

Il radar fantasma che ha beffato Catania

Atteso da anni, è inattivo sulla pista di Fontanarossa

Retroscena

FABIO ALBANESE
CORRISPONDENTE DA CATANIA

La contromisura per i danni dell'Etna

Lo chiamano «radar meteorologico in banda X». Oggi avrebbe potuto dire a chi deve atterrare a Catania se il cielo sopra lo scalo di Fontanarossa, sei milioni di passeggeri all'anno, e attorno all'Etna è libero da ceneri vulcaniche. Ma, annunciato per la prima volta nove anni fa, «pronto entro la prossima estate» come promise il capo della Protezione civile Bertolaso nel novembre del 2006, non è ancora in funzione. «Lo stiamo mettendo a punto -

dice il vice di Bertolaso, Bernardo de Bernardinis, che su queste materie ha competenze specifiche - ma non creda sia stato semplice e io stesso all'inizio ero molto scettico».

Il radar in banda X è stato installato nell'aeroporto di Fontanarossa solo quattro mesi fa: «Lo hanno messo lo scorso dicembre - dice il dirigente movimento della Sac, la società che gestisce Fontanarossa, Massimo Donato - abbiamo dato noi l'area sulla base di una convenzione». E' un'apparecchiatura nemmeno

LA PROMESSA

Secondo la Protezione Civile sarebbe già dovuto entrare in funzione nel 2006

troppo voluminosa che si trova tra i piazzali e la pista, a sud, tra la base elicotteri della Marina e la ferrovia. Qualche settimana prima, un «gemello» era stato installato nell'aeroporto Tito Minniti di Reggio Calabria.

Sia Catania sia Reggio Calabria

nel 2001 sperimentarono per la prima volta in maniera pesante che cosa significhi un aeroporto ai piedi del vulcano attivo più alto d'Europa. L'eruzione scoppiata nel luglio e che durò quasi un mese fu caratterizzata da enormi fontane di lava e dall'emissione di un lungo pennacchio di cenere lavica. «Per la verità le due eruzioni sono comparabili - dice il vulcanologo dell'Ingv di Catania Mauro Coltelli - solo che il pennacchio di questa va verso l'Europa, quello dell'Etna andava verso l'Africa dove di aeroporti ce ne sono molto meno e dunque i disastri furono contenuti». La pioggia vulcanica di quell'eruzione, e di quella seguente del 2002-2003 e ancora di quella del 2006, provocarono la chiusura dello scalo di Catania per giorni, un po' meno per Reggio Calabria.

Fu allora che si ipotizzò il radar anticenere che avrebbe potuto avverti-

LA REALTA'

Sistemato tra i piazzali e la pista, deve essere ancora messo a punto

re piloti e torre di controllo della presenza nell'aria di pulviscolo di cenere lavica. «Ci siamo chiesti se i radar in banda X e quelli in banda C per le rilevazioni meteo potessero essere utilizzati per la cenere - dice De Bernardinis - ed è cominciato un lungo percorso, fatto con alcuni centri di competenza come l'Ingv, l'università dell'Aquila e l'Università della Sapienza; abbiamo cominciato ad usarlo prima con le Olimpiadi invernali in Piemonte e poi a Preturo per il terremoto in Abruzzo. Abbiamo messo a punto del software proprio per la rilevazione delle ceneri vulcaniche ma ora dipende anche dall'Etna, se non è in attività non possiamo completare i test».

De Bernardinis definisce questa una «fase pre-operativa». «Bisogna stare attentissimi, non si può mettere in servizio un'appa-

recchiatura del genere se non siamo sicuri dell'operatività», avverte. Una volta entrato in funzione, forse tra sei mesi, il radar in banda X dovrebbe assicurare cieli sicuri attorno all'Etna.

