

mercoledì 10 ottobre 2001

Italia

rUnità 13

I rottami dell'MD87 l'aereo scandinavo che si è schiantato contro il deposito smistamento bagagli di Linate
Calanni/Ap

Susanna Ripamonti

MILANO La procura di Milano ha già un quadro abbastanza chiaro della dinamica della catastrofe di Linate. La registrazione dell'ultimo dialogo tra i piloti dell'aereo privato Cessna e la torre di controllo chiarisce senza margini di dubbio quale è stato il tragico errore che è costato la vita a 118 persone. Dalla torre arriva l'indicazione di imboccare la pista Romeo 5. Romeo five continuano a ripetere i controllori di volo, ma il pilota tedesco sbaglia, prende la scorciatoia del raccordo Romeo 6 e in una frazione di secondo avviene l'impatto. Il procuratore Gerardo D'Ambrosio però non si accontenta di questa spiegazione: «E' vero, c'è stato un errore umano - ha detto ieri mattina - l'errore del Cessna che ha imboccato una pista sbagliata credendo di essere su quella giusta, ma bisognerà andare fino in fondo per vedere tutto quello che può aver influito su questo incidente».

Il procuratore insiste, quell'impatto non doveva esserci, è un problema di sicurezza dei voli. Colpa del radar di terra che era da anni fuori servizio? Dei semafori che non hanno funzionato? «Ma quali semafori - risponde spazientito - ho letto che oggi alcuni giornali parlavano di semafori, ma sulle piste di Linate non esiste niente del genere, magari ci fossero stati».

Ed ecco il punto. Come è possibile che un pilota imbocchi una pista sbagliata, in una mattina di nebbia, nell'orario di maggiore traffico aereo, senza che nessuna strumentazione riduca i margini di errore? È possibile che non ci sia nessuna barriera, nessun semaforo che regoli l'incrocio tra una pista secondaria e la rampa di decollo, dove transitano aerei lanciati a 500 chilometri orari? Più che sull'inefficienza del radar la procura punta il dito sulla inadeguatezza della segnaletica: «Evidentemente c'è qualcosa che non va - prosegue D'Ambrosio - non è assolutamente accettabile che in un aeroporto internazionale



Gravi lacune nella sicurezza a Linate

Il procuratore D'Ambrosio: perché non ci sono i semafori? Incidente inaccettabile

come quello di Linate si sia potuto verificare un incidente del genere. Come Procura intendiamo arrivare presto a conclusioni precise e sicure attraverso un'indagine seria e accurata».

Quasi ragionando ad alta voce, il

capo della procura milanese fa un esempio: «se uno deve imboccare l'autostrada del Sole trova cartelli dappertutto, per terra e di lato. Mi chiedo se sulle piste ci sono indicazioni di questo tipo, perché non deve

essere possibile che un pilota possa sbagliare, solo perché nella nebbia perde l'orientamento».

Difficile indicare il principale responsabile di una catena di inefficienze, nessuna in sé fatale, ma devastanti nella loro sommatoria. Segnaletica insufficiente, radar fuori servizio, nebbia, errori umani e da buon napoletano, nella somma delle variabili negative D'Ambrosio ci mette anche una sciagurata aversità della sorte. Come si fa a non pensarci? Una frazione di secondo, il tempo necessario a un aereo in fase di decollo per superare pochi metri di pista e tutto questo non sarebbe avvenuto. Ma questo ovviamente, non sposta di una virgola il corso delle indagini.

Il procuratore mette sotto accusa

anche i regolamenti, che sono vecchi di tre quarti di secolo e risalgono al 1925, ma che naturalmente, come si è capito dalle prime dichiarazioni dei vertici di Linate saranno un ottimo paravento dietro al quale nascondersi. Il regolamento non impone l'utilizzo dei radar di terra e il personale aeroportuale, per quanto assurdo possa sembrare, in queste circostanze rivela che da anni tutte le manovre avvengono senza questa strumentazione. Forse il regolamento dice anche che si può fare a meno dei semafori, sicuramente non limita i movimenti degli aerei privati, che come si è visto possono circolare in qualunque condizione di visibilità e di traffico. E contro i regolamenti la magistratura ha le armi spuntate, anche se si sta

tentando di fare il punto sulla normativa sulla sicurezza dei voli per verificare la sua aderenza alle direttive della Cee.

D'Ambrosio fa un'ultima considerazione: «Non vorrei che siccome si è trasferita a Malpensa la maggior parte dei voli, si sia abbassato il livello di sicurezza a Linate e che ad esempio si sia deciso di non ripristinare il radar a terra per motivi economici. Io credo che la vita umana abbia un prezzo e ricordo che in Procura è ancora aperta un'inchiesta sulle costruzioni realizzate a una distanza non regolamentare dagli aeroporti. Per questa inchiesta siamo accusati di ingerenza indebita, però poi, quando accadono queste tragedie ci si lamenta». Ieri, la pm Celestina Gravina,

Stamattina la riapertura

L'aeroporto di Linate riapre stamattina alle 6, salvo altri imprevisti. Lo ha detto il direttore dell'aeroporto di Linate, Vincenzo Fusco. «L'assessamento della pista - ha proseguito Fusco - è stato più lento del previsto». Il direttore dell'aeroporto ha detto che la decisione di riaprire oggi deriva dal fatto che non sono ancora terminate le operazioni di sgombero dell'hangar sul quale è piombato l'aereo della Sas e perché viene utilizzata una gru molto alta che interferisce con la zona di decollo. Inoltre non sono state recuperate ancora tutte le salme. «Per questo - ha concluso il direttore dell'aeroporto di Linate - è stata presa la decisione di riaprire stamattina nella assoluta regolarità. Anche le operazioni di smistamento dei bagagli saranno operative nella massima regolarità. Inoltre, non è prevista nessuna riduzione dei voli».



Parenti e amici delle vittime dell'aereo scandinavo coinvolto nel drammatico incidente di Linate
Papi/Reuters

MILANO I video all'interno di Linate continuano a riportare la stessa scritta: «Si informano i signori viaggiatori che causa incidente l'aeroporto di Linate resterà chiuso fino a nuovo avviso». Sarà così fino all'alba, ore sei, data ufficiale e prevista per la ripartenza. Ma i viaggiatori ci sono lo stesso, in attesa. Le compagnie aeree li hanno consigliati: presentatevi per il check in, poi si vedrà. E così i viaggiatori, non molti in verità, fanno la loro coda, timbrano e aspettano diligenti il pulman che li porterà a Orio al Serio, a Torino, a Malpensa. Pazienti e silenziosi. Nessuno protesta. E se protesta, s'azzarda con un filo di voce: mi hanno detto di venire, ma insomma, non è giusto... Così l'aeroporto è silenzioso e i cinque minuti di silenzio, a mezzogiorno in punto, in onore delle vittime, i centodiciotto morti dell'altra mattina (si è lavorato fino alle nove di ieri sera per ritrovarli tutti schiacciati e consumati tra i rottami), pochi ancora riconosciuti (trentotto soltanto, per gli altri ai parenti hanno chiesto foto e radiografie), i cinque minuti di silenzio non fanno la differenza. L'enorme piazza di cemento sulla quale sono tracciate le piste è quasi deserta. Attorno al grande buco nero dello smistamento bagagli si muovono vigili del fuoco, poliziotti, finanzieri con i cani (scampati al macello per pochi metri: il loro canile sta a fianco del magazzino rosso e bianco sventrato, ma i nostri rex non hanno visto nulla, perché le gabbie si aprono verso la strada, viale Forlanini). Le barelle arancioni sono appoggiate un po' ovunque ai lati. In mezzo non ci sono che gli ultimi rottami consumati dal fuoco, contorti, aggrovigliati, tra i quali un giovane carabinieri ha trovato la famosa scatola nera, il flight data recorder dell'aereo scandinavo, dove sono registrate le manovre. Manca il cockpit voice recorder: in quel nastro si conservano le voci.

Sotto tutto c'è ancora qualcuno. Un pompieri, uno dei nostri eroici pompieri (non celebriamo solo quelli di Manhattan) racconta di due corpi avvvinghiati, quasi sciolti nell'abbraccio. Non si distingueva nulla: lui, il pompieri ha dedotto che fossero due innamorati, stretti nell'ultimo balzo verso la morte orrenda. Come i morti, intatti per secoli però, di Pompei.

Il pulmino dei fotografi e dei giorna-

listi, scortati dai poliziotti perché l'area è sotto sequestro, continua a girare attorno per fissare le ultime immagini della tragedia. Sulla testa di tutti lavorano le grosse gru. I camion verdi dell'Amsa, l'azienda milanese per la nettezza urbana, caricano i pezzi e li scaricano, alzano la ribalta, un chilometro più in là, si direbbe in mezzo alle piste. Quasi intatta sembra la parte avanti della fusoliera con la cabina di pilotaggio. Il resto è solo un groviglio. Come sono un groviglio le ipotesi, le spiegazioni, le responsabilità, gli enti, le sigle, tutti a disputarsi quel famoso radar a terra che c'è, ma non c'è, il radar di terra, che è stato cambiato, è nuovo, moderno, aggiornato, ma è in collaudo, forse in manutenzione, che serve e che non serve, che forse avrebbe individuato quel minuscolo, potente e

micidiale Cessna sulla rotta del gigante MD80. La storia del radar è la stessa di tante preziose macchine che le occasionali inchieste sulla malasanità riportano alla luce dagli scantinati di qualche ospedale: perfettamente imballate, come all'origine, centinaia di milioni per non sviluppare neppure una tac.

Anche un radar costa centinaia di milioni. C'era. Hanno detto che era vecchio, l'hanno cambiato ma non funziona, doveva essere pronto in autunno, sarà pronto a fine anno. Adesso spiega che non è obbligatorio, in nessun aeroporto al mondo è obbligatorio, che è una utility, un ausilio, qualcosa in più nei giorni di nebbia (che a Linate sono tanti), l'hanno messo anche a Malpensa, ma lì funziona a metà, solo per le aereomobili, anche se le piste sono per-

corse da una infinità di mezzi, auto, camion, cisterne, bus, tanto è vero che li doteranno di gps, sistema satellitare di rilevamento, per sapere in ogni momento dove viaggiano, anche se la visibilità è niente. Osvaldo Gammino è uno tra i personaggi più intervistati di questi giorni. Rappresenta i vettori, le compagnie che operano nello scalo milanese, si presenta come portavoce dell'Air Operator Committee (sigla Aoc), condusse la battaglia contro Malpensa, minacciando lo sciopero delle compagnie, dà la colpa al radar: «Anche se questa apparecchiatura non è imposta da nessuna regola, si tratta di uno strumento che si deve mettere dove un aeroporto è complesso e infatti a Linate lo chiedemmo venticinque anni orsono». Il radar venne sistemato, ma due anni fa, novembre '99,

ritenendolo obsoleto, l'Enav (altra sigla: Ente nazionale assistenza volo) lo sostituì.

Gammino ha mostrato l'ultimo dei notam, gli avvisi distribuiti in tutto il mondo ai vettori dove si rende noto che il radar a terra di Linate è «out of service dalle ore 10gmt del 5 ottobre 2001 alle 23gmt del 31 dicembre 2001». Ce n'era stato uno precedente di notam, che assicurava: out of service fino alle ore 10gmt del 5 ottobre 2001 (gmt indica l'ora solare). Ci viene un dubbio: ma quel Cessna privato doveva proprio partire da Linate? E Gammino: «Era un velivolo nuovissimo e altamente sofisticato e poi, a Milano dove dovremmo mandarli? I voli privati e quelli di linea a Linate possono coesistere. E coesistono per ragioni di mercato». Cioè di soldi per l'aero-

porto. Gammino ha chiesto la chiusura in entrambi i sensi di marcia della bretella r6 (romeo 6), quella del cambio di strada, usata come una scorciatoia: «Vorrà dire che i vip perderanno dieci minuti del loro tempo, facendo il giro più lungo». L'ingegner Vincenzo Fusco, direttore dell'aeroporto, dipendente del ministero dei trasporti, ha una bella immagine: «Il radar un po' come l'airbag sull'automobile, se c'è è meglio, ma se manca la vettura cammina lo stesso». Ma l'air bag è obbligatorio, come i piloti dell'Up (Unione piloti) vorrebbero fosse anche il nostro ground radar: «Lo chiediamo da tre anni. Vanno modificate urgentemente le regole vigenti». E precisa per loro Marco Marinelli: «Attualmente le Autorità aeronautiche consentono che, anche in caso di nebbia, gli

aereomobili possano operare nei piazzali e sulle piste senza che la torre di controllo abbia la possibilità di verificare i movimenti a vista: i controllori, quindi, danno autorizzazioni al decollo su quanto comunicato dai piloti che hanno bassissima condizione di visibilità». Radar necessario, indispensabile quindi. Il comandante Adalberto Pellegrino, che rappresenta invece l'Ansv (l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), a proposito delle indagini rileva: «Abbiamo idea della meccanica degli avvenimenti ma non del perché: noi dobbiamo capire il perché per evitare che possa ripetersi un incidente simile, e non individuare le colpe». Poi aggiunge: «Le condizioni meteorologiche erano al minimo: cento metri di visibilità orizzontale e cento piedi di visibilità verticale, quindi una impossibilità per i controllori di volo di poter vedere gli aerei. Poi il radar di terra non funzionava». Sarebbe dunque servito. Invece Fabio Marzocca, dirigente Enav, risponde che il radar se c'è è meglio, se non c'è amen: niente l'obbligo.

Entra in scena anche l'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), che protesta tramite comunicato: «Tra i propri mandati istituzionali non è inclusa alcuna capacità di regolamentazione nei confronti dell'Enav e/o di certificazioni degli apparati in sua dotazione che sono, invece, soggetti a collaudo diretto da parte dello stesso Enav». Circa l'installazione del sistema SMGCS (Surface Movement Guidance and Control System) a Linate, l'Enac afferma infine che «la richiesta era stata presentata nel 1994 e valutata dalla preesistente amministrazione di Civilavia che, causa valutazioni negative sulla localizzazione del sistema, aveva richiesto soluzioni alternative».

Spalleggiano l'Enac anche l'Etif e lo Jatmwig (sindacati dei controllori di volo): «L'Enav è responsabile, viste le sue scelte commerciali, per la mancanza del radar di terra, essenziale per un aeroporto in cui la visibilità è impedita dalla nebbia per gran parte dell'anno».

Non tace Fossa, presidente Sea (Società esercizi aeroportuali), ma si astiene: «I compiti del gestore aeroportuale finiscono quando l'aereo si stacca dal finger». Cioè dalla stazione.

Però si capisce che un aeroporto vive di tante gambe: se una arranca, le altre dovrebbero soccorrere.

le vittime

Con le radiografie in mano per riconoscere i parenti

MILANO Uno alla volta i corpi dei morti di Linate vengono sottratti alla loro tomba di rottami, per lo più irriconoscibili: ai familiari è stato chiesto anche il sacrificio di cercare e consegnare radiografie, che saranno indispensabili all'identificazione. Molti dei parenti hanno trascorso la notte dell'hangar militare, trasformato in obitorio, altri sono stati ospitati negli alberghi. Racconta una dipendente della Sea, chiamata a riconoscere due suoi colleghi, morti nell'incidente nell'hangar della strage: «È stato spaventoso, non lo dimenticherò mai - ha raccontato - uno l'ho riconosciuto con certezza, forse si è reso conto del pericolo e si è gettato a terra, coprendosi il viso con le mani. Per questo, il volto era parzialmente riconoscibile ed ho avuto la certezza che si trattasse di lui da una medaglietta che portava

sempre al collo. Dell'altro non posso essere sicura».

Ancora ieri arrivavano i parenti, chi dalla Danimarca, chi dalle varie province italiane. Ciascuno poteva raccontare di speranze di strutte, di dolore e lacrime. Ad assisterli c'era una équipe di psicologi. Ma più di tanto l'aiuto e la solidarietà degli altri non potevano dare.

Le storie sono tante: gente che partiva per un viaggio d'affari, famiglie in volo per una vacanza o per incontrare i parenti. Come Giovanni e Clara Rota, bergamaschi, che con il figlio di 6 anni, Michele, volevano raggiungere in Svezia la figlia Paola, che era lì per motivi di studio, lasciando a casa due figli Matteo di vent'anni e Clemons di dieci. Una famiglia felice, senza preoccupazioni, con una attività bene avviata (possedevano un albergo e un ristorante nella Berga-

masca) Come Viviana Vanelli e Simone Durante, che erano diventati moglie e marito due giorni fa, avevano scelto l'Egitto come viaggio di nozze, poi, dopo l'attacco terroristico di New York e per le minacce di guerra, avevano cambiato idea, scegliendo una meta più sicura, il nord Europa.

Tra gli ultimi morti identificati Riccardo Gioacchini e Mauro Giaretta. Il primo era un imprenditore di Como, 36 anni, viveva a Fino Mornasco, era titolare di una azienda di arredamento. Mauro Giaretta era di Padova, aveva 45 anni. Anche lui viaggiava per lavoro, doveva raggiungere Stoccolma per avviare alcune trattative commerciali per la sua azienda, specializzata nella produzione di macchine per l'alimentazione. A riconoscere i poveri resti sono arrivati la moglie Emanuela e il fratello Franco. Attilio Lazzarini era invece di Milano, aveva 51 anni, sposato con tre figli, dirigente di una società chimica milanese.

Sono stati identificati anche i due piloti tedeschi del Cessna: Martin Schneider aveva 60 anni, il suo collega Paul Koningmann 37.