

Giuseppe Caruso

MILANO L'aereo che si è schiantato contro il Pirellone ieri pomeriggio alle 17:46 è un Commander A112. Si tratta di un velivolo da turismo a motore di produzione statunitense, che la Rockwell ha messo in cantiere a partire dal 1976. Un buon aereo secondo gli esperti, ma un po' vecchio.

Il velivolo era decollato da Locarno alle 17:15 ed era diretto a Milano, con regolare piano di volo. A condurlo vi era il sessantenne Luigi Fasulo, di cittadinanza svizzera ed italiana.

L'aereo, secondo quanto ha riferito il presidente dell'Enac Alfredo Roma, ha avuto un normale contatto di avvicinamento con la torre di controllo di Linate e ha successivamente segnalato un problema al carrello. Preso atto della situazione, dall'aeroporto lo hanno invitato ad allontanarsi in direzione ovest dall'area di atterraggio. Poco dopo il velivolo si è schiantato contro il grattacielo sede della giunta regionale, senza che Luigi Fasulo fosse nuovamente entrato in contatto con la torre di controllo.

Per questo motivo dall'Enac ipotizzano che il pilota non sia stato più in grado di pilotare l'aereo o per un malore improvviso o per colpa del fumo a bordo, con l'ossido di carbonio che avrebbe fatto perdere i sensi all'uomo. Il malore avrebbe potuto colpire Fasulo nel momento in cui ha provato a far uscire manualmente il carrello bloccato per avaria e che normalmente è azionato da un motore elettrico. Secondo

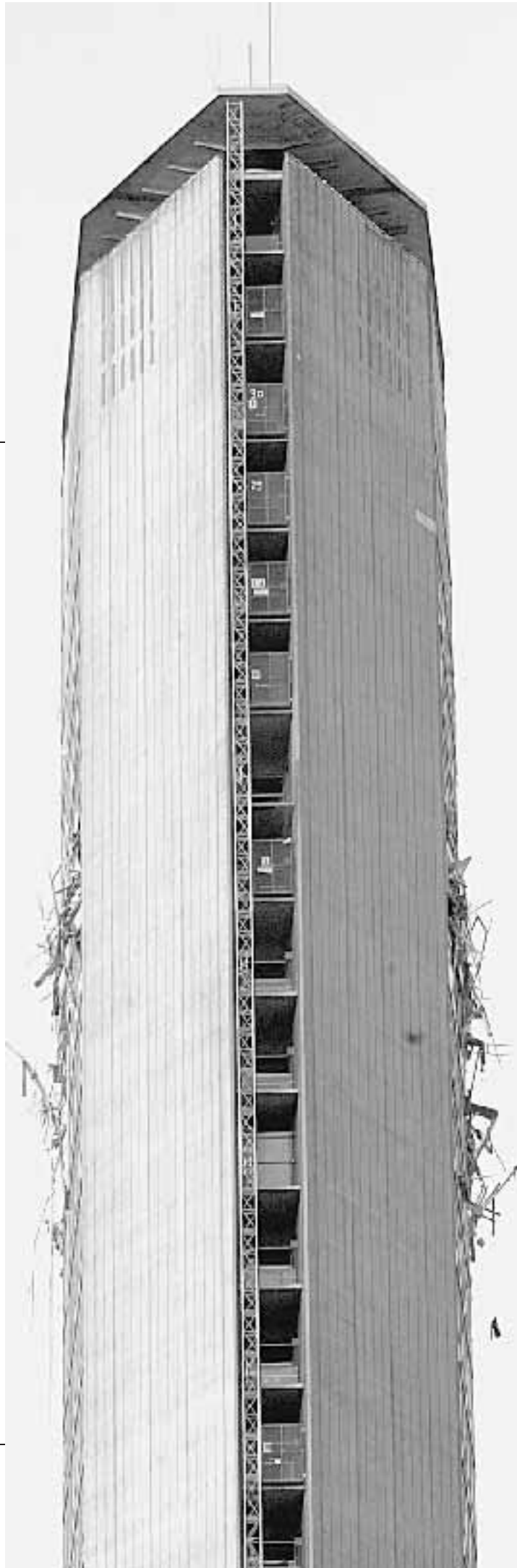
“ Luigi Fasulo, 65 anni 5 mila ore di volo fu in passato protagonista di un atterraggio di fortuna su un campo di patate per mancanza di carburante



“ Era decollato da Locarno mezz'ora prima dello schianto e seguiva un piano di volo autorizzato Doveva rifornirsi all'aeroporto di Linate ”

Perché il pilota ha sorvolato la città?

Il dubbio degli esperti sulla dinamica dell'incidente e il racconto di chi lo conosceva



Una vista del profilo del grattacielo con i piani devastati dal piccolo aereo

il portavoce dell'Anpac, sindacato dei piloti di linea, Menico Snider, «la manovra è facile per un pilota addestrato, ma potrebbe aver comportato uno sforzo eccessivo per un uomo anziano. Se fosse andata così, l'aereo avrebbe potuto deviare abbastanza da arrivare nella zona del Pirellone».

Anche l'aeronautica militare ha confermato che l'aereo seguiva un piano di volo autorizzato e che non si trattava di una traccia radar sconosciuta, non identificata o in qualche modo anomala. Il Cofa (comando operativo forze aeree) di Poggio Renatico, in provincia di Ferrara, l'ente militare che ha il coordinamento di tutto lo spazio aereo italiano, non ha rilevato nulla di strano ed ha «comunque, da subito, incrementato il grado di appronta-

mento della difesa aerea». Alcune coppie di caccia sono state allertate, in modo da essere pronte ad un eventuale decollo in soli cinque minuti.

Di certo c'è che il comportamento di Fasulo è stato l'esatto opposto di quello che si richiede di norma ad un pilota, visto che la prima regola è proprio quella di non sorvolare i centri urbani. La zona dello schianto è piuttosto distante dall'aeroporto di Linate, però in linea d'area è raggiungibile in soli due minuti.

Ma chi era Luigi Fasulo? Secondo il presidente dell'aeroclub di Locarno, Pietro Marci, si trattava di «un pilota esperto. Aveva alle spalle oltre 5000 ore di volo ed un'abilitazione a quello strumentale. Inoltre il pilota conosceva molto bene la

zona e l'aereo che guidava era anche di sua proprietà. Forse ha avuto un malore». Anche per Francesco Micheli, presidente di e-Biscom, Fasulo era «un pilota professionista, che io ho conosciuto personalmente. La rotta prevista per arrivare a Linate è Locarno-Saronno-Rogoredo, tutta lontana dai centri abitati. Una traiettoria nord-sud. L'aereo ha invece impattato in direzione sud-nord. Questo fa presumere che una volta arrivato in prossimità di Linate, Fasulo abbia riscontrato dei problemi tecnici, l'avaria al carrello di cui si parla, a causa della quale avrebbe deciso di effettuare qualche manovra di attesa sopra la città nel tentativo di riparare il guasto».

«Si sa che Fasulo», ha aggiunto Micheli, «doveva fare un rifornimento di carburante a Linate e que-

sto spiega perché l'impatto abbia causato un'esplosione limitata. Probabilmente l'impatto non è stato frontale ma con un'angolazione inferiore ai 90 gradi e questo spiegherebbe l'estensione dello squarcio sul Pirellone, nonostante le ridotte dimensioni del velivolo».

Luigi Fasulo, pensionato, era sposato ed aveva due figli, di cui uno pilota professionista presso la compagnia elvetica Swiss (ex Swisair) e uno ingegnere. Il pilota del Commander A112 abitava a Pregassona, un quartiere di Lugano.

Pietrangelo Fasulo, amico del pilota e suo vicino di casa, racconta che «Gino pilotava spesso aerei piccoli. Cinque mesi fa aveva avuto un incidente in moto. In questo periodo si trovava in Italia, nella sua casa sul lago di Como, dove passava buona parte del suo tempo libero».

Nel passato di Fasulo c'è anche un atterraggio di fortuna su un campo di patate dovuto a mancanza di carburante. Rosi Greco, imprenditrice, moglie del giornalista Alain Elkann e amica di Fasulo, ricorda quell'incidente così. «Io non ero a bordo quella volta. So però che aveva calcolato una certa quantità di carburante per coprire il tragitto che doveva compiere. Ma l'improvviso vento in direzione contraria, evidentemente, fece consumare all'aereo più benzina di quella caricata nel serbatoio. Così - racconta ancora - si trovò costretto ad un atterraggio di emergenza e l'aereo finì in un campo di patate. Anche se quella volta - aggiunge - fu veramente sconsiderato a non mettere abbastanza benzina».

Sgomberato il consolato Usa

MILANO Il consolato americano a Milano è stato evacuato immediatamente dopo lo schianto di un piccolo aereo contro il Pirellone. Lo ha affermato la rete televisiva americana Cbs, subito rilanciata dalle agenzie di stampa italiane. «Un elicottero sorveglia dall'alto la sede del consolato», ha aggiunto l'emittente.

Intanto, un architetto della direzione affari regionali della Regione Lombardia, Giovanni Mascosolo, 34 anni, ha riferito che una ventina di giorni fa si era svolta una prova di evacuazione del Pirellone. «Noi del quattordicesimo piano - ha detto Mascosolo - avevamo fatto una simulazione e questo ci ha permesso di uscire in modo ordinato quando l'aereo si è schiantato contro l'edificio: eravamo una quarantina e io sono sceso in camicia, lasciando in ufficio giacca e borsa», racconta, spiegando di aver sentito una «doppia esplosione» e poi anche negli uffici del suo piano è arrivato il fumo.

Da parte sua Silvia Varatell, dipendente della Regione che lavora al quindicesimo piano, delegata sindacale e incaricata - insieme ad altri - della sicurezza, ha raccontato che dopo l'11 settembre «avevamo fatto un'evacuazione tipica dell'antincendio e nonostante alcuni falsi allarmi bomba non era stato preparato nessun piano particolare».

«Così siamo scappati dagli uffici»

Venti giorni fa l'ultima delle prove di evacuazione decise dopo l'11 settembre

Roberto Rossi

MILANO Una ragazza corre nella piazza deserta. Ha il naso rotto e sangue dappertutto. Corre senza sapere dove va. È una delle prime uscite dalla Regione. Contrariamente alla ragazza si e lunghi, bassa di statura. Porta un maglione che le si è impregnato di sangue. Si siede su una panchina di marmo di piazza Duca D'Aosta davanti al Pirellone squarciato. Ancora stanno cadendo dei fogli bianchi, candidi come neve.

«Ero al ventesimo piano», ci racconta sillabando le parole. Proprio quello colpito dall'aereo. Il naso le comincia a sanguinare, ma lei non se ne accorge. Non ci fa caso. Le allungiamo un fazzoletto con il quale comincia ad asciugarsi. Si stende sopra la panchina di marmo. Ha anche il braccio che le sanguina. Ancora sulla piazza non sono arrivate ambulanze. C'è qualche gazzella della polizia e macchine sparse della polizia municipale. Anche loro non sanno che cosa fare. Storditi come tutti.

«La mia amica, la mia amica», continua a ripetere quasi in trance. «Era vicina a me. Dov'è finita? Che cosa è successo, che cosa è successo?». In lontananza si sentono le sirene. Sono le prime ambulanze. «Stavo preparandomi ad uscire. Ero pronta per tornare a casa. Mi ero alzata per indossare il soprabito e tornarmene a casa. E poi un rumore sordo. Sempre più potente e, infine,

un boato. Sono riuscita a imboccare le scale. Dov'è la mia amica?». La aiutiamo a raggiungere la prima pattuglia di carabinieri. Il militare ci chiede chi siamo. Una deformazione professionale a dir poco irritante.

Accanto a noi un dirigente della Regione. Contrariamente alla ragazza non ha un graffio. Lui è uscito un minuto prima che l'aereo si infilasse negli uffici. Ha il telefonino in mano. «Ti dico che è stato un Cessna» urla a chi lo ascolta all'altro capo del telefono. «L'ho visto arrivare diritto. Ero appena uscito dal palazzo». Ha la barba ben curata. L'impermeabile di color grigio. Gli chiediamo quanti erano nel suo ufficio. Ci guarda, ma non ci vede. Sta ancora pensando a pochi minuti prima. Ha ancora stampato in faccia l'incredulità dello schianto. Poi si riprende «Non citi il mio nome, per favore. Non lo facciamo. Non lo facciamo».

Ci spostiamo poco più giù. Non c'è panico. Ma solo un grande senso di smarrimento. Due donne si tengono a braccetto. Anche loro sono appena uscite dalla struttura dilaniata. Una di loro ha un braccio che sanguina e i piedi martoriati. Sembrano stigmatate. «Ho tolto gli stivali per scendere le scale. Avevano il tacco alto». Li ha con sé. Stretti alla mano destra.

La sua amica la rincuora. Lei, spaventata, ci spiega dove lavorava. «Ero al 25° piano (quello delle segreterie). Non ho visto niente. Quando abbiamo sentito l'esplosione siamo

corse alle scale. Qualcuno ha detto che gli ascensori stavano fumando. Mi sono tolta gli stivali e ho cominciato a correre giù per le scale. Erano piuttosto affollate. Siamo scesi in modo ordinato. Solo una ventina di giorni fa si era svolta una prova di evacuazione. Ho pensato subito a mio figlio». Le chiediamo se anche lui lavora al Pirellone. «No, non lavoro qui. Ma ha soltanto me».

La polizia intanto sta cominciando a transennare la zona. Un uomo, sulla cinquantina, capelli bianchi, forza un ingresso. Un poliziotto lo insegue e gli afferra un braccio. Lui gli dà uno spintone e gli urla: «Là dentro ho mia figlia. Se mi volete fermare mi dovete ammazzare». Il poliziotto non reagisce e lo fa passare. Lui corre verso i detriti, verso le macchine parcheggiate e sfondate da alcuni pezzi della struttura caduti, verso i vigili del fuoco che cominciano a entrare.

Facciamo il giro della piazza. La polizia ci urla dietro. Temono un pericolo di crollo. Il ricordo dell'11 settembre è vivo. Incontriamo due uscieri. Li riconosciamo dalla divisa e dalla spilletta che raffigura la Rosa Camuna (simbolo della regione Lombardia) che hanno appuntato sul petto. Gli chiediamo quante persone erano dentro al momento dell'impatto. Quante ne hanno viste uscire a quell'ora (le 17,46). «Non sappiamo quante persone erano. Gli uffici non erano completamente vuoti. In molti erano usciti. Soprattutto le mamme. Lo scrivo. Nel palazzo non c'erano mamme». È sconvolto. Ha nella mano un cellulare. Prova a chiamare casa. Ma tutte le linee sono interrotte. «La prego, posso fare una telefonata a casa?». Gli allungiamo il telefono, sapendo che comunque neanche il nostro funzionerà. Lui prova a comporre il numero. Non ci riesce. Ci ridà il telefono. Appoggia la testa sulla spalla dell'amico che ha dei baffi folti e lo sguardo vuoto. Un cenno e ne si ritornano verso la zona transennata.

La piazza si riempie piano piano. Polizia, Carabinieri, ambulanze, volontari. Cominciano ad arrivare anche i curiosi. Un uomo si siede sopra una barella dell'ambulanza. Ha macchie di sangue dappertutto. Sulla camicia azzurra risaltano ancora di più. Si tiene la testa con una garza. Ha un piccolo squarcio sulla parte sinistra. «Niente di grave» ci dice. «Solo grande spavento». La cravatta a righe gialle e blu è allentata e impregnata del suo sangue. Lo lasciamo alle cure del medico che nel frattempo è arrivato da chissà dove tra la folla. La polizia continua a cercare dottori infermieri tra la gente che si raduna. I megafoni delle gazzelle lo ripetono a palla.

Una signora ci passa vicino. Lavora al 15° piano, nel settore Politiche femminili. «Parte delle persone che lavorano nel mio ufficio sono scese. Abbiamo trovato in strada i colleghi». Una di queste la vede da lontano. Si avvicina e la abbraccia.

Alto 127 metri, è stato realizzato tra il 1956 e il 1960 su progetto di Gio Ponti e Luigi Nervi come sede della Pirelli

Quell'edificio simbolo della borghesia industriale

russo per la parte riguardante il cemento precompresso.

Arditissima l'immagine, che si presenta come una sottile lama di spada, pur essendo un colosso di un volume di oltre 122 mila metri cubi su una superficie di appena mille metri quadri, corrispondenti all'incirca all'area occupata nel 1872 da Giovanni Battista Pirelli col suo primo stabilimento per la fabbricazione di articoli di gomma. Più che periferia era allora aperta campagna, che restò tale fino alla vigilia della prima guerra mondiale. Le persone più anziane ricordano ancora attorno alla fabbrica pascolare le mucche.

Negli anni Cinquanta il grattacielo venne costruito per farvi la se-

de amministrativa della grande industria. Simbolo degli anni del boom economico, Alberto Pirelli l'immaginava come un modernissimo edificio, la cui prima pietra venne posta il 12 luglio del 1956. Intorno a questa grande opera venne lanciata una grande campagna di comunicazione seguita giorno per giorno dai mass media fino al giorno dell'inaugurazione che avvenne il 4 aprile del 1960. Ma questa storia durò meno di vent'anni. Poi i proprietari preferirono venderla per 52 miliardi alla Regione Lombardia, bisognosa di molto spazio per la sede della giunta, gli assessorati, la presidenza, la sala del Consiglio regionale e gli uffici di otto Direzioni Generali.

Trenta i piani più la terrazza che avrebbe dovuto servire come eliporto per gli elicotteri, che lo fanno essere uno dei grattacieli più alti d'Europa, lontano tuttavia da quelli americani e dalle torri gemelle, distrutte da un attentato terroristico l'11 settembre scorso, drammaticamente evocato non appena si è avuta la notizia della distruzione dei piani alti del Pirellone.

Parecchi ormai sono i grattacieli anche a Milano, ma quelli che più ne caratterizzano il profilo sono la Torre Velasca e il Pirellone. Quest'ultimo colpisce per la snella eleganza, opera di geniali costruttori.

Ambizioso il progetto della società Pirelli, la cui realizzazione doveva assumere il carattere di una

specie di cattedrale laica, a trionfale celebrazione di una imprenditoria, che ha segnato la storia del Paese. In effetti, il Pirellone resta - come è stato notato non solo dagli addetti ai lavori ma anche dai comuni cittadini - come uno dei pochi contributi monumentali che la città deve al mondo dell'imprenditoria. Peraltro la storia della Pirelli è quella di una dinastia di imprenditori che è riuscita a mantenere la guida e il controllo di un gruppo di grandi dimensioni per oltre centoventi anni.

La Società nacque nel gennaio del 1872 con un capitale di 215.000 lire e un piccolo stabilimento allora in aperta campagna. L'aria scelta era la «Brusada», quella stessa dove poi venne costruito il Pirellone. A

quei tempi, come è noto, pochissimi erano gli articoli di gomma. Non esistevano, tanto per dire, le ruote di gomma per i veicoli, che d'altronde non erano ancora a motore. Si cominciò allora con il produrre placche di gomma, guarnizioni ed altri articoli per applicazioni industriali. La crescita fu rapidissima. Nel 1882 l'azienda aveva già trecento dipendenti, un milione e mezzo di fatturato e un milione e centomila lire di fatturato, che in quegli anni di fine ottocento rappresentavano una bella cifra. Nel 1898 lo stabilimento veniva descritto come il più moderno di Milano e i suoi dipendenti erano vertiginosamente saliti, fino a raggiungere la quota di 2400 operai. Poi la crescita fu sem-

pre in salita. All'inizio della seconda guerra mondiale il capitale della Pirelli aveva raggiunto i trecento miliardi, mentre i dipendenti, distribuiti in dodici stabilimenti, erano diventati dodici mila. Alla fine degli anni sessanta, 53 erano gli stabilimenti, 76.000 i dipendenti e 700 miliardi il fatturato. Una grande struttura industriale e proprio in quegli anni nacque il progetto del grattacielo, simbolo del potere capitalistico, alla cui costruzione vennero chiamate le migliori intelligenze dell'architettura e dell'ingegneria. Un grande sogno portato a compimento, la cui interruzione fu dovuta probabilmente alla crisi che nel 1969, per la prima volta, portò la Pirelli a lavorare in perdita.