

mercoledì 13 febbraio 2002

Italia

l'Unità

7

Dopo gli incidenti sfiorati a Milano e Roma, il ministro corre ai ripari: «Con quei soldi assumo più pompieri»

L'Italia delle tasse, anche sulle collisioni aeree

Scajola chiede un ticket per garantire la sicurezza dei voli. E Sirchia sulla carne ci ripensa

Massimo Solani

ROMA Il faccione sorridente ed abbronzato ed il proclama ecumenico "meno tasse per tutti". Un annuncio elettorale che a poco più di otto mesi di distanza si svela per quello che è: una bugia ben servita in periodo elettorale, un annuncio ad effetto smentito dai fatti e dalle azioni di un governo che, giorno dopo giorno, inventa nuove tasse su qualsiasi cosa, giustificando i propri interventi con un laconico «per il bene dei cittadini».

Non bastava la proposta, fatta giorni fa dal ministro Gianni Alemanno, di imporre una sovrattassa sulla carne sicura contro il rischio Bse, ipotesi bocciata anche dal ministro Girolamo Sirchia che ieri, dopo aver dato la propria benedizione all'idea di Alemanno, ha fatto marcia indietro e si è detto «contrario a qualsiasi ticket sulla carne, e più in generale a qualsiasi ticket in sanità». Adesso arriva anche l'idea di una tassa annuale per coprire l'aumento delle spese per la sicurezza degli aeroporti. Il tutto dopo che nelle settimane scorse le regioni amministrare dal centro destra avevano deciso di alzare le tasse, come successo per l'Irpef in Lombardia, o di reintrodurre i ticket (vedi il Lazio) nel tentativo di mettere una pezza ad una gestione sciagurata del sistema sanitario.

Il governo di centro destra cerca quotidianamente di sfornare nuove tasse: l'ultima è di ieri e viene dal ministro dell'Interno Claudio Scajola che, preso atto dell'inadeguatezza delle norme di sicurezza degli aeroporti italiani, ha deciso di ammodernare le strutture e di presentarne il conto agli italiani. «Non al contribuente in generale - ha tranquillizzato il ministro - ma solamente a chi utilizza il servizio». E vagli a spiegare a Scajola che i biglietti aerei italiani sono fra i più cari in Europa, e che le tasse aeroportuali che pesano su chi vola sono già praticamente raddoppiate dopo gli attentati dell'11 settembre.

Negli scali aerei del nostro Paese, devono aver pensato a Palazzo Chigi, si rischiano collisioni fra velivoli in partenza ed in arrivo, ed è ora di intervenire. È impensabile che in uno Stato dove si potrà sfrecciare a 150 chilometri all'ora sulle splendide autostrade progettate dal piano delle grandi opere del ministro Lunardi poi si vada a rischiare la pelle comodamente seduti su aerei di linea. E allora via ai lavori, ma a spese dei cittadini visto che sono loro ad usufruire del servizio.

«Sono necessarie ulteriori risorse in termini di uomini e mezzi, nella misura di 1.100 unità dei vigili del fuoco ed un adeguato contingente di mezzi speciali - ha spiegato Scajola - per un costo globale di 146 milioni di Euro. Per fare fronte a questo impegno il ministero ha proposto un emendamento da inserire nel ddl in materia di infrastrutture e trasporti, con il quale si configura l'istituzione di un tributo i cui proventi sono destinati a consentire l'acquisto dei mezzi e delle attrezzature di soccorso aeroportuali e a sostenere le spese del necessario incremento di organico dei vigili del fuoco». «Tale tributo - ha proseguito il ministro - fissato nella misura di 4,50 Euro, sarebbe posto a carico dei diritti aeroportuali d'imbarco dei passeggeri e delle merci, non gravando sul contribuente

in genere ma esclusivamente su chi utilizza il servizio». A quanti hanno fatto però notare che questo provvedimento provocherebbe un ulteriore aumento dei biglietti aerei, Scajola ha risposto senza esitazioni:

«Non è una mia competenza, non sono il ministro dell'Economia. Tuttavia ho evidenziato che questi aumenti potrebbero andare ad incidere per una cifra molto modesta che credo il sistema possa carcarsi».

Le assicurazioni del ministro dell'Interno, però, non hanno tranquillizzato nessuno, e men che meno le associazioni dei consumatori che prevedono così un aumento delle spese per quanti decideranno di

muoversi in aereo.

«Quella tassa - ha criticato il Codacons - esiste già da alcuni anni, venne introdotta con decreto e contro la stessa il Codacons intervenne presentando ricorso al Tar. Tale tas-

sa non fu mai tolta dal sistema». Il rischio, secondo l'associazione dei consumatori - è che «il ticket si trasformi in un aumento del prezzo dei biglietti aerei, ricadendo di fatto sul consumatore».

Sofri può attendere

Per ora Luigi Faccia resta in carcere, ma a Roma al ministero di Giustizia si prepara la domanda di grazia da sottoporre al capo dello Stato. Il tribunale del riesame di Milano ha respinto l'istanza di scarcerazione e di affidamento di Faccia ai servizi sociali presentata dall'avvocato Alessandro Zaganel. L'unica speranza è dunque la grazia. «Ben venga questa decisione», dice il difensore dell'ideologo dei serenissimi che assaltarono il campanile di San Marco a Venezia, «da tempo Faccia ha maturato e manifestato la convinzione che le sue idee politiche si possono realizzare solo con mezzi costituzionali e pacifici». Intanto l'eurodeputato leghista Mario Borghesio porta il caso del "serenissimo" in Europa: è «evidente persecuzione politica-giudiziaria che equipara la giustizia italiana a quella della Turchia». Mentre a via Arenula stanno per arrivare centomila cartoline inviate dai volontari Verdi con su scritto: libertà per il patriota Faccia.

G. Cristiano Desiderio
LIBERO, 12 febbraio, pag. 1



i tributi della destra

Tassa sulla sicurezza dei voli

L'ultima nuova tassa immaginata dal governo Berlusconi è quella ipotizzata ieri dal ministro dell'Interno Claudio Scajola. In un emendamento presentato al disegno di legge sulle infrastrutture ed i trasporti, il ministro Scajola ha avanzato l'ipotesi dell'istituzione di «un tributo i cui proventi sono destinati a consentire l'acquisto di mezzi e delle attrezzature di soccorso aeroportuali». L'idea di Scajola è quella istituire una tassa di circa 4,5 Euro posta a carico dei diritti aeroportuali di imbarco dei passeggeri e delle merci.

«Il tributo - ha spiegato Scajola - non graverà sul contribuente in genere ma esclusivamente su chi utilizza il servizio, allineandosi così alla legislazione degli altri paesi europei».

Ticket sulla carne

A Palermo dopo la scoperta del primo caso umano di mucca pazza in Italia, il ministro delle politiche agricole Gianni Alemanno ha lanciato l'idea «di un intervento parafiscale per la filiera della carne, una tassa minima, un ticket per finanziare gli investimenti a favore della sicurezza della filiera». L'obiettivo, secondo il ministro, è quello «di avere un sistema di allevamento forte e sicuro». Nonostante ieri abbia smentito tutto dichiarandosi contrario all'idea, anche il ministro della Sanità aveva strizzato l'occhio alla proposta di Alemanno. «Se la sicurezza - aveva commentato Sirchia - che è qualità, comportasse anche da parte degli allevatori e di tutta la catena un impegno, una garanzia in più sulla sicurezza, io credo che molti italiani sarebbero anche felici di spendere qualcosa in più».

Aumento dell'Irpef in Lombardia

Nello scorso dicembre, la giunta regionale della Lombardia guidata da Roberto Formigoni ha deciso di aumentare dello 0,3/0,5% l'imposta regionale sulle persone fisiche. L'aumento è stato giustificato con la necessità di fare fronte al deficit di 433 miliardi di fatto registrare della sanità. Secondo quanto spiegato dallo stesso presidente della Regione, per i contribuenti che hanno un reddito fra i 30 e i 60 milioni l'anno la manovra comporterà un aumento medio di 140mila lire. A quanti chiedevano di coprire il buco senza ulteriori tasse, Formigoni aveva risposto che «era possibile solo a condizione di ridurre quantità e qualità dei servizi sanitari. Recuperare lo sbilancio della sanità» con il rincaro delle aliquote - si era giustificato - è previsto dalla legge».

Ticket sui farmaci

A partire dal primo febbraio, la Regione Lazio ha deciso di reintrodurre il pagamento dei ticket sui farmaci. La misura decisa dalla giunta Storace è quella di una compartecipazione alle spese: ovvero impone il pagamento di un Euro per ogni farmaco mutuabile di prezzo superiore superiore ai cinque Euro. Secondo quanto previsto dal provvedimento, inoltre, ogni ricetta medica non potrà prescrivere più di una sola confezione di farmaci, fatta eccezione per alcune limitate categorie di prodotti.

Anche nel caso del Lazio, il ricorso ai ticket è stato motivato dalla giunta con la necessità di intervenire per coprire il pesante buco fatto registrare dalla sanità regionale.



Sicurezza in volo, aperte due inchieste

Ieri un nuovo incidente a Palermo. Il ministro assicura: tutto bene, ma comincia a indagare

ROMA Collisione all'aeroporto palermitano di Punta Raisi. Questa volta però è toccato a un pullmino che trasportava l'equipaggio. Per un errore di manovra, il veicolo è andato a sbattere contro l'aereo Alitalia in partenza per Linate.

Nel frattempo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Pietro Lunardi, avvia due inchieste sulle collisioni rischio nei giorni scorsi a Fiumicino e Malpensa. Poi tranquillizza gli italiani. «Non c'è alcun allarme sulla sicurezza del volo in Italia e gli inconvenienti dei giorni scorsi rientrano nella casistica aeroportuale».

Il ministro Lunardi - spiega una nota del ministero - ha affidato subito al generale Andrea Fornasiero, il supervisore per il controllo del traffico aereo, un'inchiesta sui due episodi. Il generale Fornasiero ha comunque sottolineato «la profes-

sionalità dei controllori di volo che con tempestività hanno bloccato l'aeromobile che aveva imboccato la direzione sbagliata». E ha aggiunto: «qualsiasi allarmismo è da considerarsi eccessivo». Si tratta per il generale, di episodi che rientrerebbero nella «routine», poiché «non c'è stato nessun pericolo di collisione» in virtù del fatto «che la struttura ha funzionato bene». Anche l'Agenzia per la sicurezza del volo - conclude la nota - considera «il caso di Fiumicino un inconveniente su cui investigare e non un mancato incidente».

E a minimizzare l'accaduto ci pensa anche il Cad (Centro di assistenza al volo) di Fiumicino. «All'aeroporto di Fiumicino venerdì scorso non c'è stato alcun rischio collisione tra un aereo dell'Alitalia in atterraggio da Bucarest ed un velivolo dell'Eurofly in decollo per Gatwick (Lon-

dra) così come riportano notizie di stampa». La precisazione è del direttore del Cad di Fiumicino, Ciro Napolitano. «Il pilota dell'Md83 dell'Eurofly non avrebbe mai potuto invadere la pista - ha spiegato - perché, oltre ad essere sotto il controllo visivo della torre, che lo ha immediatamente bloccato non appena imboccata la bretella che immette sul raccordo, si sarebbe fermato da solo vedendo i cartelli segnaletici piazzati al Leonardo da Vinci secondo le norme ICAO (International Civil Aviation Organization) e le luci che lampeggiano ad indicare l'ingresso in pista». Secondo quanto si è appreso, al momento al Cad di Fiumicino si stanno ascoltando le registrazioni delle comunicazioni tra il pilota dell'Eurofly e il controllore di volo. Non si è verificato nessun effettivo conflitto di traffico né tantomeno situa-

ne di pericolo, venerdì scorso a Fiumicino. Un'eco che arriva dai piloti dell'Anpac i quali vogliono dare precisazioni sull'accaduto. «Successivamente al normale atterraggio e sgombero della pista 16 destra, da parte di un velivolo proveniente da Bucarest, un altro velivolo, inizialmente autorizzato al rullaggio verso la pista 25 percorrendo i consueti raccordi, è stato su specifica richiesta autorizzato a percorrere un breve tratto della pista 16 destra, in quel momento libera da altro traffico. Questo per consentirgli un maggiore agio di manovra in prossimità del raccordo "alfa eco". A riprova della assoluta assenza di azzardo nella manovra effettuata, la mancanza di qualsiasi comunicazione a riguardo, rivolta in quel frangente ai piloti di entrambi i velivoli».

ma.gu.

Il presidente del sindacato controllori di volo: «Cosa sta accadendo? Troppo traffico e nessuno strumento di sicurezza»

Senza radar, navighiamo a vista

La Torre di Controllo di Fiumicino
Ansa

zione soltanto il sistema di avvicinamento a vista di chi sta in torre di controllo».

«Con la nebbia si vedono i movimenti?»

«In alcune condizioni no. Ma chi sta in torre di controllo sa se una pista è libera e può essere occupata».

«A meno che non venga invasa per sbaglio.»

«Esatto».

«Cos'è il radar meteo?»

«È un apparecchio che rileva fenomeni atmosferici che possono interessare le rotte dei velivoli. Quei dati, poi, vengono tradotti da un "previsore", una persona cioè che fa previsioni. Gli unici ad avere i radar meteo sono gli

aeroporti di Fiumicino e Linate, ma sono obsoleti e lavorano poco e male. Noi al Crav potremmo utilizzare i normali radar per la navigazione che captando tutto ciò che rilevano nell'aria, vedono anche le nuvole. Ma sono funzionanti soltanto se ci si sintonizza su un certo canale meteo. E questo canale è spesso disattivato».

«Altri problemi legati alla carenza di tecnologia?»

«Le frequenze sono poche e disturbate. Il numero dei settori, poi, ora più che mai va aumentato. I settori sono spazi aerei attraversati da aerovie. Ciascun settore è controllato da alcuni controllori con differenti mansioni. Se però nello stesso settore si raddoppiano

le aerovie, perché viene diminuita la separazione minima verticale, come è stato fatto di recente, allora aumenta anche il traffico aereo. E quando aumenta il traffico bisogna incrementare i settori e dunque i controllori. In Francia ci sono 2500 controllori, qui 1500. Se la domanda di traffico non aumenta non ci sarebbero problemi».

«Con una domanda inferiore, non sarebbe accaduta la tragedia di Linate?»

«Se non c'era l'aereo scandinavo ma solo il Cessna non ci sarebbe stata la collisione».

«Quindi con meno domanda, il radar è inutile?»

«L'utilità del radar di terra dipende

sia dal traffico, sia dalle condizioni atmosferiche. È ovvio che a Linate serviva e tutt'oggi è necessario».

«Quanto alle carenze normative?»
«Abbiamo la convenzione internazionale Icao ratificata dall'Italia nel '48. Ma gli allegati tecnici di cui fanno parte, così come gli aggiornamenti, non sono stati recepiti dal nostro ordinamento. Vengono applicati dall'Enav e dall'Enac, ma non c'è un vincolo di legge».

Il documento SMGCS, ad esempio, riguarda la segnaletica di pista. Ma se non fa parte delle leggi di questo Stato, chiunque può opporre, come spesso avviene, la non obbligatorietà. Spesso l'allegato richiama a scelte che può fare di volta in volta "la competente autorità" di un Paese. L'Enav non ci dà il manuale operativo ma soltanto il documento, senza assumersi la responsabilità di considerarsi la "competente autorità". E quindi ciascun controllore diventa di volta in volta responsabile di quello che c'è scritto. È assurdo».

l'intervista

Corrado Fantini

Maura Gualco

ROMA In quale settore è carente il sistema dei trasporti aerei?

«Si spendono poche risorse in tecnologia, normativa e risorse umane - spiega Corrado Fantini presidente dell'Ampecc, uno dei sindacati dei controllori di volo - Siamo parecchio dietro alla Spagna, alla Francia e ad altri paesi europei. Il sistema deve rispondere a delle necessità».

E lo fa?

«No, perché il trasporto aereo è diventato un mezzo di massa e oggi non ce la fa a soddisfare la domanda. L'intasamento dello spazio aereo, quin-

di, penalizza quel margine di sicurezza che dovrebbe essere sempre garantito».

«Quale fattore minaccia di più la sicurezza?»

«Il non essere in grado di adeguarsi in tempo all'incremento di domanda. Se un aeroporto consente di contenere un traffico di dieci e la domanda è di venti, tutto il sistema è stressato».

«Di quali tecnologie il sistema è carente?»

«Sicuramente se avessimo, in tutti

gli aeroporti, i radar di terra, che servono per controllare i movimenti di terra, i radar di avvicinamento e i radar meteorologici, si ridurrebbe il rischio. A volte non è necessario. Ma a Fiumicino, a Linate e a Malpensa ad esempio non è possibile non avere un radar di avvicinamento perché in questi aeroporti il traffico è altissimo. Il radar di terra è stato messo a Malpensa e a Linate ma è ancora in fase di sperimentazione, quindi non ne teniamo conto. Fun-