

◆ Il *Dornier 328 della Minerva Airlines* è atterrato sulla pista del «Colombo» ma non è riuscito a frenare la sua corsa

◆ Le vittime sono la *hostess e 3 passeggeri*. I superstiti salvati nell'acqua gelida. Un colpo di vento ha «spinto» la coda?



Il corpo di una delle vittime del disastro aereo sulla banchina del porto

L.Zennaro/Ansa

## Apparecchio nuovo, scalo in ordine Ds: «Subito l'agenzia per la sicurezza»

ROMA Il Dornier 328, il bimotore turboelica della Minerva Airlines caduto in mare a Genova, aveva due anni di vita e 5.800 ore di volo. Di fabbricazione tedesca, l'apparecchio aveva superato mercoledì un primo check up e stava per essere trasferito a Monaco per un'altra più approfondita manutenzione. La Minerva Airlines è una piccola compagnia che ha iniziato la sua attività nel settembre del '96 trasportando oltre 25.000 passeggeri, saliti a 350.000 lo scorso anno. L'età media della flotta è di 1,2 anni. Aereo ragionevolmente sicuro, insomma, e in buone condizioni. Meno sicuro è considerato il «Cristoforo Colombo», l'aeroporto di Genova. Ma la sua pista di volo è lunga 3.025 metri, larga 45, capace di una resistenza di 35.000 chilogrammi per ruota singola. «Le caratteristiche della pista - secondo l'autorità portuale di Genova - consentono anche agli aeromobili di grosse dimensioni di operare in condizioni di assoluta sicurezza e con la massima capacità di carico». Dello stesso avviso è Aurelio Del Cielo, segretario regionale Filt-Cgil: «La pista - assicura - è assolutamente regolare, tanto è vero che a Genova atterrano aerei di qualsiasi dimensione». Del Cielo ricorda che il vento non ha mai causato incidenti gravi: «Quando la tramontana è troppo forte - spiega - lo scalo viene chiuso. Normalmente nel periodo invernale nel nostro scalo vengono dirottati aerei che non possono atterrare in altri aeroporti del Nord chiusi per nebbia».

Scalo genovese meno a rischio di quel che sembra, insomma. A differenza di quanto veniva denunciato fino a tempi anche molto recenti, del re-

sto, ormai «in Italia - afferma il comandante Niki Snider, dirigente dell'Anpac - gli aeroporti dal punto di vista strutturale sono tutti sicuri, anche se in molti casi sono migliorabili. In ogni caso, anche su questi aeroporti non si opera mai in condizioni di non sicurezza. Quando queste non ci sono, si fa sempre ricorso a un aeroporto "alternato", che comporta disagi per i passeggeri e danni economici per la compagnia». Snider sottolinea che «anche in alcuni aeroporti circondati da un'orografia problematica per decolli e atterraggi (come Palermo nella vicinanza della montagna, Reggio Calabria che richiede un avvicinamento con traiettoria curva, Genova quando vi sono forti raffiche di vento) si opera solo se sono garantite condizioni di assoluta sicurezza. Migliorare alcune attrezzature tecniche come quelle di radioassistenza in alcuni aeroporti (come ad esempio a Cagliari) può migliorare l'operatività ed estenderla 24 ore al giorno per 365 giorni l'anno».

Resta comunque il problema di garantire il massimo abbattimento dei rischi: «Anche questo grave incidente - dice il responsabile trasporti dei Ds, il deputato Cesare De Piccoli - segnala la necessità di assicurare il massimo delle condizioni di sicurezza in tutte le fasi del volo aereo e sottolinea l'urgenza di prevenire all'istituzione dell'agenzia per la sicurezza». Agenzia prevista da una proposta di legge presentata dal deputato di An e comandante Alitalia Luigi Martini, già approvata all'unanimità dalla Camera ma ancora in attesa di essere vagliata dal Senato.

# Aereo cade in mare a Genova: 4 morti

## Un ragazzo ha salvato gli altri passeggeri. Dubbi sulle cause dell'incidente

ROSSELLA MICHENZI

GENOVA Forse è stata una raffica di vento, forse un atterraggio troppo «lungo», a trasformare ieri mattina in incubo l'arrivo all'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova di un piccolo turboelica proveniente da Cagliari con 31 persone a bordo. Il velivolo, in fase di atterraggio, non è riuscito a fermarsi al termine della pista ed è finito in mare. Una giovane hostess e tre passeggeri sono annegati nella fusoliera invasa dall'acqua; i ventisette superstiti, compresi gli altri tre membri dell'equipaggio, sono salvi grazie al coraggio e alla prontezza di spirito di un ragazzo di quindici anni, che è riuscito ad aprire il portellone posteriore dell'aereo. L'immediatezza dei soccorsi ha fatto il resto: i vigili del fuoco, intervenuti in una manciata di minuti, hanno impedito l'affondamento completo del velivolo, il cui muso era già sprofondato in mare, consentendo una rapida ed efficace conclusione delle operazioni di salvataggio.

Due donne e due uomini le vittime. John Collier, cittadino australiano cinquantacinquenne, manager della P&O, dirigeva il terminal portuale gestito dalla «Cict Sardinia»; di fresca destinazione a Cagliari, era sbarcato per la prima volta sull'isola due settimane fa, accompagnato dalla moglie per cercare casa, e ieri era ripartito da solo alla volta di Genova per sistemare una questione di lavoro. Dopo che i

sommatori dei vigili del fuoco lo hanno recuperato dalla carlinga sommersa e lo hanno trasportato sulla banchina, è stato strappato alla morte una prima volta dal dottor Paolo Cremonesi, medico di Elisoccorso. «Lo abbiamo intubato e ventilato e dopo un quarto d'ora il cuore ha ripreso a battere. Mentre l'elicottero lo trasportava a San Martino ha avuto un altro arresto cardiaco. È stato di nuovo rianimato, ma è andato definitivamente in arresto quando già si trovava al pronto soccorso».

**IL MURETTO SFONDATO**  
**L'urto ha divelto il carrello anteriore**  
**Sarebbero tutti morti annegati se il giovane non avesse aperto il portellone posteriore**

Altrettanto inutile è stato il prodigarsi di soccorritori e medici per l'assistente di volo Alessandra Brugnolo, padovana, 25 anni appena; per Giuseppe Floris, 61 anni, pensionato di Guspini in provincia di Cagliari; e per l'ingegner Antonio Fomesu, 35 anni, di Alghero. I superstiti, in gran parte in grave stato di shock e con sintomi di ipotermia, sono stati ricoverati nel giro di mezz'ora negli ospedali più vicini. Per tutti la prognosi è stata benigna e tre persone sono state dimesse già in serata.

L'aereo, un Dornier 328 della Minerva Airlines di Padona, compa-

gnia che gestisce alcuni servizi di linea per conto dell'Alitalia, era decollato da Cagliari alle 11.30. Un'ora dopo la torre di controllo del Cristoforo Colombo lo autorizzava all'atterraggio, ma il velivolo, dopo aver percorso i tre chilometri e 25 metri di pista ha sfondato il muretto di mezzo metro che delimita la banchina aeroportuale ed è piombato in acqua. Alle 12.32 l'allarme al 118, alle 12.36 l'arrivo della prima autoambulanza, due minuti dopo alcuni vigili del fuoco si erano già tuffati in mare per ancorare con qualche cima l'aereo - in via di sprofondamento e allontanato dalla banchina da una forte corrente - e per soccorrere, prima a braccia, poi con l'aiuto di due pilotine e delle zattere autogonfiabili, i passeggeri aggrappati alle ali del turboelica o finiti in acqua. La via della salvezza, in quella che stava diventando una trappola mortale per tutti i passeggeri e l'equipaggio, era stata aperta da Marco Melis, 15 anni, capofila di una squadra di giovani nuotatori cagliaritari in viaggio verso Imperia per partecipare ad alcune gare di campionato. È stato Marco ad aprire un portellone del velivolo già semisommerso, è stato Marco insieme ai suoi compagni di squadra ad aiutare a stare a galla fino all'arrivo dei soccorritori i passeggeri che scivolavano giù dalla carlinga e, non riuscendo ad aggrapparsi all'ala del relitto, finivano nell'acqua gelida e mossa, sferzata da quella stessa tramontana che forse aveva dato origine al dramma.

LA TESTIMONIANZA

## «Ho spinto con tutte le forze e il portellone s'è aperto»

GENOVA Nell'astanteria dell'ospedale di Sestri Ponente, un crocchio agitato di persone - medici, infermieri, giornalisti, compagni di squadra - circonda il piccolo grande eroe della tragedia del Dornier 328. Marco Selis, 15 anni, non riesce a star fermo un momento, ancora in preda all'eccitazione della drammatica esperienza che ha vissuto da protagonista. Si stringe al corpo esile ma traboccante di energia un camice verde da chirurgo, i suoi vestiti fradici sono ammucchiati un angolo.

«Stavamo atterrando - racconta - quando l'aereo si è inclinato ed è uscito di pista. C'è stata una botta forte e l'acqua ha cominciato a entrare da tutte le parti. Poi ho visto un signore che cercava di aprire un portellone, ma non ce la faceva. Allora mi sono sganciato dalla poltroncina e sono andato a vedere se riuscivo a fare qualcosa. Ho tirato, spinto e scollato con tutte le forze e alla fine il portellone ha ceduto e mi è caduto addosso...ma state tranquilli, non mi sono fatto male, non mi è successo niente... comunque, quando ho aperto, il mare era già a livello del bordo inferiore, due uomini si sono subito tuffati fuori, io sono uscito per terzo, e poi via via tutti gli altri». Mentre Marco a Genova racconta,



Marco Selis, il giovane che è riuscito ad aprire il portellone dell'aereo Rosas/Ansa

suo padre a Cagliari, in attesa di imbarcarsi sul volo che l'Alitalia ha organizzato per i familiari degli aereo-naufraggi, trattiene a stento l'emozione davanti alle telecamere. «Sono il padre - spiega - di un ragazzo che per un'ora ho creduto morto. La mia adesso è una felicità immensa. Che per di più sia stato lui ad aprire il portellone, per il momento ha poca importanza, nessuna importanza di fronte al miracolo che il mio figliolo è vivo e non si è fatto niente».

Intanto, mentre una gru e varie squadre di tecnici stanno cercando

di recuperare il relitto, cominciano ad accavallarsi le ipotesi sulle cause e la dinamica del gravissimo incidente. Mario Rusconi, amministratore delegato della Minerva Airlines afferma che il Dornier 328 «è uscito di pista a causa di una forte ed improvvisa raffica di vento». Nessun dubbio, da parte della compagnia, sull'efficienza del velivolo, costruito un anno e mezzo fa, e sulla correttezza dell'operato del comandante del volo, Alessandro Del Bono. «È uno dei nostri migliori piloti - ha spiegato Rusconi - con duemila ore di volo su questo tipo

di aereo e con altre quattromila ore di volo accumulate su velivoli di altre grosse compagnie».

«Ma il vento - replica il presidente del Cristoforo Colombo Guido Raimondi - soffiava attorno ai 19 nodi, una intensità assolutamente compatibile con i parametri di volo delle varie compagnie, certamente al di sotto della soglia di rischio. Quello che ci risulta è che l'atterraggio è stato molto lungo, cioè che l'aeromobile ha toccato terra quando ormai il pilota non aveva più tempo e spazio di controllo per riuscire a rimanere all'interno della pista».

Raul Marconi, comandante dell'Anpac, afferma dal canto suo che quella dell'atterraggio troppo «lungo» è al momento «solo una illazione»; ma ammette che con un vento a 19 nodi, in un aeroporto come quello di Genova, si può parlare di «situazione nella norma». Altrettanto cauto il Procuratore della Repubblica Francesco Meloni che, accorso all'aeroporto con alcuni sostituti, rinvia ogni ipotesi almeno alle prime concrete risultanze dell'inchiesta; «attendiamo - dice - che il relitto sia recuperato e traslocato a terra, possibilmente in un hangar, a disposizione dei periti».

R.M.

G A R E • B I L A N C I • A S T E • A P P A L T I

# LA LEGGE È UGUALE PER TUTTI.

( SU L'UNITÀ PERÒ COSTA MENO )

Se la pubblicità è un obbligo per legge, il risparmio è un diritto. Con l'Unità potete acquistare spazi per gare, bilanci, aste ed appalti ( legge n°67/87 e D.L.vo n°402 del 20/10/98 ) ad un prezzo decisamente promozionale, certi di essere letti dalle persone che contano. Il prestigio di una grande visibilità alla portata di tutti gli Enti e Ministeri.

Per informazioni e preventivi telefonare allo 06 • 69996414 o allo 02 • 80232239

Quotidiano di politica, economia e cultura  
**l'Unità**

