Emiliano Guanella

Il capo dello Stato ha convocato le presidenziali per marzo 2003 sperando di frenare i conflitti.Tensione per picchetti e cortei

Duhalde anticipa il voto. Argentina ancora in piazza

BUENOS AIRES Una decisione che tutti invocavano ma che nessuno credeva potesse arrivare così rapidamente. Il 30 marzo del 2003 gli argentini sceglieranno il loro nuovo presidente, questa volta attraverso le urne. Il presidente di transizione Eduardo Duhalde avrebbe dovuto andarsene solo alla fine del 2003, concludendo così il mandato bruscamente interrotto dal suo predecessore Fernando de la Rua. L'annuncio di Duhalde apre ufficialmente una campagna elettorale che si preannuncia già da ora infuocata e con parecchie novità. La prima è l'obbligo delle elezioni primarie per ogni formazione politica: le consultazioni avverranno tutte in uno stesso giorno, forse alla fine di novembre, e designeranno un candidato a presidente per ciascun partito. Alle primarie potranno partecipare tutti gli elettori, anche se non tesserati ai partiti in lista. Il dispositivo, di fatto, favorisce il Partito Giustizialista, detto anche peronista, lo stesso di Duhalde, l'unico in possesso di una solida rete nazionale. L'altra grande forza politica argentina, l'Unione Civica Radicale, appare ancora tramortita dal fracasso di De la Rua. In difficoltà le nuove compagini di centrosinistra come l'ARI (Alternativa per una Repubblica di Uguali), il piccolo partito guidato dalla pasionaria ex radicale Elisa Carriò, in testa a tutti i sondaggi d'opinione ma senza alcuna organizzazione fuori da Buenos Aires.

«La politica - ha detto Duhalde in un breve messaggio televisivo a rete unificate - ha bisogno di rigenerarsi, di cambiare, come lo chiedono milioni di argentini». Duhalde ha annunciato la sua uscita anticipata dalla Casa Rosada in un momento in cui la sua popolarità è scesa notevolmente nelle ultime settimane, parallelamente all'acuirsi di una crisi che sembra non fermarsi mai. Nei primi tre mesi dell'anno, il Pil argentino è crollato del 15% rispetto allo stesso periodo del 2001, in maggio 300mila persone hanno perso il loro lavoro facendo salire al 22% il tasso di disoccupazione. Le difficili e ormai lunghissime negoziazioni con l' FMI non hanno dato ancora i loro frutti.

A complicare il quadro politico c'è la tensione sociale, cresciuta dopo i morti della settimana scorsa a seguito degli scontri tra gruppi di «piqueteros» (i disoccupati organizzati che chiedono assistenza alimentare e lavoro) e la polizia. Incidenti che hanno nuovamente dimostrato la brutalità della famigerata polizia «Bonairense». Ieri c'è stata una grossa manifestazione a Buenos Aires con la partecipazione di diversi gruppi di «piqueteros» oltre a sindacati, partiti di sinistra e associazioni in difesa dei diritti umani. In mattinata, prima dell'inizio della marcia di protesta, quattro sconosciuti a bordo di un'auto hanno sparato sul corteo ferendo un manifestante. Un universo variegato di sigle e formazioni politiche che difficilmente però troverà un motivo di unione in vista delle prossime elezioni. Gli analisti politici sono già all'opera per immaginare i futuri scenari. Né Elisa Carriò, né tantomeno il deputato progressista Luis Zamora, sembrano essere in grado da soli di riuscire a contrastare un candidato forte espresso dai peronisti, una forza politica che per tradizione appare fortemente divisa prima mesi prima del voto ma che poi riesce a compattare tutta la sua variegata base intorno al candidato scelto nelle primarie. La lotta fratricida è già iniziata e vede come principali avversari il governatore di Santa Fe, l'ex corridore di Formula Uno, Carlos «Lole» Reutemann e l'ex presidente Carlos Menem, risorto mesi fa dopo il proscioglimento nella causa per contrabbando internazionale di armi che gli è costato sei mesi di arresti domiciliari. La corsa di Menem si gioca tutta sull'interpretazione di un articolo della Costituzione che impedisce la candidatura al presidente anteriore qualora il predecessore non abbia portato a termine il proprio mandato. Per i menemisti le dimissioni anticipate annunciate da Duhalde chiudono definitivamente il mandato iniziato da Fernando De la Rua. Per i suoi avversari, invece, bisogna calcolare un periodo di quattro anni il che bloccherebbe ai nastri di partenza il caudillo peronista. Menem, che martedì scorso ha festeggiato con più di 1.500 invitati il suo settantaduesimo compleanno, non ha mai nascosto la sua volontà di ritornare alla Casa Rosada e si è detto disposto a dare battaglia fino alla fine. «Tornerò per far rinascere il paese dalle ceneri. Nessuno me lo può impedire, sono finiti i tempi delle proscrizioni». Anche se i principali sondaggi lo danno con un indice di popolarità assai basso, sempre più argentini, conoscendolo, pensano che potrà dare sorprese. La «campagna di seduzione» di Menem tra i suoi compagni di partito è già cominciata in vista delle decisive consultazione primarie di novembre.

Manifestazioni di protesta — Walter Astrada/Ap

Scontro aereo, era spento il sistema radar

È polemica sulle responsabilità della sciagura in Germania: sotto accusa l'aeroporto di Zurigo

Cinzia Zambrano

Nella tragica collisione avvenuta nei cieli della Germania, costata la vita a 71 persone, tra cui 52 ragazzi russi, ci sono state più cose che non hanno funzionato: non solo l'avvertimento al pilota russo del Tupolev della Bashkirian Airlines è stato lanciato probabilmente in ritardo dal centro di controllo di Zurigo, responsabile di quello spicchio di cielo a confine tra la Germania e la Svizzera.

Ieri al puzzle delle tragiche fatalità si è aggiunto un nuovo tassello tanto inquietante quanto incomprensibile: il sistema di allarme automatico a terra che avrebbe dovuto avvertire i controllori del pericolo di collisione era spento «per ragioni di manutenzione». Non solo. Uno dei due controllori di turno quella sera, al momento dell'impatto tra i due aerei, il Tupolev da Mosca con 69 persone a bordo e il Boeing Dhl con pilota e copilota pieno di documenti e consegne da effettuare a Bruxelles, violando il regolamento «aveva preso una pausa». Ad ammetterlo è stato ieri Anton Maag, il direttore della Skyguide, la società che gestisce appunto il traffico aereo in quella zona di confine. Una circostanza questa, grave, che va inevitabilmente ad alimentare il fuoco delle polemiche sulle responsabilità e le cause della sciagura, toccando i nervi scoperti della sicurezza dei voli. Era possibile evitare lo schianto? La carente, perché così sembra essere stata, gestione dei controllori elvetici è stata fatale ai 71 malcapitati sul cielo di Überlingen?

Sotto accusa è il comportamento dei piloti, quello dei controllori di volo, ma anche il comportamento dei sistemi di allarme anticollisione di bordo, i cosiddetti Tcas. Sono queste le tre grandi incognite da sciogliere per capire come sia potuto accadere che con tutto il cielo a disposizione i due aerei si siano trovati nello stesso istante alla medesima altezza, andando a sbattere l'uno contro l'altro a circa 11 chilometri da terra. E mentre il presidente russo Vladimr Putin e il cancelliere tedesco Gerhard Schröder assicurano che sulla sciagura «sarà fatto tutto il necessario per garantire un'inchiesta oggettiva», tra le autorità russe e quelle svizzere partono accuse incrociate sulla responsabilità della collisione.

Ieri quasi tutta la stampa russa puntava il dito sulla negligenza dei controllori di volo svizzeri, rei di aver «mandato a speronarsi un aereo russo con bambini a bordo», perché «ritenevano che tutto fosse sotto tranquillo», tanto che «al momento della catastrofe stavano facendo un intervallo». Le cose per i controllori elveticci ovviamente non stanno così: il pilota del Tupolev, hanno continuato a dichiarare ieri, ha ignorato per ben tre volte l'avvertimento a ridurre la quota, il primo dei quali fu dato «50 secondi» prima della collisione, «un tempo ridotto, ma non irresponsabile», così la Skyguide. Già, 50 secondi. Erano sufficienti per evitare la sciagura? Secondo i controllori di volo tedeschi no. «La questione è ora di vedere il perché tale avvertimento sia arrivato così tardi», ha dichiarato ieri Axel Raab, portavoce dell'Ente tedesco per il controllo sul traffico aereo (Dfs). Gli interrogativi riguardano anche il funzionamento del Tcas a bordo dei due aerei. Il sistema automatico anti-collisione sembra aver funzionato solo sul Boeing Dhl. La compagnia russa sostiene invece che anche il Tupolev ne era equipaggiato, cosa che la Skyguide mette invece in dubbio. Se si considera per buona la posizione russa, allora «perché i sistemi Tcas non hanno dialogato correttamente», si chiede Carlo Bernasconi, responsabile del dipartimento esercizio della Skyguide. Che spiega: «Se tutto avesse funzionato bene, i due sistemi avrebbero dovuto coordinarsi in modo tale che se un apparecchio scendeva l'altro avrebbe dovuto salire». Così purtroppo non è stato.

A questo punto una briciola di verità può arrivare solo dalle quattro scatole nere, due per ogni velivoli, recuperate e dall'ascolto combinato delle conversazioni tra i piloti ed il centro di controllo aereo a Zurigo.

Intanto, l'odore acre della morte continua ad aleggiare nei boschi e nei prati circostanti il Lago di Costanza. Tra rottami inceneriti, bagagli, valigie e effetti personali sparsi sui campi di grano, i circa mille soccorritori sono riusciti a recuperare ieri altri 9 corpi, o brandelli di corpi, portando a 37 il numero delle persone individuate. Mentre oggi intorno alle rive del Lago inizia il tragico pellegrinaggio dei genitori dei 52 ragazzi russi morti per un errore umano. Per ora senza nome, né volto.

In alto i rottami della fusoliera del Tupolev Tu-154 caduto vicino Owingen. Accanto fiori sul luogo dell'incidente D. Endlicher/Ap

I punti su cui si concentrerà l'indagine

I 50 secondi: *l'uomo-radar della Skyguide ha lanciato l'allarme solo 50 secondi prima dello scontro tra il Tupolev russo e il Boeing Dhl. La Skyguide dice che i tempi erano un po' stretti ma sufficienti. Ma secondo i piloti tedeschi «ci vogliono dai cinque ai dieci minuti per separare due aerei in rotta di collosione».*

Tcas: *Il sistema automatico anti-collisione sembra aver funzionato solo sul Boeing. La compagnia russa sostiene che il Tupolev ne era equipaggiato mentre un portavoce della Skyguide lo ha messo in dubbio.*

Passaggio consegne tra controllori di volo - *Il Boeing aveva fatto scalo a Bergamo ed era sotto il controllo degli uomini radar italiani fino alle 23:20. Il Tupolev russo è rimasto sotto il centro di controllo di Monaco di Baviera fino alla 23:30.*

Frequenze radio - *I piloti devono costantemente sintonizzarsi su frequenze radio diverse quando sorvolano lo spazio aereo europeo.*

l'intervista

Roberto Di Carlo

Il controllore di volo si schiera a favore del progetto elaborato dalla Commissione a Bruxelles

«Più sicurezza con il cielo unico europeo»

ROMA «Una concatenazione di eventi, una serie di fatalità, che messe insieme hanno reso inevitabile il peggio, sembrerebbe essere la condizione scatenante del tragico evento». È l'opinione del controllore di volo Roberto Di Carlo, che all'indomani della tragica collisione aerea avvenuta nei cieli tedeschi, sottolinea la necessità del cosiddetto «cielo unico», il discusso progetto della Commissione europea di unificare la gestione dello spazio aereo europeo: «Non si può fare un'Europa di terra, se non si fa pure un'Europa dei cieli».

A Zurigo dicono che il sistema di allarme automatico a terra era disattivato per motivi di manutenzione, in più uno dei due controllori si trovava in pausa. Che significa, che se ci fosse stata più attenzione, la collisione poteva essere evitata?

«Innanzitutto bisogna dire che controllare il traffico aereo in una zona di confine, con rotte che comportano il passaggio degli aerei da una nazione ad un'altra è una situazione molto delicata. Sul cielo sovrastante il Lago di Costanza si affacciano diversi sistemi nazionali di controllo del traffico aereo. Gli aerei devono cambiare frequenza per collegarsi al sistema nel quale andranno a continuare il loro volo. Sicuramente è stata una somma di cause a generare la sciagura: la prima può essere che a bordo dei due aerei la strumentalizzazione che avverte di una possibile collisione, il Tacs, non abbia funzionato. Secondo: è probabile che abbia funzionato dando però delle indicazioni non idonee, cosa che può accadere. Terzo: è probabile che il controllore da terra si attendeva un avvertimento automatico, che non è arrivato, facendolo agire in possibile ritardo, anche se in presenza di un numero di aerei, sembra cinque, significativamente entro limiti accettabili di carico di lavoro».

> Controllare il traffico aereo in una zona di confine con rotte che passano da una nazione all'altra è molto delicato

Il controllore ha avvertito il pilota russo 50 secondi prima della collisione, non è poco come tempo di preavviso?

«Dipende per fare cosa. Nelle comunicazioni contano al di là delle parole, anche il tono in cui le cose vengono dette. Qualche tempo fa un aereo americano stava salendo nelle nubi, il controllore si è accorto troppo tardi che sopra c'era un altro aereo livellato e ha comunicato al pilota americano: interrompa *immediatamente* la salita. L'ordine è stato subito eseguito, causando peraltro il ferimento di 23 persone. Questo, per dire che 50 secondi per scendere di quota potrebbero essere sufficienti. Per evitarsi, poi, bastano 300 piedi. Certo, si doveva configurare la richiesta con le caratteristiche dell'emergenza. È possibile che il pilota non abbia compreso l'urgenza del messaggio, oppure che il controllore abbia sottostimato il rischio di collisione. Quello che non è chiaro è come mai il pilota del cargo sia rimasto inerte alle ripetute richieste inviate all'altro aereo, ovvero come mai in caso di mancata risposta dell'aereo russo il controllore non abbia istruito l'aereo americano ad una manovra di evitamento».

La nuova procedura che prevede la separazione verticale da 2000 piedi a 1000 piedi ha rappresentato un problema?

«Direi proprio di no. Da febbraio scorso tutto il mondo sa che nei cieli dell'Ecac al di sopra di livello di volo 280 (9 km di quota) si vola così. Tra l'altro, i due aerei per essere autorizzati a quella quota dovevano necessariamente essere equipaggiati con il Tcas, obbligatorio per essere ammessi ad operare negli spazi aerei a separazione ridotta».

Questa collisione tocca i nervi scoperti della sicurezza dei voli. C'è una situazione di rischio anche in Italia?

«No, non c'è nessun pericolo. Volare è sicuro, il sistema ha delle sicurezze incredibili, non c'è assolutamente da aver paura, anche se tutto è migliorabile e bisogna sempre farlo. Lo dico con grande serenità: in Italia c'è un sistema sicuro. Ovviamente come in tutti i sistemi, anche quelli che riteniamo più sicuri, può succedere qualcosa ... ma non vedo nessun pericolo».

> In Italia non c'è nessun pericolo, lo dico con grande serenità non c'è bisogno di avere paura

L'incidente riapre il dibattito sul "cielo unico", la proposta della Commissione europea di unificare la gestione dello spazio aereo europeo.

«Ne abbiamo un bisogno assoluto, per una questione pratica e di sicurezza. L'Europa esiste meno che in cielo. La frammentazione ai vari confini nazionali ci dà un sistema a bassa produttività ed esposto a grandi rischi. Se abbiamo un cielo unico, senza la separazione ai confini nazionali, aumenta la sicurezza, aumenta la produttività. È un'iniziativa che ci serve assolutamente, alla fine non credo possa riuscire nemmeno un'unificazione europea solo nella dimensione terrestre se non la si fa pure in aria». **c.z.**