggior numero degli inconvenienti coinvolgenti aeromobili in sosta o in manovra a terra sono quelli che si caratterizzano per la marcata presenza di lavoratori precari... può raggiungere anche il 50 per cento».

«...rotte, percorse prevalentemente da aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva, non sempre paiono essere state predisposte avendo attenzione alle problematiche della sicurezza del volo».

«Per quanto concerne l'aviazione turistico-sportiva, che continua a rappresentare il comparto dove maggiore è l'incidentistica, gli elementi che stanno emergendo dalle inchieste in corso confermano... che la maggior parte degli eventi oggetto d'inchiesta pare riconducibile a carenze preparatorie dei piloti (dovuta sia ad una limitata preparazione di base, sia ad una limitata attività di volo) nonché ad una organizzazione a terra non sempre adeguata».

## il caso Sea

### FOSSA RISCOPRA LA SUA MISSIONE: IL GOLF

Rinaldo Gianola

**N**oi ce lo ricordiamo bene Giorgio Fossa, quando ancora non era diventato questo Giorgio Fossa che tutti conoscono. Sembrava ieri: quel giovane industriale di Gallarate, così attivo e intraprendente, col ciuffo di capelli troppo lungo. Sempre in movimento in quelle assemblee della Piccola Industria, che avrebbero ammazzato anche il Nobel della pazienza tanto erano noiose, in giro a caccia di consensi e di pacche sulle spalle. Che anni. L'imprenditore conservava come fosse una reliquia una cartellina con dentro tutte le interviste concesse. Una sopra l'altra, ben distinte. Nel suo genere Fossa aveva i suoi cultori. C'è stata una stagione in cui se un giornalista, di grande volontà naturalmente, riusciva a mettere insieme, per un certo periodo, cinque interviste a Fossa alternandole ad altre due con Tronchetti Provera poteva ritrovarsi magari nel giornale della Confindustria.

Fossa, tuttavia, ci sorprese quando, a un certo punto, lo ritrovammo presidente della Confindustria. Fu un'invenzione di quel demone di Cesare Romiti, si disse allora. E nella nomenclatura confindustriale, dove sarebbe difficile trovare qualcuno con cui bere serenamente un caffè, Fossa venne bollato come "il ventriloquo" perché si sospettava parlasse per conto di Romiti. Sospetti ignobili. Certo, fu un bel colpo. Fossa stava in un'azienda meccanica di famiglia, a Gallarate. Una fabbrichetta dignitosa, prospiciente l'Autostrada dei Laghi. Proprio così: il tetto della fabbrica dista appena qualche metro dalle corsie autostradali. Se la memoria non ci inganna, lo vedevamo uscire dai cancelli dell'azienda con la sua Rover, forse verde.

Fossa alla Confindustria, si disse, era il segno della forza della piccola impresa. Sacrosanto. In realtà, anche il suo predecessore Abete non è che fosse un gigante dell'industria.

Fossa andava bene, così come oggi D'Amato, perché aveva tempo ed energie per dedicarsi a un'attività intensa come richiede la guida della Confindustria. I grandi industriali se ne fregano allegramente. Gli Agnelli, i Pirelli, i Benetton, i De Benedetti, per non parlare di Berlusconi che si è preso il governo, se hanno dei problemi li risolvono direttamente con la politica. Poi, ogni tanto, vanno ai convegni.

Fossa sacrificò per un po' gli amici varesini - i

Bulgheroni, i Bonomi, i Tronconi, i Lamberti - e iniziò a diffondere la ricetta di Confindustria per la modernizzazione. Oggi, se ha ancora quella cartellina con le interviste, dovrebbe rileggerle. Quelle accuse vibranti ai ritardi della classe politica, alla mancanza di responsabilità, ai lavoratori troppo "cari" e così poco produttivi. Diciamo la verità: Fossa non passerà alla storia come Costa tra i presidenti della Confindustria. Il suo unico atto significativo fu la decisione di quotare in Borsa il Sole-24 Ore. Appena uscito di casa, i suoi colleghi hanno rimesso il piano nel cassetto.

Ma Fossa mica poteva tornare alla fabbrichetta di Gallarate. Ci pensò l'amico Albertini, il sindaco di Milano inventato da Berlusconi, a trovargli una carica come si deve: la responsabilità della Sea, bella azienda municipale che gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate. Una volta Gad Lerner vide insieme Albertini, Fossa e i Romiti a Villa D'Este, alla sfilata di Valentino, e li definì "il tavolo della nuova destra". Troppa grazia.

In poco più di un anno, Fossa non è riuscito a dimostrare le sue capacità manageriali. D'altra parte in Confindustria si può imparare a essere trame di potere, si può fare esperienza nelle Assise, non certo a gestire aziende. Lo scorso dicembre Malpensa, che già non aveva una grande fama, venne bloccata da una nevicata il giorno di Natale. Lo scalo dista pochi chilometri da Gallarate, possibile che Fossa non immaginasse un evento straordinario come la neve? Il nostro uomo restò al suo posto, a pagare fu il direttore operativo Roberto Belloni che era stato appena spostato dalla direzione finanziaria per far posto a Carlo Vitto che, quando si dice il caso, era il fratello dell'addetta stampa di Fossa, poi passata in casa Romiti. Così van la cose.

Albertini, che ricordiamo bene quando accusava i metalmeccanici di guadagnare troppo, voleva portare in Borsa la Sea, magari ha concesso le stock options all'amico Fossa. Grazie al cielo non ci sono state le condizioni per collocare le azioni, altrimenti chissà il disastro. Non è il momento di parlare della strage di Linate e delle responsabilità della Sea. Ma Fossa è un'anatra zoppa. Riscopra la sua missione: torni a giocare a golf.