

giovedì 12 luglio 2001

Italia

l'Unità

9

Il velivolo dell'Alitalia era sopra Punta Raisi quando il comandante si è accorto del guasto e ha deciso di far ritorno allo scalo romano

# Pauro a Fiumicino, aereo atterra senza carrello

## Mobilitati vigili del fuoco, polizia e ambulanza. Attimi di panico ma nessun danno

Maristella Iervasi

ROMA «Signori passeggeri, è il comandante che vi parla. Restate calmi e seduti ai vostri posti. Dobbiamo tornare a Roma. Non possiamo atterrare a Palermo...». Sguardi sgomenti e attimi di panico tra i 24 passeggeri del volo Alitalia Az 1175 diretto a Palermo. C'è chi ha fatto gli scongiuri e chi ha sudato freddo. Ma, alla fine, dopo l'atterraggio d'emergenza a Fiumicino hanno tutti applaudito il comandante: «Bravo, bravo...».

L'MD 80 era partito ieri mattina alle 7.05 dallo scalo romano. A bordo trenta persone, tutte adulte: 24 passeggeri e 6 componenti dell'equipaggio. Nonché un carico di materiale radioattivo ospedaliero. Un volo «felice», fino alla vista della «montagna maledetta», la Montagna Longa, contro la quale il 5 maggio del 1972 si schiantò ed esplose il DC 8 dell'Alitalia (108 morti). E ancora: le acque del Golfo Terrasini dove nel Natale del '78 si inabissò il Dc 9 della stessa compagnia (115 vittime). Tra i passeggeri il «film» di quelle tragedie scorre in un lampo. Fino a quella più recente, la strage di Ustica del 27 giugno del 1980. E il tutto mentre dalla cabina di pilotaggio arriva l'annuncio: «Il carrello anteriore non si apre, non possiamo effettuare l'atterraggio a Punta Raisi». Così l'aereo resta in «aria», sul quell'aeroporto maledetto». Sorvola senza sosta, in attesa di conferme dalla torre di controllo dello scalo siciliano. La gente è sempre più nervosa, si rigira tra le mani il depliant che illustra come è fatto l'aeroplano su cui siede sopra, cerca i giubbotti di salvataggio, le mascherine per l'ossigeno. Ma l'MD 80 è sempre lì, a due passi dalla «montagna maledetta». Attimi, che si trasformano in terrore. Le hostess vengono tamponate di domande di vario genere: «Di carburante ce n'è abbastanza?». «E se dovesse finire, cosa sarà di noi?». «Andiamo via, scappiamo da qui...».

E così è. Enrico Lucidi, 54 anni, comandante del volo AZ 1175 diretto a Palermo, decide per il dietro-front. Per motivi logistici e non di sicurezza, spiega più tardi l'ufficio stampa della compagnia di bandiera. «Signori passeggeri, è il pilota che vi parla. Torniamo a Fiumicino per effettuare la manovra di atterraggio in emergenza. E' tutto pronto per il nostro arrivo, è uno scalo con un maggior numero di piste, andrà tutto bene».

Sono le 9.06 quando con i mezzi di vigili del fuoco, ambulanze e polizia schierate in pista, cosparsa di schiumogeno, l'aereo effettua la manovra di atterraggio. Una lunga corsa, poi appena toccato terra con il carrello delle ruote posteriori l'aeroplano si ferma «dolcemente» al centro-pista 16 C con il muso in avanti sulla pista del Leonardo da Vinci. I passeggeri, tutti illesi, vengono fatti uscire dall'aereo attraverso gli scivoli e scattano gli applausi e i complimenti per il comandante. Che racconta: «Non ho avuto paura, comunque grazie a Dio è andato tutto bene. La manovra è riuscita perfettamente e nessuno dei presenti a bordo

### 13 gli immigrati sbarcati a Ragusa

RAGUSA Sono in tutto 13, tra cui due donne e due bambini di 7 e 10 anni, i clandestini sbarcati due giorni fa lungo le coste del ragusano. Dieci di loro, presumibilmente cingalesi e irakeni, hanno chiesto asilo politico. Sono stati trasferiti nel centro di accoglienza di Lamezia Terme. Sui corpi degli altri quattro extracomunitari morti durante il tentativo di raggiungere la riva è in corso l'autopsia nel cimitero di Ragusa.

Eduard Adami Fenc, primo ministro maltese, ieri in Parlamento ha detto che «Malta troverà i responsabili e li punirà». È probabile, infatti, che gli scafisti siano partiti da Malta facendosi pagare dagli immigrati mille dollari per il trasporto in Sicilia.

A Ragusa sono in carcere due maltesi fermati nel dicembre scorso ed accusati di essere scafisti. La magistratura ragusana ha chiesto l'estradizione di altri tre maltesi. Malta l'ha negata ma sta valutando la possibilità di estradare uno di loro.

### L'apparecchio è planato senza problemi su un letto di schiuma

L'aereo MD 80 dell'Alitalia dopo l'atterraggio all'aeroporto di Fiumicino senza il carrello anteriore



si è fatto amale o è entrato in panico. Siamo addestrati a questo tipo di situazioni attraverso l'utilizzo dei simulatori di volo. Certo è, che questa è la prima volta in assoluto che mi capita di viverla sul serio». Lucidi, da ventun'anni

in Alitalia, ha al suo attivo 14 mila ore di volo ed è da 11 anni pilota di MD 80, il tipo d'aereo che ha avuto l'emergenza. «Siamo partiti in orario da Fiumicino - continua il comandante immatricolato I-Darc -. Abbiamo

trovato tempo buono per tutta la durata del volo: quando è cominciata la discesa su Punta Raisi, ho attivato tutte quelle che sono le operazioni di atterraggio. Proprio in quel momento - precisa - ho visto che una delle spie di

bordo segnalava la mancata apertura del carrello anteriore. Per esserne certo ho deciso di effettuare un sorvolo d'ispezione sopra la torre di controllo dello scalo siciliano. La conferma dell'avvenuta anomalia l'ho avuta sia dai

controllori di volo, sia da un altro pilota dell'Alpi Eagles atterrato poco prima di me». Così ha deciso di invertire la rotta e tornare a Roma. «L'ho fatto - sottolinea Lucidi - perché ho pensato che fosse la soluzione migliore, vista la

possibilità di poter contare su uno scalo con un maggior numero di piste, quattro, contro l'unica di Palermo. Se fossi sceso a Punta Raisi in quelle condizioni avrei rischiato di provocare il blocco dell'attività aeroportuale. In più al Leonardo da Vinci è possibile trovare assistenza tecnica per l'aereo e assistenza per i viaggiatori».

E i viaggiatori? Sono stati «confortati» nella sala vip dell'Alitalia al terminal dei voli nazionali. Solo quattro di loro hanno deciso di non rientrare a Palermo in aereo. Gli altri venti sono ripartiti con il volo 1781 che è atterrato a Punta Raisi alle 11.30. Racconta Roberto Volpe, 42 anni, romano, diretto al capoluogo siciliano per tenere alcune lezioni di primo soccorso al Cnr: «Durante il volo ho detto agli altri passeggeri che non volevo mettere in pratica i miei insegnamenti. Ma poi nel momento in cui abbiamo toccato la pista ho pensato alla mia famiglia e ai miei figli». L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv) ha aperto un'inchiesta per accertare le cause dell'incidente. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) ha invece precisato che il velivolo MD 80 aveva eseguito, secondo il programma di manutenzione, i controlli il 28 giugno scorso. E che gli MD 80 sono forniti di un «adoppio impianto per la fuoriuscita dei carrelli di atterraggio, uno idraulico ed uno ad azionamento meccanico». Nessuna ipotesi, però, sul mancato funzionamento del carrello anteriore.

# Eurostar, una flotta Brancaleone

## Guasti, ritardi e inconvenienti di ogni genere per i fiori all'occhiello di Trenitalia

Adriana Comaschi

ROMA Dovevano essere il fiore all'occhiello delle «rinatate» ferrovie italiane, quelle che si sono costituite società per azioni, anche se ancora in mano pubblica. Un «fiore» che però rischia di appassire. Il problema sta tutto in una proporzione: quattro Eurostar guasti, in soli quindici giorni. Alla motrice, all'impianto dell'aria condizionata, poi ancora al locomotore fino all'altro ieri, quando l'assenza di aria condizionata nei vagoni di seconda classe ha costretto cinquantotto persone a un trasbordo di fortuna, con malori e crisi di panico. Un vero record negativo di disagi, che ha richiamato l'attenzione sulle condizioni di quelli che dovrebbero essere gli elementi di punta della «flotta» di Trenitalia. Ovvero gli Etr 500, i treni dell'Alta Velocità, i treni del futuro.

Per una volta però, gli emblemi del passato, gli Intercity o i diretti che si vogliono superati, si prendono la loro rivincita. Per quanti ritardi accumulano, «loro» non hanno mai lasciato cinquantotto persone per ore in galleria, in piena estate, con porte e finestre bloccate per un guasto al locomotore. Cinquantotto persone che davvero non hanno fatto caso, nei centottanta minuti che li hanno visti prigionieri lo scorso 27 giugno, ai pregi tecnici dell'Eurostar in viaggio da Roma verso Milano. Il fatto è che l'evento, per quanto eccezionale, non è rimasto isolato. Anzi. Neanche 24 ore dopo, e sempre sulla tratta Roma-Firenze, il treno 9446 partito alle 16.30 da Roma e diretto a Milano si ferma. Causa: guasto alla motrice. Poi c'è l'Eurostar Roma-Reggio Calabria, su cui si blocca l'impianto dell'aria condizionata, «inconveniente» che si ripete martedì scorso su un altro Etr.

Cose che capitano? Forse. O forse no. I treni «preferiti» da Trenitalia non sono ancora al pieno delle loro potenzialità, dato che sono stati pensati per volare all'incredibile velocità di 300 chilometri orari, naturalmente sulle linee dell'Alta velocità. In attesa di quei giorni, e dovendo «accontentarsi» dei traccati attuali, questi gioielli raggiungono una velocità che in curva è «superiore del 15 per cento rispetto agli Intercity tradizionali». Non molto, dunque, se si considera che già gli Etr 450, 460 e 480,

I ferrovieri dicono che i problemi sull'Etr 500 esistono da sempre



suoi antenati, i «Pendolini» insomma, potevano garantire «una velocità maggiore del 35 per cento rispetto a quella di un normale Intercity, anche su traccati tortuosi». E questo è un fatto. Altrimenti vero è però che spesso sembrano avere problemi anche riguardo a normali servizi. Senza arrivare agli estremi che hanno riempito le pagine di cronaca negli ultimi tempi, la realtà quotidiana degli Etr 500 è fatta di piccole e grandi disfunzioni. Anzi, per usare le parole di un capotreno: «queste macchine per me sono un vero gioiello.

Quando vanno bene. Ma quando hanno dei problemi... noi possiamo intervenire sul pannello di controllo che gestisce, ad esempio, l'aria condizionata, ma solo per dare una sorta di «reset» al sistema, quando il guasto è serio, i corsi sul funzionamento degli Etr che abbiamo seguito non bastano più...». Ma ecco arriva la prima voce dissenziente: «Ma quali corsi, quello che so l'ho imparato giorno dopo giorno, nella pratica, per non dover arrivare impreparato a ogni piccolo guasto». A parlare è un rappresentante del «personale di bor-

do», che come gli altri chiederà l'anonimo. Anzi molti, della faccenda dei guasti sugli Eurostar non vogliono proprio parlare. Il motivo è semplice. Dopo le dichiarazioni poco gradite rilasciate alla stampa da alcuni loro colleghi, l'azienda ha deciso di imporre per contratto l'obbligo di non parlare con i giornalisti. Così la voglia di sfogarsi c'è, la disponibilità a dare nome e cognome assolutamente no. E a chi ingenuo chiede se i guasti ai mitici Etr 500 sono faccenda solo recente, rispondono senza esitare «è da quando sono in circolazione che danno problemi, non da oggi quindi, né dall'altro ieri».

Due colleghi raccontano le loro esperienze a bordo degli Etr 500, i modelli protagonisti delle ultime disavventure di cronaca. Le voci si alternano: «certo che ci è capitato di viaggiare senza aria condizionata» e uno ricorda: «A me è successo anche di trovarmi con una persona a bordo, svenuta per il caldo, a causa del guasto». Non solo. «Per dare un'idea della situazione, posso dire che giorni fa un ingegnere mi faceva notare che quel giorno, «stranamente», non si erano registrati guasti sugli Eurostar». Ma stiamo parlando proprio del modello Etr 500? Possibile? «Si tratta di un tipo di veicolo dove gli inconvenienti si segnalano da quando è uscito». Quali siano, è presto detto. «Soprattutto tre. I bagni, l'aria condizionata, le porte. E comunque ci sono tante piccole cose». Ovvero? «Dato che tutto è controllato da un sistema centrale, può capitare che qualcosa si blocchi: una luce, una tendina. Poi c'è

il capitolo bagni. Si intasano spessissimo, perché il meccanismo che li regola molto delicato. È capitato anche, una volta, che un Etr viaggiasse con tutte le «tirature» fuori uso. Quanto all'aria condizionata. Non posso dire esattamente da cosa dipenda, penso dal fatto che come per tutti gli impianti di questo tipo occorre cambiare piuttosto spesso i filtri, che accumulando polvere creano un surriscaldamento». E le porte? «Spesso si bloccano, rimangono aperte oppure non riusciamo a chiuderle».

Ci si può chiedere, come possa intervenire un personale che avrebbe ben altre competenze. «Noi facciamo quel che possiamo, ma non tutto può essere sistemato così. Ci vuole un tecnico competente». «C'era fino a tre anni fa - interrompe un collega - quando erano appena usciti gli Etr, ne avevamo uno per treno. Poi hanno deciso di toglierlo, forse costava troppo...». Controllori e capotreno però, ci tengono a precisare di riportare ogni minimo inconveniente degli Eurostar in tre diversi rapporti. Uno rimane sul treno, uno lo consegnano al proprio superiore e uno viene comunicato oralmente al P.o.t., il centro di Bologna dove confluiscono tutte le informazioni sugli Eurostar. Un metodo che dovrebbe permettere di intervenire tempestivamente, su guasti piccoli e meno piccoli. Eppure non sempre queste segnalazioni ricevono risposta. Come spiegano sempre i diretti interessati: «Non c'è risposta. Anzi no: la risposta l'abbiamo quando, il giorno successivo a quello in cui abbiamo annotato dei problemi sulle schede di viaggio, ci ritroviamo sullo stesso Etr, e vediamo che non è stato fatto nulla». Eppure la manutenzione è prevista, fanno sapere da Trenitalia: una ordinaria durante le soste notturne, una straordinaria dopo un certo chilometraggio, nell'unico centro autorizzato, quello di Milano-Firenze. Oltre a questi interventi, ce ne sarebbero altri «in corsa», a seconda delle esigenze, «con l'ausilio di tecnici del consorzio costruttore e di personale delle Ferrovie».

Pubblicità

Un nuovo ritrovato nelle Farmacie Italiane

## In commercio la pillola contro gli inestetismi della «Cellulite»

In Europa e negli U.S.A. la maggioranza delle donne ha la cellulite, che provoca antiestetici inestetismi cutanei.

Da poco è in commercio nelle Farmacie Italiane un nuovo ritrovato che, secondo i ricercatori, se assunto due volte al giorno senza superare le dosi consigliate, è un valido ed efficace contributo che può concorrere a ridurre visibilmente il complesso problema degli inestetismi epidermici della cellulite. Il preparato, che non è un farmaco ma un integratore dietetico, è stato oggetto di notifica al Ministero della Sanità, ed è stato formulato nei Laboratori di Ricerca della Società Axio, che ha finanziato gli studi per lo sviluppo e la ricerca della formula.

È stato chiesto qual è il processo che permette alla pillola di ottenere tali effetti; i ricercatori hanno risposto: «Le molecole contenute nella pillola, in virtù dell'attività antiossidante e antiradicale, svolgono un'azione protettiva delle strutture cellulari e possono essere utili per il trofismo del microcircolo». Il prodotto denominato «Cel Factor» è distribuito in questi giorni nelle Farmacie dalla Società Axio. Leggere le avvertenze riportate in etichetta.

Coupon Sconto  
£. 10.000  
In Farmacia  
Valido fino al 31/12/2001

Ritagli l'annuncio e lo presenti in farmacia. Avrà £. 10.000 di sconto sull'acquisto dell'Integratore Dietetico AXIO «Cel Factor»

«Noi segnaliamo i guasti ma mancano tecnici specializzati»

### Chiesti 16 mesi per i collaboratori di Berlusconi

ROMA Un anno e quattro mesi di reclusione è la richiesta di condanna fatta dal Pm Gherardo Colombo per Marinella Brambilla, segretaria particolare del presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, e per l'ex collaboratore del premier Nicolò Querci, entrambi accusati di falsa testimonianza. Il processo, in corso davanti al giudice monocratico Enrico Consolandi, riguarda le deposizioni di Marinella Brambilla e Nicolò Querci al processo per le tangenti alla Guardia di Finanza, nel quale Berlusconi fu assolto in appello dopo una condanna a 2 anni e 9 mesi in primo grado.

Secondo il Pm Colombo, Brambilla e Querci dissero il falso in aula nel ricostruire un incontro che sarebbe avvenuto l'8 giugno '94 a Palazzo Chigi tra l'allora premier Berlusconi e l'avv. Massimo Maria Berruti (ora deputato e condannato nell'appello per le tangenti alla Gdf a 8 mesi). Un incontro sempre smentito dagli imputati e dallo stesso Berlusconi.

Secondo l'accusa, Berruti, uscito da Palazzo Chigi, avrebbe telefonato all'allora maresciallo della Gdf Alberto Corrado per chiedergli di intervenire presso il colonnello Tanca e suggerirgli di non parlare alla magistratura delle tangenti pagate per la Mondadori. Tanca, nell'interrogatorio di ieri, ha detto che Corrado gli disse che gli era stato chiesto di evitare di parlare della vicenda Mondadori perché se fosse venuta alla luce sarebbe stata compromette per l'allora neopresidente del Consiglio. Corrado ha confermato. Berruti non negò di essersi negato quella sera a Palazzo Chigi, ma disse che ci andò per un motivo diverso. Ha sempre sostenuto di aver chiesto un incontro con Berlusconi per invitarlo a recarsi in Sicilia a chiudere la campagna elettorale per le elezioni Europee che si sarebbero tenute pochi giorni dopo. Quella sera, però, hanno sempre sostenuto sia Berlusconi che Berruti, l'incontro non ci fu perché era in corso il Consiglio dei ministri.

Sia Brambilla che Querci sono accusati di aver dichiarato, nel corso del processo per le tangenti alla Gdf, che Berlusconi e Berruti non si incontrarono e, per questo, sono stati accusati di falsa testimonianza.