

La denuncia di piloti e addetti alla torre di controllo: strutture inadeguate

«L'aeroporto è pericoloso»

Negli ultimi mesi evitate due collisioni - Incredibili errori di distrazione - L'unico impianto d'Europa che è in piena città

Tempo di vacanze, di viaggi, di voli charter. Mai come in questo periodo l'aeroporto di Capodichino è frequentato. Eppure non è un aeroporto sicuro: sono numerosi gli episodi avvenuti di recente che inducono alla preoccupazione.

Primo maggio 1990, ore 11 circa. Tratto di mare tra Ischia e Ponza. Il volo Ati 133 Napoli - Genova - Parigi è in fase ascendente sulla rotta alfa 33. A circa quattromila metri d'altezza si para innanzi allo sbigottito pilota un aereo militare in volo livellato, diretto a Napoli. Solo l'abilità e la perizia dei due piloti hanno evitato l'irrimediabile. L'inchiesta è ancora in corso.

Ancora più incredibile ciò che accade a distanza di due mesi. Scenario: l'afoso pomeriggio di martedì 10 luglio. Sulla dorsale appenninica, vicino a Montesarchio, divampa un incendio. Viene allertata la protezione civile. Un elicottero del servizio antincendi chiede l'autorizzazione per portarsi in zona operazioni. La torre di controllo di Napoli accorda il permesso. Il velivolo, sprovvisto di apparecchiature per la navigazione strumentale, dovrà procedere secondo quelle che, in gergo tecnico, sono le disposizioni VFR per il volo a vista, al di sotto dei mille piedi (trecento metri circa).

Sono le 17 circa. Il volo Ati 160, proveniente da Milano e diretto a Napoli, entra nello spazio aereo radio-assistito da Capodichino. Tutto regolare. Inizia la procedura di avvicinamento alla pista, che porterà l'aeromobile da settemila metri a quota zero. Il pilota dell'aereo di linea comunica all'operatore radar di avere avvistato un incendio di vaste proporzioni. Prima anomalia: in simili casi l'aerovia, secondo precise disposizioni, viene chiusa al traffico per comprensibili ragioni di sicurezza e i voli sono dirottati su altre coordinate.

Nel frattempo la discesa dell'aereo procede secondo le istruzioni ricevute. Ma a circa 15 chilometri dal terminal di Napoli ed a quasi duemila piedi di quota, l'esterrefatto pilota si trova di fronte l'elicottero carico d'acqua per spegnere l'incendio. Sono attimi di terrore. Con una brusca virata l'ostacolo è superato, ma che cosa ci faceva un elicottero, autorizzato per un volo a vista e quindi al di sotto dei trecento metri, ad una simile quota? Accessibile, tra l'altro, solo a velivoli muniti di

«trasponder»: apparecchiatura che trasmette al centro di rilevamento radar codice di identificazione e quota.

Spiega un addetto al servizio radio - assistenza al radar di Capodichino, che ovviamente preferisce rimanere anonimo: «Forse l'operatore della Torre si è dimenticato di comunicarci che il velivolo in servizio antincendio andava ad operare a una quota superiore. Oppure, cosa più probabile, erroneamente si è calcolata la sola distanza dal suolo, realmente al di sotto dei mille piedi, non corrispondente a quella del livello del mare. In altri termini, qualcuno non si è accorto che tra l'elicottero e il livello del mare c'era una montagna per lo mezzo».

«Non c'è da meravigliarsi - lo interrompe un collega - Fatti del genere a Capodichino non sono rari. Tanta paura, il rapporto e infine l'inchiesta, che difficilmente

approderà a qualcosa. Come nel caso di quel controllore che, alcuni anni or sono, nel seguire due tracce radar ne confuse i dati identificativi; comunicò le istruzioni sulla rotta da seguire ad un velivolo anziché all'altro. Morale: uno dei due aerei, avendo ricevuto indicazioni ovviamente errate, invece di giungere all'appuntamento con il «cono» del radiofaro, evitò all'ultimo momento un ben più sgradevole appuntamento: quello con il «cono» del Vesuvio».

Gli operatori addetti al traffico aereo di Capodichino sono circa cento, tutti dipendenti dell'Anpac, l'azienda che gestisce le aerovie nazionali. L'età media è di 50 anni. Sono ex ufficiali o sottufficiali dell'Aeronautica militare. Meno della metà quelli abilitati al controllo vero e proprio. Si sono formati, dopo un anno di corso, presso la scuola di volo

di Roma - Ciampino.

«Il più delle volte - confida un controllore di volo, anche lui costretto a chiedere l'anonimato - hanno una scarsa padronanza della lingua inglese, fondamentale per le comunicazioni in cuffia. La questione relativa alla professionalità degli addetti al traffico aereo è un problema grave, qui a Capodichino. Il nostro lavoro spesso è affidato all'istinto e all'esperienza, necessari per sopperire a una serie di deficienze strutturali».

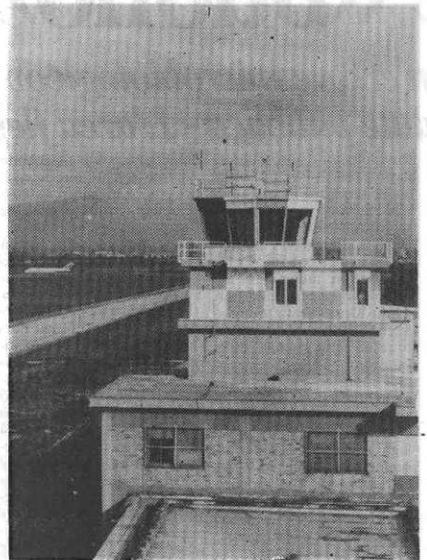
E' una situazione paradossale se si pensa che Capodichino è il terzo scalo nazionale dopo Milano e Roma Fiumicino. Eppure è classificato come «aeroporto militare aperto al traffico civile», uno dei pochi casi in Italia e forse in Europa; sicuramente un caso unico se la classificazione si rapporta al volume di traffico non militare, 65mila movimenti an-

nui. Capodichino inoltre è l'unico aeroporto di rilevanza nazionale a sorgere nel bel mezzo di una città.

L'Anpac, l'associazione che raggruppa i piloti commerciali, ha preparato un «libro bianco» nel quale si parla di «pista di limitata lunghezza e inghiottita dall'incontrollato sviluppo dell'area urbana», e inoltre di «spazio circostante l'aeroporto fortemente disturbato da un proliferare di emittenti private in Fm. Situazione radioassistita sempre critica per inefficienze continue e prolungate».

In questi giorni, inoltre, sono stati notati dissesti della pista. Se ne sta occupando il 16° reparto dell'Aeronautica militare. Si parla addirittura di chiusura della pista, anche se parziale. Per Capodichino la situazione si fa sempre più critica.

Nico Pirozzi



La torre di controllo dell'aeroporto di Capodichino