

**IL RISVEGLIO DEL VULCANO.** Le fasi parossistiche e la sicurezza del traffico aereo

## Etna, rischio cenere in agguato Le contromisure? «Paralizzate»

Da un anno e mezzo si attende l'ok Enac al sistema dell'Ingv

**ALFIO DI MARCO**

CATANIA. Incubo cenere vulcanica: il risveglio dell'Etna di mercoledì notte ridesta i fantasmi d'un «nemico» ruvido e polveroso che nell'estate del 2001, nell'inverno del 2002-203 e nel 2006 ha messo in ginocchio il traffico aereo da e per Catania, con gravi conseguenze economiche sia per lo scalo di Fontanarossa, sia per la stessa città etnea e la sua provincia. La crisi del 2003 sembrava aver segnato una svolta perché si cominciò subito a lavorare per trovare una soluzione al problema. Da un lato, la Protezione Civile con il progetto di un sistema radar in grado di avvistare e seguire lo sviluppo di una nube piroclastica; dall'altro l'Enac - l'Ente nazionale dell'aviazione civile - che nominò una commissione incaricata di mettere a punto un sistema per regolamentare i voli aerei durante un'eruzione vulcanica.

Da allora a oggi, parecchia strada è stata fatta su entrambi i fronti, ma ancora né il primo progetto - il radar per il controllo della cenere - né il secondo - il simulatore di sviluppo nube vulcanica - sono operativi. Il radar, per ragioni tecniche: «È già stato montato a Fontanarossa, ma è in fase di messa a punto per ca-

librarlo alle necessità dell'Etna», è la risposta di Chiara Cardaci, responsabile in materia per il Dipartimento. Il sistema previsionale perché, malgrado sia pronto da un anno e mezzo, non è stato ancora «pubblicato» dall'Enac e dunque reso ufficiale.

Giovedì il vulcanologo della sede catanese dell'Ingv (Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia) Mauro Coltelli lamentava il ritardo proprio su quest'ultimo fronte. Ma l'Enac, per bocca del suo direttore centrale degli aeroporti italiani, l'ingegner Daniele Carrabba (che in questi mesi è alla guida proprio dello scalo di Fontanarossa, vista la momentanea indisponibilità per ragioni di salute del titolare, l'ing. Perrone), replica di «non saperne nulla. Se il dottor Coltelli si riferisce al famoso radar che stanno testando, allora ci si deve rivolgere alla Selex compe-

teente in materia. Lo hanno provato di recente in Islanda per l'eruzione del vulcano Eyjafjallajokull, ma non ha funzionato perché ancora non è a punto. Per chiarezza: la Selex è l'azienda che lo ha costruito, mentre la gestione del sistema è affidata alla Protezione civile. Noi non abbiamo nulla in sperimentazione. Se poi il dottor Coltelli si riferisce a qualcos'altro mi farebbe piacere discuterne con

lui. La nostra attenzione su Fontanarossa è massima, anche perché un aeroporto sotto un vulcano attivo come l'Etna può comportare qualche problema».

Singolari le dichiarazioni dell'ingegner Carrabba perché il 25 novembre del 2009 l'Enac ha trasmesso all'Ingv la bozza finale di una circolare dal titolo «Disciplina delle attività aeronautiche connesse alla conduzione di operazioni di volo su aeroporti e spazi aerei limitrofi in presenza di nube di cenere vulcanica». In pratica, si tratta del progetto di simulazione sviluppato dall'Ingv cui fa riferimento Coltelli. Non solo: la lettera che accompagna la Circolare - e il relativo allegato con tutte le procedure da prendere in atto in caso di rischio - è firmata proprio da Carrabba.

«Il nostro - torna a puntualizzare Coltelli - è un modello matematico per la previsione che si avvale della collaborazione dell'Aeronautica militare, competente per lo sviluppo delle mappe dello spazio aereo, mappe che comprendono le condizioni meteo e dunque anche eventuali presenze di nubi vulcaniche. Ogni giorno, alla luce dei dati dell'Aeronautica, ipotizziamo un'eruzione vulcanica con emissione di cenere. Mettiamo

