

Fossa sbaglia le dimissioni lascia il golf invece della Sea

MILANO Giorgio Fossa si è dimesso ma ha sbagliato poltrona: invece di sgomberare il vertice della Sea, come gli chiedono in tanti e sempre più numerosi invitandolo a prendere atto delle proprie responsabilità istituzionali per la tragedia di Linate, Fossa ha lasciato la innocua presidenza della Federazione italiana del golf, incarico dove è difficile fare errori di rilievo e infatti nessuno gli ha mosso alcuna censura. Fossa tuttavia ha colto l'occasione per fare sfoggio di vittimismo fuori posto, parlando di «recuperare immagine e dignità messe alla gogna dalla troppo facile superficialità di tanti media e dal pretestuoso accanimento di alcuni politici». Ieri pomeriggio il cda della Sea ha deciso di stanziare cento milioni a ciascuna delle quattro famiglie dei dipendenti uccisi dalla tragedia che ha causato 118 morti perché mancava il radar di terra e in un sistema aeroportuale tutti i soggetti, anche la Sea e non solo l'Enav, sono corresponsabili della sicurezza. Le segreterie di Cgil-Cisl-Uil e delle rispettive categorie hanno deciso di creare un collegio unitario di avvocati per valutare se esistono le condizioni tecnico-giuridiche per consentire ai sindacati di partecipare ai procedimenti giudiziari che riguardano la sciagura di Linate.

Modena, il giudice convalida il fermo ma le evita il carcere, vivrà nel mantovano in casa di parenti. Le liti in famiglia e un sospetto caso di avvelenamento del bambino

Arresti domiciliari per la madre accusata di omicidio

Gigi Marcucci

POGGIO RUSCO (MANTOVA) Una villetta a ridosso della ferrovia del Brennero è da ieri pomeriggio la prigione di Paola Mantovani, accusata di aver ucciso il figlio sofferente di disturbi psichici. Il gip Federico Maria Meriggi le ha concesso gli arresti domiciliari in casa della zia Maddalena, sorella del padre della Mantovani, a Poggio Rusco. Secondo il magistrato non sussistono né il pericolo di fuga, né quello di inquinamento delle prove. Paola Mantovani, a poco più di 48 ore dal fermo di polizia giudiziaria, ha lasciato il carcere modenese di S. Anna. A Poggio Rusco è arrivata alle 15,30 e, per prima cosa, è stata visitata da un medico che le ha riscontrato una forte depressione. Vivrà con la zia, la cugina Luisa Ribecchi, suo marito Silvano Negri e due figli di 16 e 18 anni. Non potrà telefonare, né parlare con persone diver-

se da quelle con cui divide l'abitazione. Nemmeno con la madre Ada Pongiluppi, che viveva insieme a lei e al marito a Limidi di Soliera e ha dovuto lasciare Poggio Rusco, dove si era trasferita negli ultimi giorni, per lasciare il posto alla figlia. Paola Mantovani è arrivata a bordo di un'auto della Polizia penitenziaria, sdraiata sul sedile posteriore per evitare fotografi e telecamere. Poco dopo sono arrivati alcuni parenti, con vestiti e generi di conforto.

Poggio Rusco è un paese di 6000 abitanti e la notizia dell'arrivo della Mantovani si diffonde in un baleno, dividendo gli animi. «Probabilmente è matta», commenta un barista. «Non invidio quella famiglia. Che lei sia innocente o colpevole, si tratta di una tragedia difficile da dimenticare», commenta un anziano fermo sulla sua bicicletta. L'ordinanza con cui il magistrato ha concesso gli arresti domiciliari confer-

ma gli elementi d'accusa a carico della Mantovani, indagata per omicidio premeditato del figlio. Per il momento è certo che la donna abbia agito all'insaputa del marito, ma non esiste alcuna prova che sia stata aiutata da una terza persona. L'uomo con cui Paola Mantovani aveva intrecciato una relazione sentimentale e a cui aveva telefonato più volte dopo la morte del figlio, è già stato ascoltato dai carabinieri e ha un alibi per la sera del 12 settembre, quando Matteo Nadalini fu soffocato nel sonno. Il sospetto è che al ragazzo sia stato somministrato un farmaco in dose massiccia per allentare le difese. Le tracce di saliva trovate sul nastro adesivo che aveva sigillato un sacchetto di plastica intorno alla testa di Matteo conducono a Paola Mantovani, lo stesso dicasi per le tracce di saliva trovate su tutti i punti di rottura del nastro adesivo con cui la donna aveva detto di essere stata legata da banditi di nazionalità straniera. Trac-

ce organiche appartenenti ad altre persone non sarebbero state trovate o sarebbero comunque insufficienti a ricostruire l'identità di chi le ha lasciate.

Per capire il dramma di Matteo e di sua madre, gli inquirenti stanno scandagliando il passato della famiglia. La vita con Matteo, man mano che il bambino cresceva, era diventata sempre più difficile. Due anni fa, la nonna paterna, Adriana Zanta, aveva deciso di andarsene dalla casa con cui viveva con il figlio, la nuora e il nipote. Matteo era un bimbo autistico, richiedeva continue attenzioni. Padre e madre lavoravano, gran parte delle responsabilità ricadevano sulla nonna. «Aveva 12 anni, si stava attaccando sempre di più a me e a un certo momento io non ce l'ho fatta più», ha raccontato la donna agli investigatori. Partita Adriana Zanta, dopo una clamorosa lite svoltasi in strada, arrivò la consocera Ada Pongiluppi, di alcuni anni più anziana e quindi ancora più sensibi-

le alle fatiche imposte dalla convivenza con un bimbo autistico. Da quel momento in poi, secondo gli inquirenti, la gestione di Matteo comincia a gravare molto di più sulla madre, che nello stesso periodo si sottopone a cure per un'incipiente depressione. Nel maggio scorso, Matteo viene ricoverato per un'intossicazione da farmaci. È stato il padre a dare l'allarme: «Il bambino si era alzato dal letto per fare la pipì e mi ero accorto che camminava con difficoltà. Chiamai la guardia medica, descrissi i sintomi e mi dissero di farlo camminare e di non farlo addormentare», racconterà al giudice Roberto Nadalini. Quella sera Matteo era sfuggito al controllo e aveva ingerito una dose eccessiva di farmaci, che di solito le venivano somministrati dalla madre. I medici classificarono l'episodio come un incidente, senza segnalare nulla all'autorità giudiziaria. Ma ora gli inquirenti stanno riesaminando quell'episodio.

Inferno sull'Autosole: tre morti e 40 feriti

Otto incidenti e più di cento veicoli coinvolti in un tamponamento a catena a causa della nebbia



Il tamponamento a catena verificatosi ieri per la nebbia lungo l'Autosole presso Lodi. Nell'incidente sono morte quattro persone e numerose altre sono rimaste ferite. Canali-Guattelli/Ansa



Forlì, aeroporto violato Via questore e prefetto

ROMA Drastiche conseguenze per i responsabili dell'ordine pubblico a Forlì dopo la violazione nei giorni scorsi dello scalo aereo da parte di alcune persone non autorizzate: il Prefetto e il Questore del capoluogo romagnolo sono stati rimossi dai loro incarichi. Rimosso anche il dirigente della Polizia di frontiera dell'Emilia-Romagna, competente sui controlli nello scalo «Luigi Ridolfi». La notizia relativa a questi tre provvedimenti viene da fonti del Viminale, che tecnicamente parla di «avvicendamento». Da quella vicenda era inoltre scaturita, all'indomani della violazione, una ispezione da parte dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, che aveva portato all'accertamento di una non adeguata applicazione delle norme di prevenzione decise dopo gli attentati terroristici negli Usa. Ed era quindi scattata la sospensione di ogni attività nello scalo «Ridolfi» per almeno sette giorni.

Come si ricorderà, l'episodio che ha scatenato tutto questo risale a lunedì, quando alcune persone non autorizzate erano riuscite a varcare senza essere controllate gli ingressi dell'aeroporto e a raggiungere la pista e un velivolo, portando con sé anche una pistola-giocattolo. Il tutto ripreso con una telecamera portatile e poi divulgato. Il giorno dopo, nonostante il clamore suscitato, ancora una volta si verificò una nuova «incursione», questa volta attraverso un cancello posteriore. E due persone, una delle quali un giornalista di un quotidiano regionale - percorsero senza alcun problema parte della pista. Già dopo la notizia della prima intrusione il Prefetto di Forlì, Cesare Ferri, era stato convocato al Viminale, mentre l'Enac aveva intensificato i controlli anche in altri scali, specie quelli minori. Ieri la decisione di rimuovere non solo il Prefetto ma anche il Questore della città e il dirigente regionale della Polizia di frontiera.

L'autostrada A1 bloccata ieri per un incidente nei pressi di Lodi. Bruno/Ap

Laura Matteucci

MILANO Inferno di lamiere sull'autostrada del Sole, all'altezza del casello di Lodi. Otto incidenti a catena in entrambe le carreggiate, avvenuti uno dopo l'altro tra le 9 e le 9,30 del mattino di ieri in un tratto lungo non più di dieci chilometri dell'A1 Milano-Piacenza, che hanno coinvolto 111 veicoli, tra auto e camion. Il bilancio dei soccorritori, ancora provvisorio, parla di tre morti accertati - ma potrebbero essere quattro - e di almeno una quarantina di feriti, due dei quali molto gravi, subito soccorsi e ricoverati nei più vicini ospedali di Milano, Lodi e Pavia. Sono state la prima, fittissima, nebbia d'autunno, e probabilmente l'eccesso di velocità, a trasformare l'usuale tragitto di tanti pendolari tra Milano e Piacenza, di tante persone in viaggio perlopiù di lavoro, in uno spaventoso maxitamponamento.

Per i primi soccorritori, uno scenario da incubo: i morti, i lamenti dei feriti, decine di persone sotto shock, e dappertutto vetri e auto sfasciate, camion accartocciati.

«Era come andare contro un muro a 40 all'ora», dirà poi un automobilista, rimasto lievemente ferito.

A quell'ora del mattino la visibilità era ancora molto scarsa, meno di quindici metri, e il limite di velocità era ridotto a 50 chilometri orari. Una precauzione che, però, forse qualcuno non ha rispettato, e che comunque non è bastata ad impedire il disastro. Le vittime identificate sono soltanto due, entrambe quarantenni, mentre per le altre gli accertamenti sono ancora in corso.

Molte le ripercussioni sul traffico nell'intera tratta interessata: la A1 tra Milano e Piacenza è stata chiusa su entrambe le corsie di marcia per ore (in direzione nord è stata riaperta alle 16,25, mentre la sud è rimasta bloccata fino alle 18,40), per permettere ai mezzi di soccorso e alla Polizia di intervenire, mentre il casello di uscita di Lodi è stato riservato ai soccorsi e alle macchine rimaste imbottigliate. Lungo il percorso infernale, sono anche stati aperti lateralmente dei varchi, in modo da consentire il transito alle autoambulanze. Per

rimuovere i mezzi incidentati sono stati indirizzati sul posto 12 autogru pesanti e 24 carri attrezzi con gru leggere, ma per liberare la strada da tutti i veicoli ci sono comunque volute ore e ore di lavoro: come spiegano dalla società Autostrade, oltre alle autovetture si trattava di rimuovere parecchi mezzi pesanti, per i quali occorrono carri specifici.

Intanto, alle centinaia di automobilisti che per quasi tutta la giornata sono rimasti intrappolati nel serpente di auto che si è creato senza potersene andare, sono stati distribuiti generi di conforto, qualcosa da bere e da mettere sotto i denti. A chi invece è riuscito ad uscire dall'autostrada è stato risparmiato il pagamento del pedaggio, per facilitare il deflusso dei veicoli. L'eco degli incidenti si è fatta sentire in tutta l'area Milano-sud, con intasamenti a catena su tangenziali e provinciali, e soprattutto sulla statale (e parallela alla Milano-Piacenza) via Emilia. La nebbia del mattino ha iniziato a dissolversi solo intorno alle 12,30, impedendo di fatto fino a quell'ora l'intervento dell'elisoccorso, cui hanno sofferito

le ambulanze del 118 e degli ospedali di Lodi, Pavia e Milano, dove sono stati immediatamente trasportati i feriti, e i vigili del fuoco.

Proprio ieri mattina, intanto, l'Acci-Istat ha reso noti i dati sugli incidenti stradali relativi al 2000, ridotti del 3,2% rispetto al '99. In termini assoluti: nel '99 si sono verificati 219.032 incidenti, diventati 211.941 nel 2000. La tendenza si conferma anche per i feriti (301.559 nel 2000, 316.698 l'anno precedente), e i morti (6.140 contro i 6.633 del '99).

Il dato italiano sugli incidenti conferma quello europeo: secondo gli studi sulla mortalità nell'ultimo decennio, nei 15 Paesi dell'Unione europea il numero delle vittime si è ridotto con una percentuale media del 26,8%, ed una punta massima del 35,7% per la Spagna.

Cifre che, anche se confortanti - dicono dall'Automobile Club d'Italia - non devono far abbassare la guardia, spingendo tutti ad osservare le regole di sicurezza, soprattutto con l'arrivo della brutta stagione e - come insegna ancora una volta la tragedia di ieri mattina - delle nebbie.

Quattro uomini sono morti, uno è salvo per caso. Inspiegabili le cause, a bordo avevano il radar e il pilota era esperto

Precipita un elicottero in Toscana, è il terzo in pochi giorni

Massimiliano Frascino

GROSSETO È apparentemente inspiegabile l'incidente verificatosi intorno alle 20,00 di mercoledì sera sui monti dell'Uccellina, che ha visto coinvolto un elicottero della Guardia Costiera impegnato in un'operazione di addestramento congiunta italo-francese, durante la quale - ironia della sorte - si sarebbe dovuto recuperare un naufrago in mare in seguito alla simulazione di un incidente aereo. L'elicottero del reparto di soccorso della Guardia Costiera, di stanza presso la base di Lumi (La Spezia), era a circa sei miglia a sud del luogo in cui secondo i piani di volo avrebbe dovuto trovarsi, ed è andato a schiantarsi contro Poggio Lecci, uno dei rilievi dei Monti dell'Uccelli-

na, nel territorio del Parco della Maremma. Il bilancio di questa sciagura aerea è pesante: nell'impatto hanno perso la vita quattro dei cinque uomini dell'equipaggio, i cui poveri resti sono stati trovati carbonizzati a pochissima distanza dal rotore del velivolo, un Agusta Bell 412. La buona sorte ha risparmiato il quinto uomo, Gilberto Mastromuzzi, che se l'è cavata con una frattura ad un braccio. A salvargli la vita, con ogni probabilità, è stato il fatto che fosse l'unico membro dell'equipaggio a non essere allacciato al sedile con le cinture di sicurezza. Il suo ruolo di «aerosoccorritore» addetto al verricello, ha fatto sì che fosse vicino al portellone laterale dell'elicottero, dal quale è stato sbalzato fuori al momento dell'impatto.

L'inspiegabilità dell'incidente, sul quale

sono state immediatamente aperte due inchieste della Magistratura ordinaria e dell'Aeronautica militare, deriva da più di una considerazione logica. Il pilota del velivolo, Marco Parmigiani, era espertissimo di missioni di salvataggio in condizioni di rischio, aveva alle spalle 1.500 ore di volo (corrispondenti a 4 anni di addestramento specifico) e conosceva molto bene la zona, dal momento che il reparto della Guardia Costiera di Lumi ha competenza per la fascia tirrenica fino all'altezza del promontorio dell'Argentario. In questa zona, d'altra parte, insieme ai colleghi deceduti, era intervenuto anche lo scorso giugno, proprio in una missione di recupero di naufraghi. L'ultima missione, inoltre, era programmata nel contesto di un'esercitazione in condizioni di assoluta sicurezza, dal momento che nella giornata

precedente il disastro era stato compiuto un sopralluogo e che esisteva un dettagliato piano di volo, che in teoria metteva al riparo l'equipaggio dai rischi di una navigazione notturna in condizioni di emergenza. Infine, l'elicottero era dotato di un radar che grazie al sistema Gps ricostruisce in tempo reale la mappa della zona di operazione. Addestrarsi, i protocolli operativi prevedevano che in caso di un guasto ai sistemi di orientamento e rilevamento dell'elicottero, l'equipaggio sarebbe dovuto tornare immediatamente alla base; questo perché, trattandosi di un'esercitazione, non era necessario correre rischi inutili.

Il fatto che la notte dell'impatto ci fosse una densa foschia, quindi, teoricamente non avrebbe dovuto influire sull'esito dell'operazione.

E invece, l'elicottero si trovava a diversi chilometri di distanza dalla rotta stabilita. L'impatto con la collina è avvenuto proprio perché il velivolo si trovava ai 1000 piedi (330m) previsti dal piano di volo, ma non aveva sotto di sé la foce del fiume Ombrone come doveva essere. Lo schianto è avvenuto ad una velocità di 160/180 km all'ora intorno alle 20,20, dopo l'ultimo contatto radio delle 20,16, nel corso del quale non erano state segnalate anomalie. Una volta sparito dal radar, e falliti i tentativi di entrare in comunicazione, sono scattati i soccorsi, e poco dopo le 22,00 è stato individuato il membro dell'equipaggio sopravvissuto, subito recuperato da un altro elicottero nel frattempo dirottato sulla zona. Drammatica la scena presentatasi ai primi soccorritori che hanno raggiunto la zona a piedi.

«Abbiamo camminato nella macchia al buio per circa un'ora, portando a mano due estintori ciascuno - spiega Dorian Germani, la guardia del Parco della Maremma che ha guidato il manipolo dei soccorritori - ma quando siamo arrivati sul posto è stato chiaro che non c'era più nulla da fare. L'incendio aveva liquefatto l'apparecchio, ed erano rimasti integri solo il portellone, il codino ed il verricello. I corpi dei militari erano carbonizzati».

Questo disastro, purtroppo, avviene ad appena una settimana di tempo da un altro gravissimo incidente che ha coinvolto l'eliambulanza del 118, di stanza presso l'ospedale provinciale di Grosseto. Un altro tragico evento con 5 persone morte, avvenuto in condizioni quasi identiche: sempre di notte, sempre per un impatto contro una collina, sempre in

difficoltà da un piano di volo che i piloti conoscevano bene.

Anche in questo caso non sembrerebbero esserci spiegazioni logiche plausibili, se non quelle dell'errore umano o del guasto meccanico improvviso. Che comunque rimangono ad oggi tutte da dimostrare.

Dell'inquietudine diffusa che questi due eventi tragici hanno suscitato, si è fatto portavoce il presidente dell'Amministrazione provinciale Lio Scheggi: «appena mi hanno informato dell'incidente - ha detto - allo sgomento è seguito un interrogativo: perché due elicotteri cadono durante un volo notturno a bassa quota, in circostanze simili. C'è forse un problema di sicurezza? È chiaro che a questa domanda dovrà essere data una risposta adeguata».