

Maura Gualco

ROMA Cresce lo stato di tensione negli aeroporti italiani alimentato, ad alta quota da uno stato di allerta delle forze militari americane e a terra dalla militarizzazione degli spazi aeroportuali civili. Un convoglio formato da dieci camion militari scortati da due auto dei carabinieri è, infatti, apparso ieri mattina dal varco 5 dell'aeroporto di Fiumicino dirigendosi verso il parcheggio di merci. Nessuno sa ancora cosa stesse trasportando.

Ma andiamo con ordine. La notizia data ieri da l'Unità della messa in stato d'allerta dei militari Usa nel mar Mediterraneo, viene confermata dall'Enav (Ente nazionale assistenza al volo): «Sì, è vero, nell'ultimo periodo c'è stato un aumento dei voli militari Usa nello spazio aereo nazionale», per via di una intensificazione dei controlli in tutta l'area mediterranea, dove le forze statunitensi stanno operando in stato di allerta «prendendo precauzioni contro terroristi e altre potenziali minacce». L'ordine rivolto ai velivoli che si avvicinano agli aerei militari americani, è di mantenere il contatto radio con le forze armate Usa sulla frequenza internazionale di emergenza civile o militare.

Ammette, dunque, l'Enav traslocando, tuttavia, un'informazione inquietante che suscita immediatamente le reazioni dei politici. Si legge, infatti, nel documento con cui l'Enav trasmette le istruzioni ai suoi controllori: «Qualora le circostanze lo richiedano le Forze armate Usa useranno tutte le appropriate misure per la propria autodifesa». Pietro Folena, deputato Ds, presenta un'interrogazione parlamentare con cui chiede «se il governo non ritenga di revocare il permesso di sorvolo agli aerei militari Usa al fine di garantire la sicurezza dei cittadini». E aggiunge: «Gli aerei Usa, a quanto pare, possono fare di tutto in Italia, anche abbattere i voli civili. È inquietante - conclude l'esponente diessino - che l'ipotesi di un abbattimento di velivoli civili venga presa in considerazione in quella nota, sia pure indirettamente e come remota eventualità». Ma le "note" non finiscono mai e ogni giorno ne arriva una che conferma maggiormente lo stato di allarme e l'intensa attività militare che in questi giorni viene condotta ad alta quota. Si legge nel Notam (istruzione al personale dell'aria) del 26 febbraio: in aggiunta all'attività militare aerea descritta precedentemente, nei giorni 4, 5, 6 e 7 marzo 2003 viene svolta attività militare nelle seguenti modalità. Due punti a capo. Poi il documento spiega ai controllori quali

“ Folena, Ds, al governo: «Perché non revoca i permessi di sorvolo?» E il 4 marzo sopra Sorrento esercitazioni di fuoco ”



Il racconto di un controllore di volo: ieri un velivolo civile è entrato improvvisamente in uno spazio militare creato solamente il giorno prima. Poteva succedere di tutto ”

# Allarme confermato, tensione crescente nei cieli

L'Enav: «Aumentati i voli Usa nello spazio aereo nazionale». Dieci camion militari ieri all'aeroporto di Fiumicino



Il Boeing 747 privo di insegne atterrato a Fiumicino. A destra, l'interno di una torre di controllo



zone - normalmente utilizzate per il traffico civile - in quei giorni devono - perentoriamente - essere lasciate libere per i soldati. Ad esempio il 4 marzo nello spazio aereo sopra Sorrento si spara. «Attività di tiro a fuoco (live gunnery) 04 Marzo 2003 dalle 07.00 alle 17.00», si legge nel Notam. Questo stato di allerta può minare la sicurezza dei nostri cieli? «Oggi avevo un aereo civile Olimpic sullo schermo che mi chiedeva "c'è turbolenza, posso scendere?" - racconta Corrado Fantini, uomo-radar, presidente del sindacato Anpac e portavoce dell'Atm professionale (coordinamento di associazioni professionali) - l'ho autorizzato a scendere di quota ma a un certo punto mi ha detto: devo virare a destra per evitare un altro fenomeno atmosferico. Ho autorizzato la virata - prosegue il controllore - ma dopo due secondi stava entrando in una zona militare e immediatamente ho fatto cambiare di nuovo rotta. E se in quel momento non avessi potuto farlo?

Se quell'aerovia fosse stata occupata? Cosa sarebbe potuto succedere? Il problema è che normalmente le zone adibite alle esercitazioni militari - spiega Fantini - sono limitate ed eccezionalmente ci chiedono l'attivazione di piccole zone supplementari. Che per gli aerei civili diventano off limits ma soltanto per poche ore. Da circa due mesi, invece, con lo stato d'allerta intensificato, ogni giorno si prendono più spazio così le zone militari sono diventate molto estese. A ovest del-

l'Enav, che aggiunge: «no, non siamo preparati ad affrontare situazioni di emergenza di questo tipo». Sono le 11,30 circa, quando dal varco 5 in prossimità degli hangar, entrano dieci camion del tipo "container" scortati da due macchine dei carabinieri che velocemente spariscono in direzione dell'area Whisky. La stessa dove alcuni tecnici hanno visto nei giorni scorsi, alcuni aerei sverniciati con a bordo militari americani armati, fare rifornimento e ripartire. I sindacati Sulta e Cgil chiedono spiegazioni: cosa trasportano? materiali pericolosi? quali le misure per proteggere i nostri lavoratori? I vertici dell'Enav e del governo hanno bocche cucite ma chi su quegli aerei ci è salito a portare rifornimento di acqua e cibi precotti conferma: sono attesi altri sedici di questi aerei noleggiati alle compagnie americane Delta e Continental e a bordo ci sono solo militari Usa. Sono armati? Sì ma senza cartucce. Così hanno risposto ai propri dipendenti le compagnie di Catering che su quegli aerei fanno servizio.

la Sardegna, per esempio, tutto il giorno è "attivato" (adibito alle esercitazioni militari) uno spazio enorme così come in molte altre zone.». Meno spazio disponibile per gli aerei civili, dunque, e più traffico militare nelle zone libere. «Si perché oltre ai voli militari effettuati in zone militari, ci sono i voli militari effettuati nel rispetto delle regole di volo civile, in aerovie civili - spiega Fantini - con loro dobbiamo stare in contatto radio e questo tipo di traffico è aumentato a dismisura creando un'infinità di problemi». Ma a fronte di questa nuova situazione di emergenza, quali misure sono state adottate dall'Enav? «Nessuna - risponde l'uomo-radar - anzi abbiamo avuto una riduzione del personale, sia dei controllori che dei tecnici e la tecnologia a nostra disposizione dà scarse prove di affidabilità: le frequenze che utilizziamo per parlare con i piloti sono poche e spesso funzionano male. Se

continuiamo a lavorare per altri sei mesi in queste condizioni, poi nessuno si lamenta che possa scapparci il maledetto errore umano». Uno scenario poco rassicurante, dunque, sotto il quale si muovono altre minacce. E con esse preoccupazioni e polemiche. Mentre, infatti, fioccano le denunce da parte dei sindacati sui frequenti transiti nell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di aerei civili destinati, però, al trasporto di truppe armate, un convoglio militare appare nel medesimo aeroporto. «Ci stupisce e ci preoccupa vedere camion militari qui in aeroporto perché non si sono mai visti», dice Armando Bacchetta della segreteria Filt-Cgil del Leonardo da Vinci, che aggiunge: «noi non siamo preparati ad affrontare situazioni di emergenza di questo tipo». Sono le 11,30 circa, quando dal varco 5 in prossimità degli hangar, entrano dieci camion del tipo "container" scortati da due macchine dei carabinieri che velocemente spariscono in direzione dell'area Whisky. La stessa dove alcuni tecnici hanno visto nei giorni scorsi, alcuni aerei sverniciati con a bordo militari americani armati, fare rifornimento e ripartire. I sindacati Sulta e Cgil chiedono spiegazioni: cosa trasportano? materiali pericolosi? quali le misure per proteggere i nostri lavoratori? I vertici dell'Enav e del governo hanno bocche cucite ma chi su quegli aerei ci è salito a portare rifornimento di acqua e cibi precotti conferma: sono attesi altri sedici di questi aerei noleggiati alle compagnie americane Delta e Continental e a bordo ci sono solo militari Usa. Sono armati? Sì ma senza cartucce. Così hanno risposto ai propri dipendenti le compagnie di Catering che su quegli aerei fanno servizio.

## L'intervista

Daria Bonfietti

Associazione parenti vittime di Ustica

Maristella Iervasi

ROMA Ha rabbrivido non appena ha letto l'Unità di ieri: «Stato di massima allerta nei cieli italiani». A Daria Bonfietti sono subito venute alla mente le scene della terribile strage di Ustica. Il Dc-9 Itavia abbattuto nel corso di un'azione di guerra aerea con la presenza di velivoli non identificati nel giugno del 1980. «È eccessivamente preoccupante l'allerta dell'Enav a tutti i piloti civili: "Fatevi riconoscere dagli aerei Usa, altrimenti scattano le misure difensive". È preoccupante e indecente nello stesso tempo»,

sottolinea Bonfietti, senatrice Ds e presidente dell'Associazione parenti e vittime della strage di Ustica. «Da un lato per la drammatica evidenza che la guerra nei nostri cieli è già in atto, nonostante sia ancora tempo di pace. Dall'altro, perché siamo costretti ad accettare a brutto muso, senza una preventiva co-

municazione del nostro governo, che lo spazio aereo italiano non è più sicuro. Fa impressione che quello che accade dobbiamo apprendere dagli uomini radar, dagli enti nazionali del volo e dalla Filt-Cgil».

**Oggi come allora, un pericolo che ritorna?**

«Velivoli sconosciuti che non si identificano, proprio perché militari, possono impunemente mettere a rischio le rotte civili e quindi i cittadini italiani, e non, che volano nel nostro cielo. È già successo: Ustica, 1980. Il Dc-Itavia, pur percorrendo la sua rotta civile, fu incrociato da aerei militari sconosciuti. E proprio perché erano militari, quindi sconosciuti, la magistratura non è riuscita ad appurare all'interno di quale scenario è avvenuto l'abbattimento dell'Itavia, pur dimostrando la presenza di aerei militari di altre nazionalità».

**Quindi?**

«Non vorremmo mai che si potesse

ripetere quello che accadde allora. O anche di peggio. Personalmente non riesco a concepire questa sovranità limitata del nostro paese: gli altri continuano a fare quello che vogliono nei nostri cieli».

**Cosa vuole dire, si spieghi meglio.**

«Non mi risulta che il Parlamento abbia discusso o autorizzato questi voli militari Usa "denunciati" dall'Enav. Ed è preoccupante, nello stesso tempo, la precisazione che è stata costretta a fare l'ente di volo ai nostri piloti civili per evitare collisioni. Evidentemente l'Enav ha registrato nello spazio aereo italiano imponenti forze militari Usa. E il nostro go-

verno, ne era al corrente?»

**Già, a suo avviso?**

«Il nostro governo dovrebbe chiarire come stanno le cose. Adesso e subito. Dovrebbe dire al Parlamento cosa sta succedendo: siamo già in guerra?»

**Prima i treni carichi di materiale bellico diretti alla base Usa di Camp Darby. Ora l'allerta sugli aerei militari Usa nel Mediterraneo. Ma cosa sta accadendo?**

«Guardi, io vivo a Bologna e abito vicino all'aeroporto. Sono due settimane che sento un rumore sordo che va avanti per almeno un'ora. Un rumore che non è il preludio di alcun decollo o di atter-

raggio d'aereo. Tutto questo mi sconvolge, perché si capisce che quel rumore è tipico di velivoli militari in sorvolo. È agghiacciante che tutto questo avvenga senza alcuna comunicazione alla popolazione da parte delle nostre istituzioni governative. Fa impressione il silenzio del governo».

**In che senso?**

«Quello che accade lo apprendiamo dagli uomini radar dagli enti del volo e dalle denunce della Filt-Cgil sugli aerei sverniciati senza alcun simbolo di compagnia aerea. Tutto questo è inquietante. Il governo dovrebbe affrettarsi a spiegare».

«Leggendo l'Unità ho ripensato alla strage dell'80. Aerei militari ci mettono in pericolo e nessuno dice nulla»

## «Agghiacciante il silenzio del governo»

«Non vorremmo mai che si potesse

ripetere quello che accadde allora. O anche di peggio. Personalmente non riesco a concepire questa sovranità limitata del nostro paese: gli altri continuano a fare quello che vogliono nei nostri cieli».

verno, ne era al corrente?»

**Già, a suo avviso?**

«Il nostro governo dovrebbe chiarire come stanno le cose. Adesso e subito. Dovrebbe dire al Parlamento cosa sta succedendo: siamo già in guerra?»

**Prima i treni carichi di materiale bellico diretti alla base Usa di Camp Darby. Ora l'allerta sugli aerei militari Usa nel Mediterraneo. Ma cosa sta accadendo?**

«Guardi, io vivo a Bologna e abito vicino all'aeroporto. Sono due settimane che sento un rumore sordo che va avanti per almeno un'ora. Un rumore che non è il preludio di alcun decollo o di atter-

raggio d'aereo. Tutto questo mi sconvolge, perché si capisce che quel rumore è tipico di velivoli militari in sorvolo. È agghiacciante che tutto questo avvenga senza alcuna comunicazione alla popolazione da parte delle nostre istituzioni governative. Fa impressione il silenzio del governo».

**In che senso?**

«Quello che accade lo apprendiamo dagli uomini radar dagli enti del volo e dalle denunce della Filt-Cgil sugli aerei sverniciati senza alcun simbolo di compagnia aerea. Tutto questo è inquietante. Il governo dovrebbe affrettarsi a spiegare».

DALL'INVIATO

Enrico Fierro

LIVORNO Non passeranno. No: quei cinquanta carri armati che dalle basi del Nord est sono arrivati qui a Camp Darby, destinazione il deserto iracheno, gli americani se li dovranno caricare sugli aerei. O su «navi mascherate» attraccate in rada, lontano da occhi pacifisti e indiscreti. «Perché dal nostro porto non salterà alcuna nave con a bordo strumenti di morte e di distruzione». I portuali lo hanno detto chiaro, in tutte le lingue e a tutti. E c'è da credere che non scherzano. La storia della bandiera vietnamita issata sul pennone di una nave americana ormai la conoscono tutti. È un po' come una traccia indelebile nel Dna civile e pacifista della città. Era il settembre del 1969, Ho Chi Minh era morto da poco e un gruppo di portuali si arrampicò sul pennone più alto della «Export commerce» per il solo gusto di veder sventolare la bandiera rossa dei viet. Trentaquattro anni fa, un secolo, ormai. Oggi i tempi sono cambiati, i portuali non sono più «scaricatori» ma tecnici che manovrano gru, armeggiano sui computer, movimentano merci per migliaia di tonnellate de-

I portuali: «Quei carri armati non passeranno da noi, li dovranno trasportare in aereo, o come hanno già fatto 15 giorni fa»

## Livorno, navi mascherate per caricare le armi Usa

stinate a tutto il mondo. Ma la determinazione è rimasta la stessa. «Pacifisti eravamo e pacifisti siamo», dice con orgoglio Italo Piccini, per una trentina di anni leader indiscusso della Culp. Già, ma quei carri armati sono lì, devono partire. Che succederà? A microfono spento i portuali ci disegnano gli scenari possibili. Con una premessa: loro non caricheranno, questo è certo. Fino ad oggi non è previsto l'attracco di nessuna

Il battello «Bob Hope», in apparenza non era militare, aveva bandiera Usa e ha caricato materiale bellico per il Kuwait ”

nave militare sulle banchine del porto, che del resto sono da mesi prenotate da altre compagnie di navigazione. Ma nei prossimi dieci giorni qualcosa succederà, perché il materiale accumulato a Camp Darby deve partire per forza. E allora i militari Usa hanno un ventaglio di possibilità. La prima prevede di «saltare» le banchine usando navi che gettano l'ancora nella rada, non si tratterebbe di navi militari, darebbero troppo nell'occhio e allarmerebbero il movimento pacifista che da giorni sorreggia le acque livornesi. Userebbero «navi mascherate». No, non è una ipotesi fantasiosa, è già accaduto. Quindi i giorni fa. La nave si chiamava «Bob Hope», apparentemente non era una nave militare, batteva bandiera statunitense e caricava materiale strategico destinato al Kuwait. Nessuno se n'è accorto. Né i «no-war» - intenti a bloccare i treni della morte - né i portuali, per i quali la sirena del pacifismo non

era ancora suonata. Se gli americani decideranno di usare navi mascherate dovranno trasportare il materiale bellico su delle chiatte e attraversare il Canale dei Navicelli, la lingua d'acqua che congiunge la base al porto. Ma l'operazione difficilmente passerebbe inosservata. C'è una alternativa, anch'essa rischiosa. «La nostra compagnia - insiste Roberto Piccini, capo della Culp - non caricherà armi e strumenti destinati alla guerra. È un nostro diritto». Ma la Compagnia di Piccini, che gestisce l'80 per cento del traffico merci, come le altre società che lavorano al porto, non è proprietaria delle banchine, ma solo titolare di una concessione. Che, in presenza di un decreto d'urgenza del governo, può essere revocata. Anche solo per quarantotto o settantadue ore, il tempo necessario ad effettuare i carichi. «Certo, il ministero dei Trasporti può farlo, la legge lo consente, ma qui scopperebbe il finimondo». I portuali nel

porto, i no-global fuori. Altro che treni e stazioni! Ultima possibilità, la più complessa e costosa: gli americani decidono di caricare carri e altri strumenti sui capienti aerei «Galaxi». Da dove? L'unico aeroporto militare vicino alla base di Camp Darby e con una pista tanto lunga da consentire il decollo di questi aerei enormi è quello di San Giusto, tra Pisa e Livorno, dove ha sede la quarantaseiesima brigata dell'aeronautica militare. Livorno, città che ripudia la guerra aspetta. Oggi arrivano alla stazione marittima i militanti del Social Forum per decidere le prossime mosse. In un primo momento l'iniziativa era stata prevista a Firenze, poi Agnoletto & compagni hanno deciso di concentrare l'attenzione sulla città toscana, perché il porto è la nuova frontiera del pacifismo. «La città - dice il sindaco Gianfranco Lamberti - li accoglierà bene, come accoglie tutti coloro che sono contro la guerra». Del resto basta

girare per Livorno, al centro, nei quartieri popolari, nei rioni del ceto medio, dovunque, per vedere sventolare ai balconi bandiere arcobaleno. Ce ne sono finanche nelle vetrine del centro. «Perché questa città, vera e propria piattaforma sul Mediterraneo, è città di pace, abituata da sempre vivere con razze ed etnie diverse. Qui nessuno è straniero», dice con orgoglio il primo cittadino, Lamberti, che ha 56 anni, non è li-

Oggi riunione del Social Forum. Il sindaco: «La città li accoglierà come fa con tutti quelli che sono per la pace» ”

vornese. È nato a Salerno, si è laureato nel 1971 in medicina a Napoli e l'anno dopo si è trasferito nella città toscana. Tre anni dopo prende la tessera del Pci e nel 1980 viene eletto per la prima volta consigliere comunale, sindaco diventa nel '92, nel '99 viene rieletto con il 58,75 per cento dei voti. Conserva intatto il suo accento e nessuno ci fa caso. Perché Livorno è così, città aperta. Da sempre. Questa è la città della «livornina». Una legge che Ferdinando I de' Medici promulgò il 10 giugno 1593 per accogliere gli ebrei scacciati dagli editti papali. «... Vi concediamo che possiate tenere in detta città di Pisa e terra di Livorno una sinagoga per luogo, nella quale possiate usare tutte le vostre cerimonie, precetti ed ordini ebraici e osservare in essa e fuori tutti i riti, nelle quali non vogliamo che alcuno sia arditto di farvi alcuno insulto, oltraggio o violenza», c'era scritto. Poi arrivarono gli armeni cattolici ortodossi in fuga dalla persecuzione degli ottomani, e gli inglesi, tante piccole «nazioni», con propri luoghi di culto, cimieri e scuole. Misero in piedi commerci, svilupparono le arti e i mestieri. Vissero in pace nella città del mare. No, a Livorno non passeranno.