

Susanna Ripamonti

MILANO Nessuno lo dichiara ufficialmente, ma per la procura di Milano l'inchiesta sul disastro del Pirellone di fatto è chiusa. Anzi, si era già chiusa giovedì sera alle 18.50, quando il procuratore Gerardo D'Ambrosio assieme alle pm Ilda Boccassini e Bruna Albertini avevano ormai raccolto elementi sufficienti per scartare tassativamente l'ipotesi più drammatica, quella di un attentato terroristico. Avevano sequestrato i nastri delle comunicazioni tra l'aereo e la torre di controllo, la Polaria li aveva ascoltati e trascritti e aveva comunicato i risultati. Non c'era nessun elemento che potesse far pensare a un attentato e a quel punto restavano in piedi tre ipotesi, le stesse che ha ripetuto ieri mattina il procuratore: «Può essersi trattato di un incidente, di un malore o di un suicidio, ma noi dobbiamo valutare se esistono fatti di rilevanza penale, il resto è letteratura». L'indagine per cui si procede è per disastro colposo, ma il responsabile del disastro è morto e l'unico dato che resta da accertare è se ci siano responsabilità dei controllori di volo di Linate. Ma D'Ambrosio e la pm Bruna Albertini, unica titolare dell'indagine, precisano subito: «sia chiaro, allo stato non ci sono indagati».

Ciò detto, restano in piedi tutti i dubbi che D'Ambrosio liquida come «letteratura». Ma se Fasulo ha deciso di suicidarsi, se deliberatamente ha centrato il Pirellone per mettere fine con un gesto omicida alla sua vita, nessun processo e nessuna indagine potrà mai accertarlo e ieri D'Ambrosio era poco interessato a questa tesi. «Noi ci occupiamo dei fatti, delle ipotesi fantasiose, se avete tempo da perdere, occupatevi voi giornalisti».

I fatti per il procuratore sono l'analisi incrociata degli elementi raccolti: le trascrizioni delle comunicazioni radio tra il pilota e la torre di controllo, i tracciati di volo, la segnalazione di un'avaria al carrello, le testimonianze. Tutto avviene nel giro di pochi minuti. Alle 17.15 il Piper Air Commander decolla da Locarno, alle 17.39 il pilota comunica alla Torre il contatto con Linate a 4 miglia dalla pista. Alle 17.42 la Torre conferma il turno e le modalità di atterraggio sulla pista 36R, l'unica attiva. Il pilota dice di avere un «piccolo problema, un'avaria al carrello», e la Torre gli ordina di orbitare nello spazio aereo dell'aerostazione Ata per Ovest. Alle 17.43*24 Fasulo si fa vivo per l'ultima volta dicendo «Confermo problemi al carrello sto eseguendo estrazione manuale. Ripeto: ho un'avaria al carrello». Poi esce di rotta. Alle 17.44*41 la Torre lo chiama ma l'aereo non risponde più. Alle 17.46 l'impatto. In questa sequenza ci sta benissimo la dinamica che privilegia gli inquirenti, quella dell'incidente. Fasulo aziona il pilota automatico, si abbassa per manovrare la leva che permette la fuoriuscita manuale del carrello. La manovra richiede poco più di un minuto e lo stesso tempo è quello necessario a un velivolo che viaggia a 300 chilometri all'ora per spostarsi da Linate al Pirellone. Quando riprende il controllo della situazione è troppo tardi, il grattacielo si staglia davanti a lui e non c'è modo di evitarlo. Sulla base di questi dati la Pm Albertini conclude: «non emerge alcuna intenzionalità, anche se c'è un minuto di silenzio durante il quale la torre di controllo non è riuscita a comunicare con l'aereo e non si sa cosa sia accaduto».

Poi ci sono i retroscena, le chiacchiere, le ipotesi tutte da verificare. La prima, suffragata dal sindaco Albertini, dal ministro Lunardi e dagli scetti-

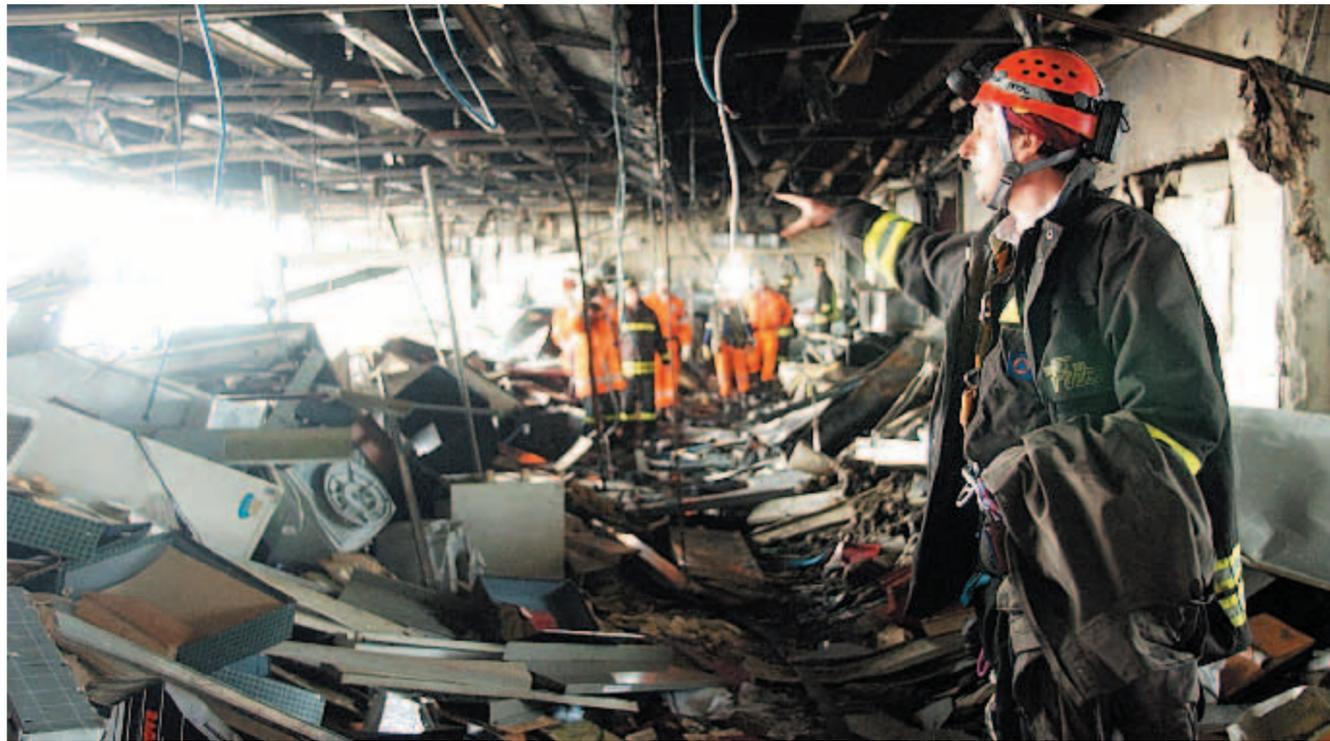
“ Il pilota aveva precedenti per contrabbando e per rissa. Il suo nome in un'inchiesta a Nizza e in un'altra a Rovereto. I magistrati: niente fantasie ”



Le ultime parole con la torre di controllo: «Confermo, ho problemi al carrello, provo l'estrazione manuale». Poi il silenzio e lo schianto

Milano, tre ipotesi per un mistero

D'Ambrosio: improbabile il suicidio. La Procura lavora sull'incidente o sul malore



Pompieri a lavoro per controllare le strutture del grattacielo Pirelli

gli esperti

«La sicurezza assoluta non esiste. L'abbattimento? Non ci sarebbe tempo»

Mariagrazia Gerina

ROMA «Fatalità». Evento «non prevedibile e quindi non prevenibile». «Grande anomalia». Le definizioni si inseguono, il giorno dopo il disastro. Vanno tutte nella stessa direzione, indicano l'impotenza e acquiscono un peso ancora più grave per la coscienza perché l'anomalia è capitata a poca distanza da un evento traumatico mondiale: «Abbiamo tutti un nervo scoperto, dopo l'11 settembre», commenta il comandante Adalberto Pellegrino, portavoce dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv). L'ipotesi terroristica, per fortuna, è stata scartata subito. Ma se un aereo può sorvolare Milano e schiantarsi contro il grattacielo simbolo della città, resta da chiarire che cosa sia la sicurezza. «È il massimo del controllo possibile», risponde il portavoce dell'Ansv. Mentre il direttore generale dell'Enac, Pierluigi Di Palma risponde con una prova di efficienza: «In 20 minuti siamo stati in grado di riferire al ministro Lunardi, abbiamo in pochissimo tempo identificato con certez-

za aereo e pilota e dato rassicurazioni rispetto all'ipotesi terrorismo». Insomma, la partita della sicurezza si gioca tutta tra il prima e il dopo. «Non si può mica impedire il volo», aggiunge Di Palma. Il punto è che il fattore umano resta imprevedibile: «Possiamo mettere delle regole, stringerle, valutare gli uomini, ma quel margine di imprevedibilità resta».

Tecnicamente, la sicurezza annovera due filoni: la «safety», che riguarda «il miglioramento quotidiano degli uomini dei mezzi e dell'ambiente operativo» e la «security», che invece opera perché aeroporti e aerei siano «aree sterili», ossia non accessibili ai malintenzionati. In ogni caso si tratta di lavorare sulla prevenzione. E l'ipotesi dell'abbattimento? Un aereo o un pilota che si allontanano dalle regole possono essere abbattuti? «Mi sembra molto da «Top gun», commenta Pellegrino. «È impensabile. E poi non ci sarebbero nemmeno i tempi. In due minuti (tanto ha impiegato il monomotore a dirigersi dalla pista di Linate contro Pirellone ndr) un aereo militare non fa nemmeno in tempo a decollare».

Nonostante lo sgomento, gli esperti ripetono che

il trasporto aereo è il più sicuro, quello in cui si verifica il minor numero di incidenti. Però, nella sicurezza, ribadisce l'Ansv ci sono cose da rivedere. Nel mirino, in particolare, la cosiddetta «aviazione generale», che va dal volo turistico al deltaplano. «E non da adesso», sottolinea Pellegrino. Al Parlamento italiano l'Ansv, operativa dall'ottobre 2000, ha presentato un rapporto il 28 marzo. I dati parlano: nel 2001 l'agenzia ha aperto 116 inchieste per incidenti e per mancati incidenti (che sono la nuova frontiera della sicurezza): i 2/3 delle inchieste riguardano l'aviazione generale e quella turistico-sportiva. «È un settore critico», ribadisce Pellegrino ed elenca tre punti di crisi: la minore preparazione del personale di terra e di volo, la non efficacia della rete di controllo, la minore cura nella manutenzione dei velivoli. Non è d'accordo il direttore generale dell'Enac: «Specie dopo l'11 settembre i controlli sono molto più rigorosi - assicura - e le norme per concedere le autorizzazioni sono molto più stringenti, tanto che l'aviazione generale ha anche protestato». «Le norme ci sono, è vero - riconosce Pellegrino -, sono allineate a quelle europee: il punto è farle rispettare». Intanto, anche sul fronte delle regole il gruppo di lavoro sulla «Sicurezza dell'aviazione generale», istituito presso l'Unità di crisi di Palazzo Chigi dopo l'11 settembre, in un recente rapporto suggerisce che sia resa più selettiva la concessione del brevetto di pilota da turismo e che sia valutata l'«affidabilità» del futuro pilota, con riferimento anche alla condotta morale e giuridica.

Il ministro per le infrastrutture riferisce in Senato. «Le affermazioni di Pera? Ha parlato da uomo della strada»

Per Lunardi «c'è qualcosa di strano»

Maria Annunziata Zegarelli

ROMA Il governo assicura: nessun attentato terroristico. Il presidente del Senato Marcello Pera forse starà riflettendo sulla necessità di essere più cauti prima di emettere sentenze. «Il Presidente del Senato, dando in aula l'annuncio che forse poteva essere un atto di terrorismo, si è comportato come l'uomo della strada» - ha tentato di difenderlo Pietro Lunardi. Ma è stato lo stesso ministro per le infrastrutture, ieri, durante un'audizione in Senato per spiegare come è andata giovedì a Milano, ad affermare che forse c'è qualcosa di strano in quell'incidente. Esclude «l'ipotesi dell'atto terroristico», dice mettendo fine (nei

limiti) alla gaffe della seconda carica dello Stato, ma neanche se la sente di sposare come certa la causa del malore. Un'ipotesi che al ministro non era sembrata convincente neanche l'altro ieri. E dato che ha avviato un'indagine ministeriale sull'accaduto ha già dato incarico al generale Andrea Fornasiero che sembra aver rafforzato i sospetti del ministro. Dice il generale: «Il volo, fino alla sua conclusione era controllato e per due o tre minuti non c'è più stata alcuna comunicazione da parte del pilota». Un silenzio radio, spiega il generale al Senato, che accoppiato alla regolarità del volo lascia sospettare una precisa intenzione di dirigersi verso il grattacielo. «L'unico che c'è a Milano - rafforza Lunardi - se è stata fatalità è assolutamente

straordinaria e se fosse stato terrorismo avrebbe imbottito l'area di esplosivo». Insomma, un suicidio eclatante, per dirla senza mezzi termini. Quel pilota, - sul quale Lunardi ha detto di voler accertare bene l'effettiva identità e di valutare se è il caso di rivedere anche la concessione dei brevetti di volo «magari rivedendo i limiti di età» - ha «violato tutte le regole e le disposizioni impartite dalla torre di controllo. Di fronte a iniziative di questo genere siamo impotenti, questo è quanto abbiamo imparato dopo l'11 settembre».

Pur concludendo che «forse la verità non la sapremo mai», dopo aver insinuato dubbi e perplessità sul disastro di giovedì il ministro ha ripercorso le tappe dell'incubo sconosciuto a

Milano.

La ricostruzione. «L'aereo ha contattato la torre di Linate sulla frequenza 118,1 alle 17.39 e, come previsto, entrava nella zona di controllo del traffico di torre Ctr dal cancello ovest, incrocio della Tangenziale ovest con l'autostrada dei Fiori. Il pilota chiedeva di atterrare sulla pista turistica 36L. Il controllore ricordava a questo punto che la pista era chiusa agli aeromobili, così come riportato dal Notam del 2 aprile 2002, istruendo quindi il pilota a riportare il velivolo in finale per un atterraggio sulla pista 36 a destra, che è la pista principale».

I problemi dell'aereo. «A questo punto il velivolo si è spostato verso la zona ovest dell'aeroporto con prua a

nord seguendo quindi una rotta per l'atterraggio sulla pista 18 sinistra cioè in senso contrario a quanto autorizzato. Il controllore osservando la manovra del velivolo, chiedeva al pilota se intendesse atterrare sulla pista 18 sinistra, il pilota avvisava di avere un piccolo problema al carrello e che lo stava risolvendo. Il controllore istruiva il pilota di mantenere la posizione ovest della pista e chiedeva di avvisarlo sulle sue intenzioni».

«Nel frattempo dal cancello ovest si stava avvicinando per l'atterraggio un altro velivolo sempre in volo a vista, con il nominativo IMLSV, un Piper Pa42, proveniente da Genova e diretto a Linate. Il controllore vista la situazione che si era creata, istruiva quest'ultimo a ritornare al punto di

ingresso CTR, cancello ovest, in quanto lo spazio aereo era già occupato dal velivolo svizzero. Il pilota del Piper proveniva da Genova e comunicava che si stava allontanando dallo spazio aereo controllato dalla torre, avendo avvistato il velivolo svizzero».

Le ultime parole del pilota. «Il controllore richiamava il velivolo svizzero, che nel frattempo aveva assunto una prua verso ovest/sud-ovest, chiedendo se il problema evidenziato fosse stato risolto. Il pilota rispondeva che aveva ancora piccoli problemi, ma che erano in fase di risoluzione. Dopo circa un minuto il controllore tentava di contattar il velivolo svizzero e, non ricevendo alcuna risposta, reiterava la chiamata, senza ancora ricevere risposta. Non risulta che il pilota

svizzero abbia segnalato emergenze, né che abbia comunicato ulteriori difficoltà o intenzioni sul proseguimento di volo».

Le ipotesi. «Allo stato non si possono avanzare ipotesi sulle cause dell'incidente, non potendosi escludere alcuna possibilità, tra le quali un malore del pilota, vista l'incongruenza tra le istruzioni ricevute, il silenzio radio nella risposta, e il volo effettuato negli ultimi due minuti, apparentemente non controllato. Si esclude fin da adesso, vista la dinamica di quanto avvenuto, che questo incidente sia riconducibile a logiche di sicurezza del volo. In sostanza, il problema non riguarda assolutamente la sicurezza del volo che sull'Italia è garantita al massimo dalle nostre strutture».