

mercoledì 31 ottobre 2001

Italia

rUnità 11

Tensione dopo le decisioni dell'ente. La Sea sotto accusa per un impianto gestionale che punta più al business che alla sicurezza

# Gli aeroporti restano chiusi per nebbia

L'Enav smorza l'ottimismo di Lunardi e mantiene il declassamento degli scali. Verifica tra 10 giorni

Carlo Brambilla

MILANO Ponte in vista, nebbia prevista: caos garantito negli aeroporti del Nord declassati. E già ieri la mannaia delle nuove norme stabilite dall'Enav (ente nazionale assistenza volo) ha duramente colpito Linate e Orio al Serio. Scali chiusi al mattino e dalla serata con decine di voli cancellati. Visibilità al di sotto dei 550 metri previsti dalle nuove disposizioni e conseguente stop agli atterraggi, col ministro alle Infrastrutture, Pietro Lunardi, diretto a Milano, bloccato a Fiumicino per ore. Lo stesso ministro che nel pomeriggio ha incontrato i responsabili di Enav e Enac (Aviazione civile). Risultato della delicata missione politica: gli aeroporti di Linate, Malpensa, Orio al Serio, Bologna, Ronchi dei Legionari e Fiumicino restano declassati. Per almeno altri 10 giorni. Gli effetti sul traffico aereo saranno pesantissimi, ovviamente al Nord, viste anche le previsioni meteo relative al lungo ponte dei Santi. Dieci giorni nel corso dei quali l'Enav dovrà procedere a nuove verifiche per monitorare soprattutto i sistemi di illuminazione. Ma ci sono poche speranze che la situazione

si sbocchi. L'amministratore delegato dell'Enav, Sandro Gualano, è perentorio: «Se le verifiche daranno risultati positivi gli aeroporti torneranno in categoria 3, quella che avevano fino a ieri (movimento consentito con visibilità fino a 75 metri). In caso contrario, no». Nessuna proroga quindi, come pensavano ministri e ottimisti di Governo, ma semplicemente un rinvio del declassamento definitivo degli scali italiani. Poco possibilista anche il presidente dell'Enac, Alfredo Roma, presente alla riunione insieme ai rappresentanti dei piloti e ai tecnici del ministero: «Se i risultati della nuova verifica dell'Enav saranno positivi, emetteremo un nuovo notam per la riclassificazione degli aeroporti in questione».

La tensione generale conseguente agli attentati terroristici negli Usa e lo spaventoso incidente di Linate hanno dunque messo drammaticamente a nudo le crepe del sistema aeroportuale italiano in materia di sicurezza, ma hanno ancor più evidenziato l'assoluta incapacità del Governo di intervenire con efficacia e tempestivamente. Il dramma si è così trasformato in farsa, con evidenti scontri fra soggetti e lobby vari: società di gestione aeroportuale

come la Sea, quella presieduta da Giorgio Fossa, enti nazionali di volo, compagnie aeree, piloti e operatori del settore. Impazza il gioco dello scaricabarile, «colpa tua, no tua», col rischio di portare l'intero sistema del trasporto aereo in serie B, fuori dall'Europa. Brilla in questo gioco al massacro l'assenza del Governo. Un guazzabuglio che fa gridare il «governatore» della Lombardia, Roberto Formigoni: «Stiamo subendo un danno economico gigantesco. La decisione di Enav è un fatto di assoluta gravità nei suoi riflessi sull'economia milanese e lombarda e sulla mobilità dei cittadini». Ma poi richiama all'ordine tutti quanti, compresa Sea, perché finalmente investano nelle opere necessarie a garantire la sicurezza degli scali. Ma qui sta proprio il punto dolente. La Sea ad esempio è sotto accusa per un impianto gestionale che mira più al business che alla sicurezza. Ovvio: gli investimenti costano e non fanno utili. Ancora. Dopo l'incidente di Linate, 118 passeggeri deceduti, Sea ha scaricato tutte le responsabilità della sciagura sugli enti di volo. Pessima mossa politica che di sicuro ha avviato la spirale del caos con l'introduzione delle norme estreme di Enav circa

la visibilità. Gualano punta l'indice proprio sulle società di gestione: «Queste - dice - si devono adeguare in tempi rapidi alle esigenze della sicurezza, che sono prioritarie: noi andiamo avanti per la nostra strada, almeno finché sono qui. Comunque non è assolutamente vero, come ho sentito dire, che la nostra decisione sia stata una sorta di ritorsione dopo la tragedia di Linate: si è trattato di atti dovuti, e noi dobbiamo mettere in grado il controllore di volo di segnalare le disfunzioni

dell'aeroporto al pilota».

Un esempio concreto che dà la misura degli investimenti: Venezia ha stanziato oltre 550 miliardi per rendere le piste adeguate alle norme Icao del 1986. Per gli altri aeroporti del Nord in particolare (Torino è quasi a posto), quelli con i maggiori movimenti ma anche con i maggiori problemi atmosferici, l'adeguamento deve riguardare secondo l'Enav «la segnaletica orizzontale e verticale delle piste, i radar e i sistemi alternativi in caso di gua-

sto o impossibilità di funzionamento». Sottolinea però Gualano: «Vanno considerati i tempi di adeguamento delle strutture da parte delle società di gestione aeroportuale. Certo, sono cose che non si fanno in cinque minuti, ma l'adeguamento deve essere accelerato al massimo». Ad esempio, per i sistemi di segnalazione di guasti alle luci di pista, che in pochi secondi «non in diversi minuti» devono far scattare le spie della torre di controllo, andranno effettuati dei cablaggi in

fibre ottiche. «Fiumicino e gli altri aeroporti si stanno adeguando - dice Gualano - a Torino l'adeguamento è pressoché finito. Ma noi abbiamo tutta l'intenzione di ottenere il rispetto delle norme di sicurezza». Ora il ministro Lunardi promette: «Coordineremo tutto noi senza cercare colpevoli, perché di colpevoli ce ne sono fin troppi». Giusto, a cominciare da Governo in ben altre faccende affaccendato. Come l'intera opposizione non ha mancato di sottolineare.



Un controllore di volo nel Centro di controllo ENAV di Linate

Dal Zennaro/Ansa

## Gottardo: autista senza permessi?

AIROLO Antonio Perugini, il procuratore di Bellinzona incaricato dell'inchiesta sulla tragedia nel tunnel del Gottardo, ha compiuto un sopralluogo all'interno della galleria. Il magistrato ha poi detto di essersi trovato davanti «ad una scena indescrivibile», confermando che l'inchiesta per omicidio colposo plurimo è ancora contro ignoti e che, tra breve (si tratterà di qualche giorno), acquisirà la testimonianza formale del fotografo Oliviero Toscani. Intanto si è appreso che l'autista turco alla guida dell'autoarticolato che avrebbe provocato l'incidente, non sarebbe stato abilitato a condurre quel mezzo. La rivelazione è del quotidiano belga «De Standaard», secondo cui Sefvaslan Ufacik, 46 anni, era arrivato in Belgio due mesi fa con un visto turistico che non autorizzerebbe in alcun caso la guida di mezzi pesanti.

L'INTERVISTA. L'ex ministro: «C'è un'arretratezza storica che avevamo iniziato a colmare»

## Bersani: dopo la tragedia il governo si sta muovendo con colpevole ritardo

Bianca Di Giovanni

ROMA «Cosa deve pensare un cittadino della sicurezza nel trasporto aereo? Semmai cosa deve pensare del governo, che continua a parlare di grandi opere e poi non ha nessuna attenzione per i processi gestionali che in un settore come quello dei trasporti sono decisivi». Così commenta Pierluigi Bersani il «caso» Enav scoppato dopo l'incidente di Linate. L'ex ministro dei Trasporti non suona le trombe dell'allarmismo. Anzi. «Quello che è successo a Linate è un fatto gravissimo, su cui bisognerà attendere i risultati delle indagini - dichiara - Nel frattempo bisognava governare la nuova situazione con polso sicuro, evitando sottovalutazioni e allarmismi. Bisognava che il governo fin dal primo giorno si occupasse di raccogliere tutti i soggetti interessati alla sicurezza. Per esempio, se Lunardi avesse emanato la direttiva di oggi 10 giorni fa non saremmo a questo punto. Quando ci fu l'incidente del Concorde, Francia e Gran Bretagna aprirono subito un tavolo per monitorare tutti gli aspetti della sicurezza. Il ministro Lunardi, invece, si è mosso solo stasera». Insomma, per i trasporti vale il giorno per giorno, l'attenzione alla vita quotidiana, insomma, quella

che si chiama gestione.

**Dopo Linate, c'è davvero da stare tranquilli?**

«Bisogna avere una visione fondata della realtà. Noi abbiamo una situazione evidentemente critica come Linate, ma l'aeroporto ha funzionato regolarmente quando aveva 12 milioni di passeggeri. Adesso ne ha 8 milioni. Per lunghi anni non si sono palesati inconvenienti gravi. Che cosa non abbia funzionato, cosa si sia determinato in quel mattino bisogna assolutamente capirlo, porre rimedio e vedere se da ciò che è successo si ricavano insegnamenti per tutto il resto d'Italia. Nel frattempo capisco che ci possano essere ulteriori cautele, che vanno messe in equilibrio con la gestione degli aeroporti».

**Quali mosse avrebbe dovuto fare il governo dopo il dramma di Linate?**

«Crede che da un lato bisogna aspettare gli esiti dell'inchiesta su Linate, questo è inevitabile per capire meglio. Nel frattempo si sarebbe dovuto avviare una task force, un tavolo di monitoraggio con tutti i soggetti interessati per vedere quali eventuali aggiustamenti introdurre da subito nella gestione aeroportuale. In ogni caso la riunione di oggi (ieri, ndr) è simbolica per il fatto che mostra uno scol-

lamento grave tra gli esponenti del governo e chi deve gestire poi nel quotidiano il sistema trasporti».

**Fino a ieri il ministro Lunardi diceva che i vertici dell'Enav devono essere sostituiti.**

«C'è una gran passione ad occuparsi di nomine e non dei meccanismi. L'Enav è stato recentissimamente riformato. Era molto criticato per essere un luogo di invadenza della politica. Nell'ultimo anno noi abbiamo trasformato questo ente, è diventato una società per azioni, c'è un amministratore delegato e un consiglio di amministrazione. Io credo che siamo all'avvio di una riforma che va proseguita e rafforzata. Credo che ci sia un'attitudine generale, parlando di Alitalia, parlando di Enav, parlando di Eni, a portare punture di spillo o mettere spade di Damocle su chi deve amministrare, dopodiché si indeboliscono le società. Perché una società vive, opera, se i suoi gruppi dirigenti sono pienamente legittimati dall'azionista, e non se stanno sempre a baginaria. Mi auguro veramente che ci sia una risposta razionale a questi problemi, che sono serissimi. Proprio per questo pretendono una risposta pacata senza le rotture che abbiamo avuto».

**I cittadini potrebbero pensare che i problemi di oggi siano un'eredità**

del passato

«Un'eredità del nostro governo? Veramente noi siamo sottoposti come sistema aeroportuale a tutte le verifiche internazionali, che sono realizzate da un istituto dell'Onu, l'Icao. Di solito l'Icao invia ispettori che controllano tutto: l'Enav, l'Enac, tutto. Poi fa raccomandazioni e prescrizioni. Ovviamente se ci sono guai può anche far chiudere un aeroporto. Nel 2000 c'è stata l'ultima verifica, che in sostanza ci ha promosso. In ogni caso se è accaduto qualcosa quando noi governavamo, ne rispondiamo noi, se succede quando governano loro ne rispondiamo sempre noi».

**Quindi meno grandi opere, più attenzione alla gestione?**

«Vedremo se si faranno le grandi opere. Comunque io continuo a ripetere che il sistema dei trasporti è innanzitutto un sistema industriale, quindi ci vuole attenzione a progetti di riforma, di liberalizzazione, di politica industriale del settore. Si tratta di un comparto in cui abbiamo problemi gestionali enormi, in cui soffriamo arretratezze storiche, che non si risolvono in un balzo, sulle quali occorre l'impegno quotidiano a ragionare con tutti i soggetti. Poi naturalmente bisogna fare anche le infrastrutture, ma le cose da fare sono tutte e tre».

Ponte sullo Stretto, ferrovie, autostrade, tunnel: Matteoli critica Lunardi, che parla solo di costruire e dimentica i morti

## Grandi opere e sicurezza, ministri contro

Andrea Carugati

ROMA «Se non affronterà seriamente il problema dei trasporti il governo Berlusconi è destinato a fallire. Anche se dovesse rilanciare l'economia e creare milioni di posti di lavoro». A dirlo non è un padarano dell'opposizione, ma il ministro dell'Ambiente Altero Matteoli, ieri a Roma, durante una conferenza di Legambiente dal titolo «I trasporti per un futuro sostenibile» a cui è intervenuto anche il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi. E le avvisaglie di questo possibile fallimento non mancano di certo. Lo si è visto anche ieri, quando i ministri Matteoli e Lunardi hanno mostrato sensibilità diverse su vari temi: dalla sicurezza stradale, allo sviluppo delle ferrovie, al ponte sullo stretto di Messina. E poi c'è la legge obiettivo presentata dal governo e in fase di approvazione alla Camera. Una legge che punta dritto alla costruzione di nuove infrastrutture, soprattutto autostrade al nord, e getta alle ortiche il piano dei trasporti presentato dai governi di centrosinistra che prevedeva un graduale spostamento del trasporto merci dalla strada verso le più sicure vie ferroviarie e marittime.

La legge obiettivo di Berlusconi, invece, affida al governo il compito di individuare ogni anno 15-20 opere prioritarie che usufruiranno di una normativa straordinaria per snellire le procedure e rendere il più possibile inoffensiva tutte le lungaggini legate alla compatibilità ambientale. Insomma, per Lunardi bisogna costruire. In questa direzione anche la proposta del ministro dopo la tragedia del Gottardo: «Rischiando che le nostre imprese siano costrette a trasferirsi in Baviera o in Provenza. Bisogna sbrigarsi a raddoppiare il tunnel». «Sì, ma ci vogliono anni. E intanto cosa facciamo per la sicurezza?» domanda il ministro Matteoli. E lancia alcune proposte, da lui stesso definite «abborracciate», e aggiunge: «Se qualcuno ha più fantasia di me si faccia pure avanti». Ecco le proposte: bisogna imporre una distanza di almeno 150 metri tra un veicolo e l'altro e realizzare grandi parcheggi all'ingresso dei tunnel dove i veicoli attendano il loro turno; e poi bisogna incentivare il passaggio dei camion nelle ore notturne, quando c'è meno traffico. Insomma ci vuole più sicurezza. Ma il viceministro delle infrastrutture Paolo Mammola sembra avere altre idee: «Bisogna alzare i limiti di velocità. Solo una

percentuale risibile degli automobilisti osserva i limiti di velocità».

Poi c'è il capitolo delle ferrovie. I piani del governo puntano sulla rete dell'alta velocità, dedicata solo al trasporto passeggeri, mentre il resto della rete ferroviaria, secondo Legambiente, «è a livelli da terzo mondo». Anche qui il governo va in ordine sparso. «Bisogna sviluppare le ferrovie non solo sull'asse nord-sud, ma anche in modo trasversale per permettere una reale convenienza al trasporto merci» dice Matteoli. E il ministro degli esteri Renato Ruggiero da Berna rincara la dose: «Abbiamo la volontà di estendere il trasporto merci su rotaia». Peccato però che nella legge obiettivo di questo non si parli. Al contrario, secondo Legambiente, le strade e autostrade previste dal governo faranno aumentare gli spostamenti su gomma. Strade che talvolta, a detta dello stesso Matteoli, altro non sono che «progetti ridicoli proposti da singoli parlamentari con l'intenzione di farsi pubblicità nei rispettivi collegi».

E poi c'è il ponte sullo stretto di Messina, che rischia di diventare un ennesimo cattedrale nel deserto, visto che non sono previsti potenziamenti della rete stradale e ferroviaria in Sicilia e Calabria.

Dice il ministro Matteoli: «Cosa se ne fanno siciliani e calabresi di un ponte che farebbe risparmiare 10 minuti se poi per fare 30 chilometri in treno ci vogliono tre ore». Insomma il piano delle infrastrutture, dice il presidente di Legambiente Ermete Realacci, «parla padano» e risponde solo a esigenze di pressione e lobbies del nord. E poi ci sono troppi gas serra che «rischiano di aggravare ulteriormente i ritardi dell'Italia rispetto agli impegni presi alla conferenza di Kyoto sull'ambiente». Legambiente annuncia ricorso contro la legge obiettivo al Tar, alla Corte Costituzionale e alla Corte europea. E rilancia: ci vogliono 150mila miliardi per spostare su rotaia e mare il 10% del traffico merci, per aumentare del 10% il trasporto pubblico urbano, per ridurre i consumi energetici del 3% e per ridurre il numero dei morti sulle strade del 20%.

Durissimo anche il segretario nazionale di Filt Cgil Mario Sommariva: «Sulla sicurezza stradale il ministro Lunardi è perfettamente assente. Lunardi pensa solo a fare buchi nelle montagne e a misure criminali e demenziali come l'innalzamento dei limiti di velocità. Cosa sia una politica generale dei trasporti nemmeno lo sa».

## Il tuo successo è Internet full-optional.



Scegli di essere veramente in Internet.

I rivenditori AmiCo ti propongono un PC AMiCo AP4171, con processore Intel Pentium 4 1,7 GHz, completo delle soluzioni Internet facili, veloci, professionali di Interfree, subito disponibili, senza installazioni! Le attivi presso il punto vendita e sono pronte subito sul tuo nuovo PC AMiCo che potrai pagare in comode rate a tasso ZERO.



PC AMiCo AP4171 COD. 91.72

• Processore: Pentium 4 1700 MHz • RAM: 128 MB RIMM • HDD: 40 GB • CD-ROM: 52 x • SVGA: ATI Radeon VE 32 MB • Modem: interno 56 K  
• Sistema operativo: questo PC utilizza il Sistema Operativo Windows originale.  
<http://www.microsoft.com/privacy/howtotell>  
• Software a corredo: Suite Interfree a scelta vedi riquadro • Garanzia: 12 Mesi

€ 1.342,27

Lit. 2.599,000\*\*

Pagabile in 10 rate da lit. 759,900\*

Scegli la soluzione Interfree più adatta per te, è inclusa nel prezzo.



Per conoscere il rivenditore AmiCo più vicino a te chiama il numero 800-488848

800-488848

GOC

AmiCo  
INFORMATION TECHNOLOGY NETWORK