

Sabotaggio, dietrofront di Enac Una task force per il caos bagagli

Riggio cambia versione: pochi investimenti e organici all'osso
Bianchi: subito 80 addetti in più. Diffida per Aviapartner

di Massimo Palladino / Roma

«MAI PARLATO di sabotaggio». Vito Riggio, il presidente di Enac fa marcia indietro. Lui a Fiumicino, assediato dal caos bagagli, ha mandato è vero gli ispettori, ma solo per verificare il funzionamento complessivo del sistema e «non per cercare soltanto

un sabotatore». Lo puntualizza nel corso della conferenza stampa seguita al vertice convocato dal ministro Bianchi. Intorno al tavolo, oltre all'Enac - l'ente che regola il trasporto aereo in Italia - anche i vertici di Aeroporti di Roma e quelli delle compagnie di handling che gestiscono le operazioni di scarico dei bagagli. «In un sistema vecchio e scombinato come questo - spiega Riggio - fenomeni di manomissione e distrazione sono possibili. Di sabotaggio non ho mai parlato». Quanto alla notizia, secondo cui la Procura di Civitavecchia ha aperto un'inchiesta proprio sulle sue accuse lui commenta: «Sarei contento se queste ipotesi si rivelassero infondate».

A parte la questione del sabotaggio, il vertice di ieri ha varato una serie di interventi che dovrebbero, nel breve periodo, porre fine alla confusione dei bagagli. Mentre nel lungo, cambiare il sistema delle procedure e dei rapporti con le società che operano nello scalo. Coinvolte in questo piano sia AdR che le quattro società di handling. La prima, che gestisce lo scalo romano, viene chiamata in causa perché in questi anni non ha effettuato investimenti. Il Bhs insomma - il rullo su cui scorrono le valigie - come più volte denunciato dai sindacati Filt Cgil in testa, è obsoleto. Più in generale è la rete di infrastrutture che servono l'aeroporto a non essere più sufficiente. Sul piatto però ci sono già 60 milioni di euro stanziati da AdR che sono solo la prima tranche di un piano di investimenti che sarà pronto a settembre. Si tratta di due miliardi di euro che entro il 2016 dovranno modificare il volto dell'aeroporto. Per maggio 2008 è inoltre in cantiere una nuova aerostazione dedicata ai «voli sensibili» quelli cioè con maggiore necessità di controlli, come ad esempio quelli diretti negli Usa o in Israele.

Quanto alle società di handling dall'Enac fanno notare: «Avevano assicurato aumenti di organico. Impegni che sono stati disattesi». A fronte di queste inadempienze Bianchi commenta: «Non ci sono strumenti sanzionatori tranne la revoca della concessione». E in serata giunge la notizia che Aviapartner, uno dei quattro handler operanti a Fiumicino, avrebbe ricevuto una diffida «che invita a mettersi in regola entro trenta giorni».

Ma nel frattempo le valigie disperse senza un proprietario che fine faranno? Il piano Bianchi prevede tre mosse: la nomina del direttore dell'aeroporto a «responsabile unico di tutte le operazioni», una sorta di commissario. La messa in campo di «una task force di 80 persone di AdR che rafforzerà lo smistamento dei bagagli». E il «monitoraggio continuo» sul Bhs per segnalare dove si è manifestata la criticità. Sul disordine a Fiumicino è intervenuto anche il sindaco di Roma Veltroni (il comune è uno degli azionisti di AdR, ndr) che in una lettera al presidente di Aeroporti

di Roma Fabrizio Palenzona scrive: «Le decisioni prese rappresentano un primo, positivo intervento in grado di riportare lo scalo alla normalità. Conosco l'impegno quotidiano di AdR, tuttavia - aggiunge Veltroni - le vicende di questi giorni, l'incredibile disservizio, i gravi disagi subiti da viaggiatori e turisti hanno dan-

neggiato l'immagine di efficienza dello scalo e, indirettamente, del nostro Paese. Sono certo - ha concluso il sindaco di Roma - che le misure adottate, insieme al vostro rafforzato impegno e alla vostra puntuale vigilanza, potranno fornire le più ampie garanzie perché quanto accaduto non si ripeta».

L'Enac

Dal '97 controlla i gestori degli scali

Istituito nel 1997, è l'ente gestore che regola le attività del trasporto aereo in Italia. Oltre a valutare l' idoneità degli operatori aerei e del personale di volo, si occupa della concessione delle gestioni e dei servizi a terra (handling) negli scali aeroportuali italiani. L'ente valuta anche la garanzia della qualità dei servizi resi all'utente e la tutela dei diritti del passeggero.

Gli handler

In 4 si occupano di servizi e bagagli

Quattro società forniscono i servizi di assistenza operanti presso l'aeroporto di Fiumicino. Sono Alitalia Airport, Eas, della spagnola FlightCare Italia e di Aviapartner. Compagnie aeree che operano con personale proprio (self handling) come Delta e Klm. Fiumicino è il primo aeroporto italiano ad aver reso operativa la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra.

Aeroporti di Roma

La Spa che si occupa dell'infrastruttura

Nel luglio del '97 inizia la privatizzazione di AdR con la collocazione sul mercato del 45% del capitale sociale. L'operazione si conclude nel 2000. La società che gestisce le infrastrutture dell'aeroporto e quindi anche il Bhs, sta cambiando la sua compagine azionaria con l'uscita di scena del gruppo australiano Macquarie. Tra gli azionisti anche comune di Roma, Regione e provincia oltre alla Camera di commercio.



Operazioni di imbarco dei bagagli all'aeroporto di Fiumicino. Foto Ansa

LE REAZIONI Gli addetti allo smistamento: «Ci sono strumentazioni vecchie, il nastro trasportatore si inceppa sempre. E poi in troppi buttati nella mischia senza formazione».

«Due valigie in più e il rullo va ko, altro che fannulloni»

di Massimo Solani

«Offesi? Proprio no. Piuttosto incalzati, incalzati neri. E lo scriva però!». Fra montagne di valigie e nastri che si muovono lenti e rumorosi, nel ventre dell'aeroporto di Fiumicino dove nelle ultime settimane un buco nero ha inghiottito migliaia di bagagli che solo in queste ore stanno tornando a galla, e a destinazione dai legittimi proprietari. Una mole enorme di lavoro arretrato da smaltire mentre aldilà delle vetrine anche oggi 170mila persone salgono e scendono da un aereo, che significa altre valigie da prendere in cura e trasportare nelle stive degli aerei. «Per giorni hanno detto che eravamo tutti la-

dri, che eravamo fannulloni o addirittura dei criminali sabotatori - prosegue il ragazzo durante una pausa - Oggi invece tutti si accorgono di quello che abbiamo sempre denunciato: strumentazioni non adatte, personale non adeguatamente formato e condizioni di lavoro assurde. Quattro anni senza un rinnovo contrattuale e mai uno sciopero selvaggio. Poi al primo intoppo quei signori se la prendono con noi e scaricano sui lavoratori tutta la colpa di una situazione vecchia di anni e da anni denunciata. Troppo comodo prendersela con chi guadagna due lire e non ha nemmeno un contratto stabile. Perché qui dentro siamo quasi tutti precari, e se sapessero che le dico

queste cose mi caccerebbero in un amen. Per questo il mio nome non glielo dico...». Ora che il tappo è saltato e l'Enac è stata costretta a rimangiarsi ogni accusa sui sabotaggi, la rabbia degli handlers che all'aeroporto smistano, controllano, e instradano ogni singola valigia cerca una qualsiasi via di fuga per esplodere. La rabbia dei sindacati che in mattinata hanno diramato un comunicato stampa per pretendere «scuse formali dal presidente dell'Enac» minacciando «iniziative sindacali anche con effetti immediati». «Le informazioni distorte, la gogna mediatica che abbiamo subito in questi giorni, hanno messo a rischio anche la nostra incolumità -

hanno accusato - quando, solo perché avevamo un tesserino o indossavamo una divisa, siamo stati aggrediti da passeggeri esasperati». E poi la rabbia dei singoli lavoratori che adesso non aspettano altro che raccontare la propria versione, quella di chi in questi cunicoli rumorosi

«Scaricano su di noi le scarse innovazioni. In questi giorni si è rischiato il linciaggio dai passeggeri»

si infila ogni giorno per smistare valigie e caricare rulli. «È sempre la stessa storia - racconta uno di loro - basta qualche bagaglio in più, magari nei momenti di traffico maggiore come l'estate, e il rullo si blocca. Allora bisogna attivare la procedura di emergenza, spegnere il meccanismo, scaricare le valigie e attendere che riparta. E così si perdono minuti preziosi, che si accumulano, si sommano e generano ritardi. Spesso il sistema si ferma perché uno dei bagagli non è ben allineato al rullo, e allora bisogna scendere giù e fare tutto a mano. Il Bhs si intasa e i rulli sono spesso vecchi, così ci tocca rimediare di persona. Pensi che la settimana scorsa in "piscina" (ai transiti nazio-

nali, ndr) abbiamo dovuto smistare le valigie caricandole sui carrelli. Ma chi non trova il proprio bagaglio o è costretto a partire in ritardo queste cose non le sa, e se la prende con noi». Ora arriveranno rinforzi, lo ha promesso il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi. Ottanta persone, 160 braccia. «Ben vengano, ma anche il problema del personale è relativo se prima non si adeguano le strutture - prosegue un handler più anziano - E poi di assunzioni stagionali ne sono state fatte anche poco tempo fa, solo che ai nuovi arrivati dei corsi di formazione ridicoli e quando sono arrivati qua non sapevano nemmeno cosa dovevano fare».

Roghi, spari contro l'elicottero anti-fiamme

È successo in Campania, distrutto anche un ponte radio. Ancora un morto in Puglia

È salito a cinque il bilancio in questa stagione d'incendi. A Tremolizzo, in Puglia, ieri mattina il personale del Comando Stazione Forestale di Deliceto ha scoperto il cadavere di Gerardo Bianco, 78 anni, il quale, probabilmente, stava tentando di



La Forestale conferma l'anno nero: nel 2007 +30% di incendi e 172 denunciati. Ma solo 4 arresti

spegnere le fiamme che minacciavano il suo podere. Un anno, il 2007, che secondo i dati forniti dal Corpo Forestale, sta diventando uno dei peggiori degli ultimi anni. Sono stati nel complesso 4.007 gli incendi boschivi che hanno interessato il nostro Paese dal primo gennaio al 29 luglio di questo anno. In particolare questi hanno percorso 80.086 ettari, di cui 37.074 boscati e 43.012 non boscati. A livello territoriale sono state la Calabria e la Campania, rispettivamente con 761 e 604 incendi, le regioni più colpite. Rispetto allo stesso periodo del 2006, (3.039 roghi), si è assistito ad un aumento del 30%. Forte incremento (+373%) anche per la superficie totale percorsa dalle fiamme, che passa da 21.496 ettari del 2006, agli attuali 80.086. In particolare, c'è stato un aumento del 310% per quanto riguarda la superficie boscata andata in fumo (9.094 ettari contro i 37.074 del 2007); +250% per le superfici non boscate (12.402 ettari contro 43.012). Nello stesso periodo i comandi territoriali del Corpo forestale dello Stato hanno denunciato 172 persone per il reato di incendio boschivo: 4 gli ar-

restati e 168 le persone denunciate a piede libero. Una situazione drammatica resa ancor più grave dagli atti intimidatori avvenuti lunedì in Campania; tanto che la magistratura sta indagando su due episodi: primo un elicottero del

servizio antincendio boschivo della Regione è stato raggiunto da una fucilata che ha prodotto diciotto fori nella benna, il sacco utilizzato per il trasporto di acqua; secondo è stato messo fuori uso il ponte radio della Regione a Montevergine.

la RINASCITA

Giovedì 9 agosto

su LA RINASCITA

Il socialismo nel XXI secolo e l'unità a sinistra

INTERVISTA A FAUSTO BERTINOTTI

di Maurizio Musolino

Per abbonarsi - 39.06.6840052 - oppure distribuzione@rinascita.net - www.rinascita.org

Finanziamenti ai giornali inizia il rebus dei «piccoli»

Siamo «solo» al decreto legge, ma gli interrogativi sono già tanti. Con il riordino dei finanziamenti all'editoria varato il 3 agosto dal Consiglio dei Ministri, finalmente si mette mano in un campo che, da 60 anni, attende una regolamentazione. L'aspetto principale è quello di giudicare il pluralismo informativo come base di una democrazia. E per questo salvaguardato. I finanziamenti continueranno a essere divisi in due grandi tronconi: quelli diretti e quelli indiretti. Partendo dai secondi, alle tariffe postali agevolate si sostituirà un meccanismo di credito d'imposta per le spese sostenute dagli editori per consegnare gli abbonamenti, e la possibilità di estendere il credito anche agli investimenti finalizzati all'innovazione (ad esempio, i quotidiani come il Corriere della Sera, che stampano in «casa», potranno recuperare il credito d'imposta sull'acquisto di nuovi macchinari). I problemi, però, nascono con i finanziamenti diretti: i contributi alle imprese editoriali saranno rideterminati in base alla diffusione effettiva, alla tiratura e ai costi sostenuti per l'edizione e la distribuzione. È previsto un contributo annuo massimo per la testata pari a 2,2 milioni a patto che non superi il

40% dei costi. Cifra integrata da un ulteriore contributo di 200mila euro per tirature previste tra i 10.001 e 50 mila copie e di altri 400mila per ogni successivo scaglione di 10mila copie. In sostanza, conti alla mano, i giornali che non vivono di ingenti introiti pubblicitari, come quelli legati a un partito, rischiano di subire un danno serio che oscilla, ogni anno, tra i 500mila e oltre il milione di euro (va calcolato che il contributo non è variato negli ultimi vent'anni e non ha recuperato l'inflazione). A questo «crucio» si associano, però, altre novità. Finalmente vengono ampliati e definiti i poteri dell'Autorità delle Comunicazioni: tutte le testate, anche quelle che operano su internet, dovranno iscriversi solo al Roc (Registro degli operatori di comunicazione) e non più anche in Tribunale. Infine, per quanto riguarda i giornali di partito, «potranno accedere - spiega il ddl - ai contributi solo le testate legate a un gruppo parlamentare». E non più di una testa per gruppo. Nel caso di perdita dei requisiti, i giornali potranno comunque continuare a ricevere i contributi se si trasformeranno in cooperative in 12 mesi.