

Sulla strage sfiorata a Malpensa ora si dovrà accertare chi e perché non ha vigilato. Allarme del sindacato: c'è poca sicurezza

Quattro inchieste sulla mancata collisione

Muso contro muso a pochi metri. L'ultimo dialogo tra il pilota dell'Egyptair e i controllori: scusate, ci siamo sbagliati

Maura Gualco

ROMA Quattro inchieste, di cui una giudiziaria, sono state aperte per accertare le eventuali responsabilità sulla mancata collisione sfiorata di ieri all'aeroporto milanese della Malpensa tra un Boeing 777 dell'Air Europe diretto alle Maldive e un volo della Egypte Air diretto a Luxor.

Indagheranno sull'accaduto l'Ente nazionale aviazione civile (Enac), l'Agenzia per la sicurezza al volo (Ansv), l'Enav (Ente nazionale di assistenza al volo) e la procura di Bursto Arsizio. Quest'ultima da cui dipende l'aeroporto di Malpensa, ha chiesto tutti gli atti relativi all'episodio e incaricato La Polaria di Malpensa di assumere informazioni sul comportamento del pilota del Boeing 737 Egypt Air che invece di portarsi sulla pista di rullaggio ha imboccato contromano la pista 35L sulla quale stava decollando il Boeing 777.

La possibile collisione è stata evitata dalla frenata a oltre 200 km orari con cui il comandante del Boeing, Vittorio Bolla, ha interrotto bruscamente il decollo.

Se il sostituto procuratore Massimo Baraldo - titolare dell'inchiesta - individuerà eventuali responsabilità, questi potrebbero dover rispondere di probabili violazioni di norme del codice di navigazione aerea ma anche di delitto colposo di pericolo oppure di disastro colposo o di strage. Per il momento l'unica responsabilità accertata è quella del pilota dell'Egyptair che a pericolo scampato ha ammesso che si è trattato di un suo errore. «Spiacente signore, è stato un nostro errore». Questa, secondo la registrazione dell'Enav, la risposta del pilota che ha avrebbe imboccato la pista sbagliata.

«Risulta - afferma una nota dell'Enav - che alla richiesta di un controllore di volo di conoscere il perché dopo l'autorizzazione a rullare il pilota fosse entrato in pista dal punto attesa 17, opposto alla pista di decollo, la risposta del pilota del volo Egypt Air è stata: spiacente signore è stato un nostro errore».

Al momento sono quindi escluse responsabilità di chi presta servizio alla torre di controllo.

«In fase di decollo - spiegano all'Enac - è il pilota che prende le decisioni». Ma il magistrato vuole vederli chiaro e per appurare la dinamica dei fatti vuole vagliare gli esiti dell'inchiesta interna aper-

ta dall'Enac.

Nel frattempo il Codacons ha fatto sapere di aver inviato alla procura di Varese una denuncia per strage e per disastro aereo chiedendo che vengano accertate tutte le responsabilità.

Secondo il Codacons, inoltre ciascun passeggero coinvolto nella mancata collisione può chiedere un risarcimento per un importo di 100 milioni. L'entità del risarcimento - secondo il Codacons che invita tutti i passeggeri a prendere contatto con la sua sede di Milano per rilasciare la delega della richiesta dei danni - è legata al «concreto pericolo di morte che si è realizzato e alla paura di morire che lascerà sicuramente una traccia nella psiche dei coinvolti per tutta la vita, sempre che non provochi strascichi psicologici permanenti come una futura difficoltà di prendere l'aereo».

Il disastro aereo sfiorato per un soffio, ripropone interrogativi inquietanti sulla sicurezza dei voli e delle strutture aeroportuali. Solo alcuni mesi fa infatti, vennero denunciate mancate collisioni tra aerei civili e aerei militari che invadendo aerovie destinate ai voli civili si avvicinavano a questi ultimi violando la distanza minima consentita, per simulare azioni di guerra.

Ma vennero denunciate anche irregolarità e ritardi sulla messa in norma dei sistemi visivi degli aeroporti italiani. A Malpensa per esempio, secondo una fonte che preferisce rimanere anonima, due sarebbero i radar destinati al controllo e al coordinamento delle operazioni di decollo e di atterraggio, ma nessuno dei due sarebbe stato attualmente attivato. Tutti i movimenti aerei sarebbero quindi coordinati a vista dai controllori di volo. Un'operazione che soprattutto nelle ore notturne e con piste lontane dalla torre, porterebbe i parametri della sicurezza al di sotto di un livello accettabile.

«Preoccupazione per il livello di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali italiane» viene espressa dall'Unione piloti. «L'incidente accaduto a Malpensa ad un volo Air Europe e scongiurato grazie alla perizia dei piloti - spiegano in una nota i responsabili dell'Unione piloti - evidenzia infatti, al di là delle responsabilità soggettive, l'adeguatezza del sistema di segnalazioni visive verticali, di ausilio alla sicurezza delle operazioni di decollo, atterraggio e rullaggio presenti sull'aeroporto di Malpensa».



La torre di controllo dell'aeroporto Malpensa



la foto

Incidente sull'A3 Sette morti per l'alta velocità

VIBO VALENTIA Uno scarto a destra, l'urto con un muretto e poi, la Focus, ormai priva di controllo centra un by-pass nel guard-rail finendo sulla carreggiata opposta e venendo centrata in pieno dalla Clio: è questa la prima sommaria costruzione dell'incidente che ieri mattina sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria ha provocato la morte di sette persone ed il ferimento di altre due. Sulle cause che hanno portato alla sbandata a destra che avrebbe dato il via alla carambola mortale, sta indagando la Polstrada. L'incidente è avvenuto nel territorio del comune di Laureana di Borrello. Sul posto si è formata una coda di veicoli lunga chilometri.

due storie di Ferragosto

Iglesias, 500 minatori nei pozzi per ottenere il parco minerario

Cesare Buquicchio

ROMA Un Ferragosto al fresco di una miniera. Non è una stravaganza di mezza estate, è una battaglia per il lavoro e per il futuro di un pezzo di Sardegna. È il Ferragosto di Giampiero Pinna, consigliere regionale dei Ds che da nove mesi occupa Pozzo Sella, uno dei pozzi minerari abbandonati della miniera di Monteponi a cinquanta chilometri da Cagliari, dalla quale fino al 1993 si estraeva piombo, zinco e argento. Chiede che il parco Geominerario della Sardegna prenda finalmente vita. Ma non è solo. Insieme a lui 486 lavoratori socialmente utili e per la festa di oggi ci sono le famiglie a fare compagnia.

Questa battaglia di «disobbedienza civile», come la chiama Pinna rifacendosi alla terminologia tanto usata nei giorni di Genova, è cominciata il 5 novembre 2000. Quando del futuro del parco si erano quasi perse le tracce nei meandri delle lungaggini parlamentari. «Ero stanco di vedere mortificate le aspettative di tante persone che nella costituzione del parco riponevano speranze per il futuro» racconta Pinna «mi sono detto: "Resto nella miniera finché il parco non diventa realtà". In questa storia si gioca il futuro di quella parte di Sardegna la cui storia è stata legata per ottomila anni alla estrazione mineraria e adesso senza più risorse

vede i suoi giovani costretti a cercare lavoro altrove».

L'occupazione è cominciata durante una visita della delegazione dell'Unesco, che nel frattempo aveva riconosciuto all'area lo status di patrimonio dell'umanità da preservare e valorizzare. Alla sua battaglia si è unita subito quella dei 486 lavoratori della Centrale termoelettrica di Porto Vesme, impiegati nel frattempo come Lsu ad ottocentomila lire al mese, nei cantieri preliminari del parco Geominerario e senza nessuna certezza per il futuro. La richiesta dei lavoratori è quella di poter lavorare all'interno della struttura una volta che il Parco viene costituito. Ma sino a questo momento, nel loro futuro, e più precisamente dal 1 gennaio 2002, ci dovrebbe essere solo un impiego per trenta ore settimanali, nelle società pugliesi che, in base all'accordo firmato dal presidente della Regione, dovrebbero occuparsi delle opere di ripristino ambientale nelle aree minerarie abbandonate.

«Non possiamo accettare in alcun modo che società della penisola vengano a lavorare qui, e lascino a terra le aziende sarde - dicono gli Lsu - chiediamo che i lavori di ripristino ambientale vengano eseguiti da società miste, pubblico-private, formate da aziende sarde, e inoltre che la nostra stabilizzazione, preveda contratti a tempo indeterminato da 40 ore settimanali».

Ma il futuro del lavoro dei 486 Lsu è legato al futuro del parco. «Perché in questi mesi la legge che istituisce il parco è stata finalmente approvata, ma mancano ancora tutti gli adempimenti amministrativi, primo fra tutti la costituzione del comitato provvisorio di gestione, che dovrebbe avvenire a settembre. Ma io non mi fido e fino a quel momento rimarrò quaggiù».

Intanto le iniziative di sensibilizzazione continuano, anche grazie alla partecipazione sociale. Dopo l'iniziale sorpresa, infatti, al fianco della battaglia di Pinna si sono schierati quasi tutti, chi prima e chi dopo, dalla Cgil agli studenti, dalla Uil alla Curia, fino ai movimenti antiglobalizzazione della Sardegna.

Ma è proprio con il suo partito, con i Ds, che Pinna ha avuto i maggiori contrasti, fino alla decisione di autosospendersi. «La cosa più bella in questi mesi, e vorrei che i miei compagni di partito ne cogliessero l'importanza, è stata proprio la partecipazione della gente intorno a questa lotta. Ad Iglesias gli studenti hanno organizzato la più grande manifestazione degli ultimi anni, abbiamo organizzato mostre e spettacoli. Domenica prossima presenteremo un video, "Sotto terra in miniera" di un regista sardo e presto verranno a suonare qui gli Inti-Ilumani e in quell'occasione organizzeremo il gemellaggio con due miniere del Cile occupate».

Di notte al drugstore aperto 24 ore «Facciamo acquisti e amicizia»

Federica Fantozzi

ROMA Monte Mario è un'ombra dietro la piazza male illuminata e popolata di auto addormentate. Solo più avanti, dove Piazzale Clodio sfocia nella Circonvallazione, si vede l'insegna. A destra, nel vicolo che sbucca in faccia al Tribunale. Il Drugstore RosatiDue: aperto 24 ore su 24, 7 giorni su 7. In un lunedì notte sotto Ferragosto, quel luogo è molte cose. «E' un servizio pubblico - spiega il responsabile notturno, Alfredo - ma a mezzanotte dobbiamo chiudere il bar: per il rumore, c'è chi ha protestato». E' un posto tranquillo: vigilanza privata, niente rapine. Un posto per fare conoscenza: Diego, promotore finanziario, chiacchiera volentieri. Vive a Londra, a Notting Hill, e riparte per Montecarlo: «Lo odio - mente - ma è comodo». Di sicuro, il Drugstore non è un supermercato. Basta scorrere lungo gli scaffali: un assortimento di cioccolatini da praline di lusso, crema di tartufo e salmone scozzese. Il reparto bio offre riccioli di crusca con prugna e pane azzimo. Al banco un centinaio fra formaggi e salumi. Se chiedi la mozzarella ti rispondono: «ovoline o bufala?».

«E' un assortimento adatto alla nostra clientela, che è medio-alta» spiega la signora Anna alla cassa. E' così, basta trascorrere un paio d'ore nel via vai di facce

per darle ragione. Un popolo gaudente, dai gusti precisi. Stanziali o in transito, nessuno fa caso ai prezzi. Il Drugstore è uno spaccato sociale: Verdone o Moretti dovrebbero farci un salto. Alle 22 è ancora tempo di cappellette piegate dagli orari lavorativi. Claudio, bancario, e sua moglie, ci vengono spesso. Federico, in completo da ufficio, e Claudia, abbronzatissima interprete, fanno fronte ai raptus famelici con Quattro salti in padella. Una mamma compra la pasta, una signora cerca la camomilla. Un papà trafelato si è scordato gli omogeneizzati. L'affollamento maggiore è intorno al bancone dove Sergio, il barista, serve espresso e cappuccino. Paola e Valentina passano «solo per un caffè», ma cedono ai bigné. La stessa sorte di quattro poliziotti, due carabinieri e due spazzini. La lista delle vittime della Sachertorte si allunga. Due ragazzi fanno incetta di Ceres scura, poi si ingozzano di cannoli siciliani. Un signore con bassotto al guinzaglio corregge l'ultimo espresso con panna e cacao. I «cornettari» dovranno ripiegare sulle buste del Cerbiatto. Mancano due minuti a mezzanotte. Un tempo era l'ora delle streghe, adesso si scatenano i singles. «Sono la maggioranza - spiega Anna con un sospiro - ormai la società è così». Professionisti, avvocati, magistrati, medici, giornalisti. «Passano dopo il cinema, per rilassarsi». Andrea, neurochirurgo, è in partenza per la Spa-

gna in moto: «una zingarata tra amici». Rigorosamente uomini, come nelle cene in terrazza, dove tranne le donne non manca nulla: Rapitalà e fusilli al tonno, Caprice de Dieux e Nonno Nanni. Per dessert, ananas al gin: *noblesse oblige*. Si lamenta della sorte del bar. Ma i cornetti erano buoni? «Era un concetto». Poi, come da copione, sale sulla Porsche nera e sparisce. La fauna si vivacizza. Antonio si occupa di omicidi & affini: è scrittore di gialli. Esce col buio, come i rapaci, a caccia di crackers. Giuseppe, scultore dalle origini vichinghe, compra fette biscottate. Lina è elegante e ben truccata, ha vissuto vent'anni a Chicago. Qui viene a comprare il cibo per i suoi cani: «c'è roba di qualità e il personale è così gentile». Sciamano gli ultimi salutisti carichi di Actimel e corn-flakes. A notte fonda il Drugstore appartiene ai minorenni. Fuori è un carosello di auto e maxi-moto. Loro indagano fra il settore dolciumi, Nutella da mezzo chilo, e un reparto alcolici da Mille e una Notte: dal Riesling al Brachetto, dal prosciutto al Pommery. In tre, dall'aria grunge, non si decidono fra un Martini e un latte alla fragola. Si è fatta l'alba. I tiratardi invocano giornali e tabacchi. Una ragazza con la valigia si provvede di best-seller da spiaggia. La luce del giorno rivela gli striscioni appesi ai balconi sovrastanti: «Vogliamo dormire». Immancabile, sventola una bandiera della Roma.