Carlo Brambilla

MILANO Tre ore filate davanti alla commissione Trasporti del Comune di Milano. Alla fine Giorgio Fossa, presidente della Sea, non ha po-tuto più sottrarsi al confronto. Le critiche (dell'opposizione) e le pro-teste (anche dei parenti delle 118 vittime) seguite allo spaventoso disastro di Linate lo hanno spinto ad accettare il confronto di ieri e a sottoporsi a un fuoco di fila di contestazioni. Così per tre ore Fossa ha difeso se stesso e la Sea ribadendo che non intende «scaricare» le responsabilità su altri (Enav e Enac), perchè altri ancora, i magistrati, sono pre-posti a stabilire di chi sia la colpa: «Ma se le indagini sull'incidente porteranno a un risultato diverso, farò le valigie, in quel caso saluto e me ne vado». Esattamente come ha fatto nei giorni scorsi dimettendosi da socio del suo golf club, perchè «indagato». Una autodifesa di maniera, sulle sue responsabilità e quel-le della società che gestisce gli aero-porti di Linate e Malpensa, caduta nel giorno del declassamento degli scali italiani. L'Enav (Ente nazionale assistenza volo) è infatti passata al contrattacco informando con una nota che gli scali di Fiumicino, Malpensa, Linate, Bologna, Trieste e Bergamo sono declassati alla categoria 1. In concreto significa che non potranno essere effettuati atterraggi in caso di visibilità inferiore ai 550 metri. Addio agli atterraggi con 75 metri di visibilità come succedeva ora. In sostanza la norma colpisce gli scali del Nord, in primis quelli di Linate e Malpensa, gestiti dalla

Ma Fossa rilancia e annuncia la nascita di un Comitato «per volare sicuro», un organismo di proposta, proprio mentre Ulivo e Prc, uniti, chiedono a loro volta che si dia vita a una struttura composta da tre esperti al di sopra delle parti, che chiarisca una serie di passaggi (non penali) del disastro dell'8 ottobre. Il problema è capire se davvero la Sea abbia o no responsabilità nella sicurezza degli aeroporti che amministra. Ecco le tesi a confronto. Fossa: «Il direttore dell'aeroporto ha responsabilità sui movimenti nello modo Linate «non è un aeroporto scalo ed è un dipendente nominato insicuro» perchè ci sono «normatidali Enac. L'ultima parola, quella ilnale, spetta a lui: non per scaricare non chiedetemi perchè, non sono sugli altri, ma per ricordare i compiti in quella che è una vera e propria giungla. Avere un solo soggetto di riferimento sarebbe la cosa migliore». Senza l'autorizzazione di altre realtà, che fanno riferimento allo Stato, dall'Enac all'Enav, secondo Fossa, infatti, la Sea ha in sostanza le mani legate («non possiamo mettere neanche uno spillo») e d'altron-



«Stop ai tir al traforo del Monte Bianco»

AOSTA «Metteremo in atto tutte le iniziative possibili e immaginabili per bloccare il passaggio dei tir al traforo del Monte Bianco». È quanto hanno detto ieri le associazioni ambientaliste, i Verdi ed i comitati «contro il passaggio dei tir al traforo del Monte Bianco». Una loro delegazione nel pomeriggio ha incontrato il presidente della Regione Valle d' Aosta, Dino Vierin, per manifestare la «contrarietà all' ipotesi di ripresa del passaggio dei mezzi pensanti». «Siamo favorevoli alla riapertura dei mezzi fino a 40 tonnellate, ma non siamo assolutamente disponibili ad accettare che i Tir riprendano, ancorchè contingentati, ad attraversare il tunnel». Hanno poi aggiunto: «si va ancora una volta ad una circolazione selvaggia» ed hanno respinto la tesi della Giunta regionale favorevole «ad una regolamentazione dei passaggi dei mezzi pesanti che portereb-be ad una diminuzione dei transiti».

Scontro Enav-Sea, declassate Linate e Malpensa

Niente atterraggi con visibilità inferiore ai 550 metri anche a Fiumicino e Bologna. Fossa: mi dimetto se saranno accertate colpe



de «il nostro compito è di rispettare le norme, non di farle». Ad ogni ve di sicurezza che quella mattina, state rispettate».

Duri e di segno opposto gli in-terventi dei consiglieri del centrosinistra, che hanno sostenuto ben altra tesi circa le responsabilità della Sea e di Fossa. «Avete atteso il sacrificio delle vite umane - sostiene Basilio Rizzo, della lista Miracolo a Milano - per rivelare una rete di contraddizioni, difficoltà, problemi. È

questa la colpa che vi dò». Walter Molinaro, dei Ds, accusa Fossa di non aver mai ricordato nel suo intervento le vittime della tragedia. «Lei ha dimenticato i morti - attacca anche Adriano Ciccioni, dell'Italia dei Valori - e non vorrei che avesse per i vivi la medesima attenzione». Replica del presidente: «Ho fatto quanto possibile». Comunque Fossa non ha mai pensato di dimettersi. Ora insiste per la creazione di questo comitato sulla sicurezza: «È una delle iniziative che ho pensato fin da poche ore dopo l'incidente». Ne farebbero parte rappresentanti dei vigili del fuoco, dei lavoratori e dei dirigenti della Sea, di authority diverse, più in generale di esperti italiani e stranieri. L'Ulivo e il Prc propongono invece l'istituzione di un comitato composto da tre saggi, «esterni al Consiglio comunale, riconosciuti dalla cittadinanza e al di sopra delle parti» per chiarire alcuni aspetti dopo l'incidente di Linate. Sandro Antoniazzi, coordinatore del centro sinistra, ha formalizzato la proposta e ha indicato come presidente dell'organismo il rettore del Politecnico, Adriano De Maio. Se la Casa delle libertà accetterà la proposta, il centro sinistra potrebbe rivedere la richiesta relativa alla istituzione di una commissione d'inda-

la denuncia di Salvagente

Radar, appalti e miliardi per una sicurezza che non c'è

Andrea Carugati

ROMA Radar di terra che non ci sono. Che non funzionano dopo sette anni dall'acquisto. Che non riescono a distinguere quale aereo stia attraversando la pista. Che costano 10 miliardi, mentre sul mercato ce sono di più efficaci al costo di soli 3 miliardi. Questa è la situazione di tre dei più importanti aeroporti italiani: Linate. Malpensa e Fiumicino, attualmente privi di un radar di terra, fatta eccezione per Fiumicino dove ancora funziona un vecchio radar che copre solo le piste meno affollate. E poi c'è chi attribuisce la responsabilità della tragedia di Linate al solo errore umano dei controllori di volo. La verità e che i radar di terra, seppur non obbligatori, sono fortemente consigliati dall'Icao, l'agenzia Onu per l'aviazioni civile,

per gli aeroporti dove persistono problemi di scarsa visibilità. Come Malpensa e Linate, ad esempio.

Due recenti episodi dimostrano quanto i radar siano indispensabili. Il primo episodio a Linate, il 14 ottobre, due giorni dopo la tragedia: un aereo, uscito dalla visuale degli uomini radar, ha rischiato di finire su una pista non autorizzata. Solo l'intervento tempestivo di una safety car (come quelle usate nei Gp di Formula 1) na evitato ii peggio. Ii secondo episodio è avvenuto a Mal-pensa il 20 ottobre, quando è stata evitata di un soffio un' altra tragica collisione tra un Fokker 70 dell'Ăustralian Airlines e un Imd80 dell'Alitalia. Tirato un sospiro di sollievo, gli uomini radar, prima di spegnere il collegamento radio con l'Imd80, hanno detto: «Noi purtroppo da qui non vediamo niente. Siamo senza radar».

E allora: perché i radar non ci sono o non funzionano? Un'inchiesta realizzata dal settimanale Il Salvagente in edicola giovedì prossimo fornisce alcune risposte. L'aeroporto di Linate ha avuto un radar di terra dal 1976 fino al 30 novembre 1999. Nei primi anni '90 questo radar inizia ad accusare segni di stanchezza. Così l'Enav (l'Ente nazionale per l'assistenza al volo) decide di procedere alla sua sostituzione con un radar nuovo che viene effettivamente acquistato nel 1994 al prezzo di 10 miliardi. Però il nuovo radar, che assembla una tecnologia di base italo-francese (Fiar-Alenia e Thompson) con un software norvegese non funziona: ci sono problemi tecnici e burocratici. Ciononostante, il vecchio radar viene spento anche se il nuovo non è ancora in funzione. Contro il parere di qualunque esperto di vigilanza aerea. Nel 1998 la Fiar-Alenia chiede alla società norvegese un nuovo software che viene pagato ben un miliardo e mezzo. Ma non basta ancora. Intanto si scopre che le capacità di questo radar sono ridotte: per aumentarle occorre un'antenna di diversi metri situata vicino alla pista. Solo che non si

può, l'altezza dell'antenna può aumentare solo allontanandosi dalla pista. E così, in attesa di un'adeguata collocazione, il nuovo radar resterà spento, probabilmente fino al ennaio 2002. Situazione analoga a Malpensa e Fiumicino, dove l'Enav ha appaltato alla Alenia Marconi System la costruzione dei radar. A Malpensa si è ancora in fase di sperimentazione, anche se l'aeroporto è stato aperto nel 1998, ma ci sono problemi: il radar riconosce che c'è un oggetto in movimento, ma non sa identificarlo; inoltre, le mappe aeroportuali fornite dall'Enav sarebbero inesatte e comunque non corrispondono a quelle memorizzate dal radar. A Fiumicino, dopo che sei mesi fa uno dei due vecchi radar e stato disattivato, il nuovo non fun ziona perché non è stata ancora montata l'antenna.

Ma c'è di più: nel 1992 il Cnr ha avviato la sperimentazione di un radar di terra con una capacità di monitoraggio dieci volte superiore a quelli dell'Alenia e dal costo di soli 3 miliardi. L'Enav, però, ha deciso ugualmente di affidare l'appalto all'Alenia. Con i risultati che oggi sono sotto gli occhi di tutti.

Giuseppe Caruso

Secondo la polizia ticinese sarebbero dieci e non undici. Oliviero Toscani: ho visto un camion procedere a zig zag e provocare l'incidente

San Gottardo, ancora incerto il numero delle vittime

MILANO Rimane ancora misterioso il bilancio delle vittime dell'incidente avvenuto mercoledì scorso nel tunnel del S.Gottardo, mentre diventano sempre più difficili i collegamenti tra l'Italia e la Svizzera, tanto che ieri si è riunito per la prima volta il comitato tecnico misto dei due paesi che dovrà risolvere la situazione critica del transito merci.

Ieri la polizia cantonale ticinese ha comunicato in una conferenza stampa che i morti accertati sono dieci e non undici come annunciato fino ad ora. Il decimo corpo recuperato, che nessuno ha reclamato, dovrebbe essere quello dell'autista turco che conduceva il camion che avrebbe causato l'incidente. In un ste vittime sia mancato veramente

primo momento la polizia ticinese aveva ritenuto che il corpo dell'autista non fosse stato ancora recuperato e quindi aveva ipotizzato l'esistenza di un undicesimo cadavere, ma in seguito all'identificazione effettuata ieri pomeriggio questa possibilità è stata per il momento scartata. La situazione però rimane ancora incerta.

Molti corpi sono stati trovati in prossimità delle uscite di emergenza e questo testimonia come a que-

Euro 309,87

pochissimo tempo per mettersi in no come causa del disastro un sor- che proveniva nella direzione oppo- sono state interessate dall'incidente salvo. Gli esperti a riguardo hanno spiegato che la temperatura di 200 gradi raggiunta all'interno del traforo non lascia più di tre minuti di resistenza ad un essere umano. I dispersi invece sarebbero scesi a 28, ma anche da questo punto di vista non si possono ancora fornire dati certi. Rimane incerta pure la dinamica dell'incidente. La polizia ticinese ha fatto sapere che per il momento non esistono elementi validi per confermare le voci che indica-

passo azzardato da parte di un'auto-

Quindi gli inquirenti continuano a ipotizzare che all'origine di tutto ci possa essere stata una sbandata del camion, che si sarebbe poi scontrato con un autoarticolato proveniente dalla direzione opposta. Secondo il fotografo Olivero Toscani, testimone dell'incidente, la responsabilità è di un camion che «procedeva a zig zag e poi si scontrato con un altro automezzo sta: c'è stato un rumore fortissimo, subito una nuvola di fumo, mia moglie mi ha detto di afre l'inversione e di tornare indietro».

E'stato inoltre confermato che per ragione definite «strategiche e concernenti la sicurezza nazionale», la galleria era stata minata. Tuttavia il colonnello delle Guardie delle fortificazioni svizzere, Urs Caduff, ha precisato che le opere minate presentano livelli di sicurezza

di mercoledì scorso. L'esplosivo è stato infatti innescato nella roccia grazie ad un procedimento tecnico particolarmente elaborato e gli inneschi veri e propri sono immagazzinati fuori dalle opere minate.

L'incidente del Gottardo ha messo in crisi il sistema dei trasporti tra Italia e Svizzera. La commissione tecnica italo-svizzera, organismo composto da tecnici e rappresentanti dei due ministeri compemolto elevati e che comunque non tenti, ha deciso di sviluppare il tra-

sporto ferroviario e quello combinato stradale-ferroviario per venire incontro soprattutto alle esigenze del traffico commerciale. Il comitato ha deciso di affidare a quattro gruppi di lavoro il monitoraggio di quattro differenti aspetti: le infrastrutture ferroviarie, la gestione dei relativi trasporti, la verifica del progetto di «autostrada viaggiante» per il trasporto delle merci gomma-ferro, l'elaborazione delle misure di incentivazione del trasporto combinato e la gestione del rinnovo della concessione della ferrovia del Sempione.

I lavori per la ricostruzione del tunnel del Gottardoinizieranno probabilmente il 19 novembre, mentre la riapertura della galleria dovrebbe avvenire nella primavera

Tariffe Abbonamenti 2001



6 MESI 7 GG €. 600.000

Per abbonarsi a **l'Unità** o per regalare l'abbonamento ad un amico è necessario effettuare un versamento

sul conto corrente postale n° 48407035

intestato a Nuova Iniziativa Editoriale Spa

Via Due Macelli 23 - 00187 Roma Inviando copia del pagamento all'Ufficio Abbonamenti

al Fax **06/69646469** si potranno abbreviare i tempi di attivazione Puoi scegliere tra le seguenti modalità di abbonamento:

postale consegna giornaliera a domicilio

coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola

Per qualsiasi informazione o chiarimento scrivi a

abbonamenti@unita.it

oppure telefona

all'Ufficio Abbonamenti

dal lunedì al venerdì dalle ore 10 alle ore 16

al numero 06/69646471-2