

Carlo Brambilla

MILANO Strazio, dolore e rabbia. I funzionari dell'aeroporto li accolgono in una saletta (la sala «Amica») vicino agli imbarchi nazionali. Sono increduli, non si rendono ancora conto. «Un vostro parente ci risulta disperso», si sentono dire al primo impatto. «Disperso? Che significa? Allora potrebbe essere vivo». La burocrazia linguistica dell'accoglienza apre speranze impossibili e strazianti. Foto, telecamere, frotte di giornalisti in giro.

Non ci sono speranze. I parenti arrivano e domandano: «Abbiamo ricevuto la telefonata in macchina mentre stavamo tornando a Marina di Massa. Che è successo? Diteci». Parla il padre di una famiglia che ha deciso di radunarsi per accompagnare a Linate la figlia neolaureata di 25 anni. L'appuntamento era in Svezia: primo posto di lavoro. La saletta si riempie di famigliari. Si sente piangere e urlare. Qualcuno non resiste. Esce: «Ditemi che è impossibile, che non è vero. Mia figlia è viva vero?». Una signora: «Dov'è il mio Luigi? Viene portata via su una sedia rotelle. Le ore passano. Le storie si accavallano. Un rosario di tragedie. Verso mezzogiorno, quattro ore dopo il disastro, la saletta interna è stracolma. C'è chi sta male e viene soccorso dagli infermieri della Croce rossa. Ora per loro, i parenti ancora aggrappati a qualche speranza, è giunto il momento più straziante.

L'inizio delle procedure per il riconoscimento di quei corpi irrinconoscibili, di quei brandelli di carne bruciata. Un lastra radiografica dei denti, una descrizione degli oggetti indossati, viene richiesto tutto quello che potrebbe essere utile al riconoscimento delle vittime. Le ore passano. Spunta anche la rabbia: «Non ci dicono ancora nulla». Quella signora soccorsa non sa ancora che il «suo Luigi» è morto. Il «suo Luigi» Mussida doveva andare a Vilnius, in Lituania, via Copenaghen. Lì a consolarla ci sono la figlia, col fidanzato e un altro figlio. «Non ci dicono niente, non sappiamo niente». Poi li caricano su due bus dell'aviazione militare. Destinazione: un hangar militare dentro la struttura aeroportuale. Lì verrà allestito quella specie di obitorio che accoglierà poveri resti di italiani e scandinavi. Un vigile del fuoco racconta: «Mi pareva di vedere una scena di guerra».

Già la guerra. Il mondo col fiato sospeso. Le torri gemelle abbattute, morti e ancora morti. Ora i bombardamenti a Kabul. Il presidente della Provincia di Milano, Ombretta Colli, torna dopo la visita ai parenti radunati nella base militare. Ha gli occhi umidi, racconta: «Pensate è morta una coppia di giovani sposi. Avevano cambiato programma per il loro viaggio di nozze. Giro in Scandinavia. Dovevano andare in Egitto. Troppo pericoloso».

Il ministro Lunardi, il governatore Formigoni, il sindaco Albertini, il presidente della Sea, Fossa, il cardinale Martini, il prefetto, il questore dopo le riunioni operative vanno e vengono da quei parenti affranti che raccontano storie, ricordi, frammenti di vita dei loro cari. Un uomo dice di aver perso il genero «un ragazzo che amava gli aerei, era troppo alto per fare il pilota e allora faceva il tecnico»; i genitori raccontano di Valentina che «andava in Danimarca a completare la tesi di laurea». Chiedono, tutti, di «fare qualcosa». Roberto Formigoni esce. È commosso: «Vogliamo conoscere tutte le eventuali responsabilità di questo disastro e saremo implacabili». Si fa buio, il mesto pellegrinaggio continua. E continuano ad intrecciarsi



La coda dell'aereo della Sas sulla pista di Linate Bruno/Ap Nella colonna a destra, Luca Fossati In basso la disperazione di una giovane parente

Ore disperate: che cosa è successo?

L'odissea dei parenti: niente informazioni, poi il riconoscimento in un hangar militare

storie: quella di Simone Zanoli, tecnico di 30 anni di Boltiere (Bergamo) che lavorava come tecnico all'Electrolux, raccontata dal suocero, Giuseppe Nervi. «Partiva sempre da Malpensa - racconta - proprio oggi aveva deciso di partire da qui. È stata mia figlia che ha saputo per prima del disastro». C'è la tragedia della famiglia bergamasca dei Rotta, padre, madre e figlio piccolo, tutti morti. Filippo Predaroli era invece di Villanuova sul Clisi (Brescia). Sua zia arriva tremante, sor-

retta dai suoi due fratelli. Arriva da Asola (Mantova), dove il tecnico lavorava. «Mi hanno chiamato, dove devo andare per sapere che cosa è successo?». Qualcuno l'accompagna in ascensore nella «sala Amica», lì le verrà detta la verità. Ricominciano le urla, ogni identificazione è una speranza che si spegne. E intanto la speaker ripete: «L'aeroporto è fermo per motivi operativi, tutti morti. Filippo Predaroli era invece di Villanuova sul Clisi (Brescia). Sua zia arriva tremante, sor-

cora strazio. Fuori si assiepano i curiosi. Il traffico è bloccato sul viale Forlanini e riprenderà solo a pomeriggio inoltrato. Il benzinai del deposito Agip (non più di 150 metri dal disastro), Rocco Salerno, ripete ancora la sua storia: «Ho sentito un rumore fortissimo seguito da una fiammata alta almeno 60 metri. Pezzi di rottami sono arrivati fino a qui. In serata arrivano i parenti delle vittime scandinave con un volo messo a disposizione dalla Sas. An-



zione per la scomparsa dell'imprenditore, che lascia una bambina di tre anni e un bambino di un anno e mezzo. Chi erano gli altri sull'aereo della Scandinavian Airlines? C'erano persone in viaggio di lavoro, molte altre in volo per turismo. E c'era una coppia in viaggio di nozze. Si erano sposati sabato, Viviana Vanelli e Simone Durante, di Bresso. Da tre anni fidanzati, da due giorni sposi. Viviana era insegnante elementare, lui agente di commercio. C'era Antonella Sanna, un'ingegnere di Nuovo. Aveva appena trentadue anni, tornava da una vacanza in Sardegna e dove riprendere il suo lavoro in una società di consulenza nel settore dell'edilizia. Luca Polastri e Marco Moroni, rispettivamente di 25 e di 26 anni, erano tecnici piacentini che dovevano raggiungere Copenaghen per mettere in funzione una macchina punzonatrice in uno stabilimento del gruppo Zanussi.

Tra gli identificati alcuni bergamaschi. Renato Dosmo, di Brembate, aveva 63 anni. Era sposato e padre di due figlie, originario della provincia di Udine ma da tempo residente a Brembate. Dirigente della AAB, quattro anni fa aveva ricevuto l'onorificenza di Maestro di lavoro. Angelo Scaburri, di Grumello al Monte, che avrebbe compiuto 41 anni dopodomani, era un perito tessile alle dipendenze del Linificio Canapifi-

erano Giovanni Rota, di 49 anni, la moglie Clara di 44 anni e il figlioletto Michele, di sei anni. I Rota gestivano un ristorante albergo e un agriturismo nella bassa Valle Brembana. Giancarlo Savio era un pensionato piemontese di sessant'anni. Era consulente della Framac, che produce frigoriferi industriali, e raggiungeva il nord Europa per alcuni contatti commerciali. Piemontese era anche Luigi Pettinaroli, era un manager della Zegna. Aveva 29 anni.

le vittime

Storie di gente comune e del padrone della Star

Giuseppe Caruso

MILANO Italiani, danesi, norvegesi... Poco alla volta, ora dopo ora, si ricostruisce l'identikit delle povere vittime della tragedia. I primi nomi sono stati quelli dei viaggiatori sul piccolo Cessna: Stefano Romanelli che era il responsabile per l'Italia di quella azienda famosa per i suoi aerei e poi Luca Giovanni Fossati, il presidente della Star, in viaggio verso Parigi per provare quel nuovissimo modello che avrebbe voluto acquistare. Luca Giovanni Fossati aveva 44 anni, era secondo di cinque figli. Il padre Danilo, morto nel '95, fu l'imprenditore brianzolo che nel dopoguerra aveva fondato la Star. Luca Fossati, oltre che numero uno del gruppo alimentare, aveva incarichi di rilievo in società di primo piano della scena finanziaria italiana. Attraverso la Findim, la holding di famiglia di cui era presidente, l'imprenditore era socio di Mediobanca. Ricopriva inoltre dal '95 il posto di consigliere di Ifil, la finanziaria della famiglia Agnelli, di cui

la Findim ha in mano il 4,27% del capitale. In Mediobanca i Fossati erano entrati nel '98 con una quota dello 0,12% ed erano rimasti azionisti del patto di sindacato fino allo scorso aprile, quando hanno deciso di non vincolare più la propria partecipazione, nel frattempo salita allo 0,16%, al nuovo accordo. Il rapporto con Ifil risale invece all'89, quando un'intesa a tre con Danone aveva portato Findim nel capitale della holding torinese. In quella occasione il colosso francese e Ifil erano entrati nella Star, impresa che è tornata per intero nelle mani dei Fossati nel '99.

Uno dei fratelli di Luca Fossati, Marco, avrebbe dovuto raggiungere Parigi con un altro aereo dell'azienda. Assieme i due fratelli sarebbero quindi tornati in Italia sul nuovo Cessna Citation. Numerosissimi sono stati i messaggi di condoglianze per la morte di Luca Fossati (compreso quello della famiglia Agnelli e di Umberto Agnelli in particolare). Ma sono stati anche i dipendenti della Star a manifestare la loro commo-

zione per la scomparsa dell'imprenditore, che lascia una bambina di tre anni e un bambino di un anno e mezzo.

Chi erano gli altri sull'aereo della Scandinavian Airlines? C'erano persone in viaggio di lavoro, molte altre in volo per turismo. E c'era una coppia in viaggio di nozze. Si erano sposati sabato, Viviana Vanelli e Simone Durante, di Bresso. Da tre anni fidanzati, da due giorni sposi. Viviana era insegnante elementare, lui agente di commercio.

C'era Antonella Sanna, un'ingegnere di Nuovo. Aveva appena trentadue anni, tornava da una vacanza in Sardegna e dove riprendere il suo lavoro in una società di consulenza nel settore dell'edilizia. Luca Polastri e Marco Moroni, rispettivamente di 25 e di 26 anni, erano tecnici piacentini che dovevano raggiungere Copenaghen per mettere in funzione una macchina punzonatrice in uno stabilimento del gruppo Zanussi.

Tra gli identificati alcuni bergamaschi. Renato Dosmo, di Brembate, aveva 63 anni. Era sposato e padre di due figlie, originario della provincia di Udine ma da tempo residente a Brembate. Dirigente della AAB, quattro anni fa aveva ricevuto l'onorificenza di Maestro di lavoro. Angelo Scaburri, di Grumello al Monte, che avrebbe compiuto 41 anni dopodomani, era un perito tessile alle dipendenze del Linificio Canapifi-

Creto nel 1934, di fianco sono sorte le "città giardino" di Silvio Berlusconi. Milioni di passeggeri ogni anno, tra nebbia, traffico e moda

Un aeroporto d'affari, sempre in mezzo alle polemiche

Ibbo Paolucci

MILANO L'aeroporto "Enrico Forlanini" di Milano Linate è nato nel 1934, sfruttando la zona pavimentata che era impiegata per la sosta degli idrovolanti che operavano nel vicino idroscalo. Nel 1948, a tre anni dalla fine della guerra, l'aeroporto risorse a nuova vita. Nel 1960 venne costruita una pista di 2.235 metri. Vicinissimo a Milano, il progressivo espandersi della città ha progressivamente soffocato lo scalo, tanto da far mettere allo studio altre soluzioni. L'attenzione, naturalmente, cadde sin dai primi anni del dopoguerra, verso l'aeroporto di Malpensa, più adatto alla costruzione di piste per grossi aerei commerciali (il Boeing 747, per esempio, non può operare a Linate).

L'aeroporto dispone di un'unica pista

per decolli e atterraggi per l'aviazione commerciale, orientata esattamente nella direzione nord-sud, larga sessanta metri e lunga 2.240 metri. La pista è affiancata sul lato est da una pista di rullaggio con due raccordi intermedi e due uscite/ingressi alle testate. Una seconda pista più corta (620 metri per 32 di larghezza) è a disposizione dell'aviazione generale (non a reazione) ed ha lo stesso orientamento della pista principale. Tra le due piste esiste anche una piazzola per elicotteri. Una seconda piazzola per elicotteri si trova appena al di fuori del recinto aeroportuale.

L'aeroporto di Linate dista solo sette chilometri dal centro della città, tanto da essere comodamente collegato dalle linee urbane milanesi. Vi lavorano circa 5.000 persone. Nel 1999 ha registrato quasi sette milioni di passeggeri, l'anno scorso otto milioni. Ma

negli anni precedenti, prima del trasferimento dei voli all'aeroporto di Malpensa, avvenuto il 20 ottobre 1998, Linate aveva raggiunto il picco di 12 milioni di passeggeri. Sia Linate che Malpensa sono gestiti dalla SEA (Società Esercizi Aeroportuali), i cui principali azionisti sono il Comune di Milano, che detiene l'84% del capitale, e la Provincia di Milano con il 14,6%. La parte rimanente è suddivisa tra altre società minori e privati.

Polemiche ricorrenti, accompagnate da denunce e da manifestazioni di protesta, sono intercorse fra gli abitanti dei vicini quartieri, soprattutto di Segrate, e le autorità competenti, a causa dei voli degli aerei che, nelle fasi dell'atterraggio e del decollo, sfiorano praticamente i tetti delle abitazioni, provocando, nel migliore dei casi, intensi fenomeni di inquinamento acustico. La polemica, negli anni passati, investì pure i costrutto-

ri di "Milano San Felice" e di "Milano 2", quest'ultima ideata da Silvio Berlusconi, che sarebbero state escluse, pur essendo adiacenti a Linate, dai passaggi a bassa quota degli aerei. Miracoli dei potenti e della politica.

Attiguo al City-Airport di Linate si trova l'aeroporto privato, gestito per subconcessione della SEA, dall'ATA (Ali Trasporti Aerei), da dove ieri è partito il Cessna. Pur investito da polemiche di varia natura, occorre ricordare che incidenti gravi con morti non si erano mai verificati, sempre che non si voglia ricordare la giornata del 15 ottobre del 1987, quando un Atr dell'Ati, in volo da Milano a Colonia, precipitò poco dopo il decollo in località Conca di Crezzo, in provincia di Como, con 37 morti. Una tragedia simile a quella di ieri venne invece sfiorata il 13 agosto scorso all'aeroporto di Malpensa. Un Boeing 777 di AirEurope, con 202 passeg-

geri a bordo e 13 persone di equipaggio, mentre era in fase di decollo, si trovò improvvisamente la pista occupata da un altro Boeing un 737 della Egyptair, diretto a Luxor. Per fortuna, il pilota del primo Boeing, Vittorio Bolla, già lanciato a 200 Km all'ora, riuscì ad evitare lo scontro azionando i freni. L'altro pilota, un egiziano, interrogato dalla magistratura, ammise l'errore: aveva imboccato contromano la pista di decollo invece di percorrere quella assegnatagli per la fase di rullaggio.

Chiusure dell'aeroporto per la nebbia o, più raramente, per abbondanti cadute di neve, ci sono state a varie riprese. Riguardo ai problemi della sicurezza ci sono ripetuti interventi dei sindacati. Infine, non sono mancate neppure inchieste giudiziarie, che hanno investito dirigenti della SEA, durante gli anni di Tangentopoli.

I nomi registrati al check-in

MILANO Questo l'elenco ufficiale dei passeggeri che hanno effettuato il check-in del volo SK686 della Sas, così come è stato trasmesso dalla Polaria al centro di coordinamento della Prefettura di Milano. Molti corpi non sono stati ancora recuperati o riconosciuti e quindi manca ancora un elenco ufficiale delle vittime.

Di seguito la trascrizione. Per alcuni cognomi non sono indicati i relativi nomi propri. Bertacchini Giuseppe, Bettoni, Blasi, Boman, Cairo Renato, Campanini Andrea, Candiali Luca, Caputo Gianpiero, Carlin Sandro, Cottaramusino Albert, Dosmo Renato, Felthaus Ingemar, Felthaus Arly, Frigerio Franco, Gambetta Mauro, Gatti Roberto, Ghigino Luigi, Joerback Haakan, Lazzarini Attilio, Micallef, Motta Luigi, Mussida Luigi, Nielsen Jens, Oppizzi Alberto, Piemonti Orazio, Prandi Massimo, Predaroli, Salati Peppino, Sanna Antonella, Tavecchia Barbara, Venturini Carlo, Vergani Mauro, Zanoli Simone, Agosti, Alcamo Leonardo, Andersen Hans Peter, Andersson Haakan, Cairo, Cristina, Calgaro Tino, Cameroni Natale, Cantu Marco, Conte Andrea, Durante Simone, Eriksson Per, Eriksson Gunilla, Esbro Robert, Falch Heidi, Fogliani Laura, Fontana Michele, Forsman Christer, Forsman Robin, Fristedt Gunilla, Gaucan Elena, Gabriele, Gioacchini Riccardo, Giumelli Valentina, Grade Mette, Grymfeld Helena, Heggelung Espen, Honkaranta Tarmo, Iversen Asker Lund, Iversen Ulla Helga, Iversen Thyge Lund, Jasper Arja, Jessica King, Karjalauta Jan, Karjalauta Alex, Karlsson Bert Arne, Karlsson Daniel, Kristensen Pia, Kristensen Poul Lund, Kruger Michael, Kruger Eric, Laffranchi Andrea, Larsen Steen, Larsson Curt Aake, Lassen Finn, Lassen Mads, Lindgren Tobias, Mangiagli Fabio, Martello Matteo, Mattsson Anita, Mecklin Anu, Mogensen Lars, Moroni Marco, Olesen Marianne, Olsen Anja, Pesapane Naurizio, Petterson Ola, Pettinaroli, Piccirilli Agostino, Polastri Luca, Poli, Proserpio Alberto, Romanini Primo, Rossello Osvaldo, Rossi Mario, Rota Clara, Rota Giovanni, Rota Michele, Savio Giancarlo, Scaburri Angelo, Vanelli Viviana, Vindahl Vibeke.

I sei membri dell'equipaggio dell'aereo della Sas erano 3 uomini di nazionalità svedese (il capitano, il primo ufficiale e lo steward) e tre donne danesi. Il capitano, Joakim Gustafsson, di 36 anni, lavorava nella compagnia dal 1987 e aveva già totalizzato oltre 5.600 ore di volo. Il membro più giovane era l'hostess Eiler Danielson, 27 anni, alla Sas dal '99, seguita dalla collega Janne Pentrin di 30 anni, assunta lo scorso anno. Gli altri componenti sono Anders Hyllander, primo ufficiale, 36 anni con oltre 2.300 ore di volo, Lise Lotter Andersen, purser, di 57 anni, e Olaf Jakobsen, steward, di 49 anni.

Finora sono 118 le vittime accertate: 110 sul primo aereo, l'Md-80; 4 sul Cessna e 4 gli addetti della Sea al deposito bagagli. Gli italiani sono 54 di cui 48 sul primo aereo, 2 sul Cessna e 4 i dipendenti della Sea.

