

Più di cento pagine per ricostruire la dinamica dell'incidente che causò 118 vittime. E intanto i familiari denunciano: siamo sul lastrico, il governo latita

# Linate, vademecum per un perfetto disastro

La relazione dei periti: mancava il radar e non sono state rispettate le norme di sicurezza

Mariagrazia Gerina

ROMA Non è più nebbia fitta sull'aeroporto di Linate come quella mattina dell'8 ottobre quando 118 persone persero la vita nel più grande disastro aereo italiano. Centoquindici pagine redatte dai periti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e appena consegnate alla procura di Milano fanno ormai luce sulla dinamica di quel terribile incidente. Ricostruiscono la sequenza esatta che portò un piccolo aereo privato, un Cessna 525A, a invadere la pista occupata dall'MD87 della Scandinavian Airlines, in fase di decollo con a bordo più di cento passeggeri.

«È un grosso dolore per noi vedere e capire quel che è successo», dicono i familiari delle vittime: «Siamo colpiti - spiega il presidente del Comitato che li rappresenta, Paolo Pettinaroli - perché sono state messe nero su bianco cose

risapute ma che non erano ufficiali». Al dolore si aggiunge la denuncia: «Almeno una quindicina di famiglie sono ridotte sul lastrico mentre altre non è che stiano meglio. E in tutto questo il Governo non si fa sentire». Il denaro ricevuto come risarcimento dalla compagnia scandinava non basta: «Se non ci arriva un aiuto dal Governo - ripete Pettinaroli -, saremo rovinati». «Non abbiamo nemmeno soldi per affrontare il processo», spiega a nome dei familiari delle vittime, che seguono con ansia gli sviluppi delle indagini.

Ci sono voluti sei mesi alla squadra di esperti coordinata dal comandante Mario Piga per ricostruire la dinamica dell'incidente che causò la morte di 118 persone. Non ci sono colpi di scena nel rapporto consegnato alla procura, ma una documentazione stringente dice

chiaramente che si dovrà procedere su più piste: l'errore umano da una parte, le responsabilità più generali dall'altra. «La sicurezza - spiega il portavoce - è un concetto mosso e non fisso: sono un insieme di elementi a creare l'equilibrio in modo tale che fattori negativi non si

crei una sequenza di fattori negativi». Quella sequenza si mise in moto la mattina dell'8 ottobre. E ora, i periti l'hanno ricostruita. Mancava il radar a terra, non c'erano allarmi per segnalare l'invasione di pista, non sono state rispettate le norme di sicurezza in caso di nebbia e di

strumentazione adeguata per fronteggiarla.

Troppe cose accaddero fuori dagli standard e dalle regole che garantiscono la sicurezza. Il pilota del Cessna si trovò a fare i conti con una segnaletica che i tecnici definiscono «ingannevole». E sbagliate

erano anche le mappe dell'aeroporto che venivano distribuite ai piloti: «non corrispondevano alla realtà dell'aeroporto», scrivono i periti. Inoltre, gli stessi controllori di volo non conoscevano abbastanza bene la segnaletica, tanto che non hanno capito il pericolo quando il pilota

del Cessna ha comunicato che si trovava sul raccordo R6, quello appunto che taglia la pista. E in più nelle comunicazioni hanno usato un gergo approssimativo.

Dopo mesi di polemiche e scaricabarile, la procura milanese comincia ad avere elementi importan-

ti per procedere, nei prossimi giorni il procuratore aggiunto Giuliano Turone e i sostituti procuratori Celestina Gravina e Laura Corbetta dovrebbero formulare le imputazioni. E districare la matassa delle responsabilità in cui si intrecciano i nomi degli enti di controllo:

L'Enav, l'ente preposto all'assistenza al volo, l'Enac, responsabile dell'aviazione civile e la Sea, l'ente gestore dell'aeroporto. Una matassa su cui da tempo si cerca, anche a livello istituzionale, di mettere ordine. Una proposta di riforma dell'intero settore è stata avanzata dalla commissione di esperti diretta da Vito Riggio e nominata da Liguori dopo l'incidente di Linate. In sostanza, si tratta di ridurre lo spazio di azione dell'Enav, assegnando all'Enac poteri di regolamentazione e di controllo e alle società che gestiscono gli aeroporti l'assistenza al volo entro uno spazio aereo limitato (fino al punto Atz) oltre che alle manovre



Il disastro aereo avvenuto il 9 ottobre scorso all'aeroporto di Linate a un velivolo della compagnia Sas

## falso allarme

### «C'è una bomba su quell'aereo» Paura sul volo Milano-Cagliari

Davide Madeddu

CAGLIARI L'allarme di una bomba ha fatto tremare l'altra notte, per mezz'ora, i passeggeri del volo «Air One» partito da Milano e diretto a Cagliari. Un falso allarme, come è stato appurato solo due ore dopo dalle forze dell'ordine che ha fatto tremare i passeggeri del volo Air One che partendo dall'aeroporto di Milano Malpensa alle 20.50,

sarebbero dovuti arrivare a Cagliari Elmas nel giro di un'ora. A interrompere il viaggio verso l'isola un allarme bomba, risultato poi falso, è lanciato dopo una ventina di minuti dal decollo del velivolo.

Qualcuno, almeno secondo una prima ricostruzione dei fatti, quando l'aereo stava già sorvolando la città di Genova, avrebbe chiamato in aeroporto dicendo che sul volo Air One diretto a Cagliari era stato sistemato un ordigno

esplosivo. Il comandante, dopo essere stato allertato dal personale di terra, ha comunicato ai 124 passeggeri che l'aereo sarebbe dovuto rientrare a Milano per la presenza di un ordigno esplosivo. «Ha comunicato che era stata segnalata la presenza di una bomba - hanno raccontato poi i passeggeri - e quindi ha detto che l'aereo sarebbe rientrato a Milano».

Per i viaggiatori, che sarebbero dovuti sbarcare al personale di terra, la paura e i disagi sono continuati anche quando l'aereo è atterrato all'aeroporto di Milano Malpensa. «Ci hanno tenuto per almeno un quarto d'ora all'interno dell'aereo - hanno raccontato una volta arrivati a Cagliari - senza dirci perché non ci facevano scendere». Dopo il «quarto d'ora più lungo della

loro vita», i passeggeri sono stati fatti scendere dall'aereo e accompagnati all'aeroporto dove hanno aspettato che l'aereo venisse sostituito. Gli esperti e le forze dell'ordine, durante i controlli hanno appurato che all'interno dell'aereo non era stata sistemata alcuna bomba. I passeggeri, dopo un'attesa di tre ore, «senza - come hanno precisato allo sbarco - alcuna assistenza», sono risaliti su un altro aereo.

La partenza verso Cagliari è avvenuta solo dopo mezzanotte e hanno raggiunto il capoluogo sardo solo intorno all'una del mattino. Nei giorni scorsi i controllori di volo dell'aeroporto di Olbia avevano evitato una tragedia in aeroporto. Per motivi tecnici, infatti, due velivoli si erano trovati per alcuni minuti sulla stessa rotta.

di terra. L'obiettivo è eliminare le attuali sovrapposizioni. E in questa direzione sembrano intenzionate a procedere anche le Commissioni Sicurezza e Trasporti.

Intanto, l'altro incidente aereo che ha sconvolto Milano, lo schianto contro il grattacielo Pirelli, aggiunge legna al dibattito già molto caldo sulla sicurezza. Sotto la pressione degli eventi, l'Enac ha costituito un gruppo per riscrivere le regole dell'aviazione privata, mentre anche l'Enav ha annunciato una riunione tecnica per il prossimo 31 marzo. «Ma le regole - sottolinea il portavoce dell'Ansv, Adalberto Pellegrino - ci sono». Sono in linea con le norme europee: «Quando, nella relazione si afferma che la segnaletica, per esempio, non era conforme agli standard, si dice che la regolamentazione c'è ma che non è stata rispettata».

ROMA L'esodo per i ponti di primavera era cominciato in sordina, ma ieri il bollettino del traffico ha ricordato quelli per le grandi partenze dell'estate, con lunghe code nella mattinata e un lento ritorno alla normalità nel corso della serata. Sul tratto appenninico dell'Autostrada del sole, i transiti sono aumentati del 100% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Il Gruppo Autostrade ha registrato una media di tre milioni di veicoli in transito ai caselli, tra la vigilia e il 25 aprile, mentre per oggi si prevedono cifre sensibilmente inferiori. Nelle previsioni, il 25 aprile era segnato con il bollino rosso, ma molti automobilisti non sembrano aver raccolto l'avvertimento e, invece di anticipare la partenza, hanno aspettato proprio la giornata più calda per mettersi in viaggio. Il risultato sulle strade non è stato dei miglio-

Sono state circa tre milioni le automobili sulle strade italiane per l'inizio del ponte: code al Frejus, lunghi incolonnamenti all'uscita dai grandi centri

## Tanto traffico per poco: esodo sì, ma senza esagerare

ri, anche perché alle partenze normali si sono sommate le scampagnate di un giorno solo.

Ora le prossime giornate calde saranno il primo maggio e le due domeniche di rientro, il 28 aprile e il 5 maggio. E per quei giorni sono rinnovate le raccomandazioni della Polizia stradale: mantenere una velocità adeguata e rispettare le norme del codice della strada, evitare di usare il telefonino mentre si è impegnati al volante, evitare abbondanti pasti e bevute di sostanze alcoliche se ci si deve mettere alla guida e così via.

Ecco, intanto, come è andato il collaudo del primo ponte di primavera. Per le code, il record spetta all'A/4 dove la fila tra Brescia e il Lago di Garda ha raggiunto addirittura i 38 chilometri. Situazione critica anche nella zona di Jesolo, dove chi voleva prendere il primo sole della stagione è stato costretto a marciare per lunghi tratti a passo d'uomo. Intenso il traffico anche verso Nord: al valico di Como Brogeda, verso la Svizzera, la fila ha raggiunto gli 8 chilometri. In mattinata, al casello dell'Autostrada del Sole, in direzione Bologna, i chilo-

metri di coda sono arrivati a sei. Come già alla vigilia del 25 aprile, disagi si sono verificati anche sulla Torino-Bardonecchia in direzione della Francia: la coda all'imbocco del traforo del Frejus ha raggiunto i 15 chilometri. Ma un po' su tutta l'autostrada si sono formati a ripetizione code e ingorghi. La coda all'imbocco del tunnel del Monte Bianco è durata per tutta la giornata. Altra zona critica la Liguria. Sulla A26, Alessandria-Genova, le code hanno raggiunto i 26 chilometri. Stesso discorso in Toscana. Grandi partenze anche dalla Capitale: sulla

diramazione Nord che collega il Grande raccordo anulare all'Autostrada del sole, la coda ha raggiunto i 23 chilometri, mentre 8 sono stati quelli sull'A12 Roma Civitavecchia. A Napoli e Pozzuoli si sono verificati problemi per gli imbarchi verso le isole: lunghe attese e strade per il porto chiuse a tratti per evitare che la situazione degenerasse. Capri, in particolare, sembra essere stata presa d'assalto dai turisti: tutti pieni gli alberghi, riaperte le seconde case e tutto esaurito anche nella darsena del Porto Turistico. La Capitaneria di Porto ha registrato

10.500 arrivi già nelle prime ore del pomeriggio di ieri. Cifre record e proteste del sindaco e degli albergatori per le difficoltà incontrate dai passeggeri che non sono riusciti a raggiungere l'isola. Problema che non affligge vip e vacanzieri d'élite. Per sbarcare sull'isola e trascorrere il lungo week-end Paolo Villaggio ha utilizzato un elicottero privato. Boom di turisti anche in Sardegna. Le mete classiche del turismo sardo, dalla Costa Smeralda ad Alghero, ma anche Villasimius e molte zone dell'interno, sono state letteralmente prese d'assalto da chi non

si è voluto perdere un anticipo d'estate. Tutto esaurito nella Riviera del Corallo, con le vie di Alghero affollate da tantissimi turisti.

Altra meta presa d'assalto, la città d'arte in Umbria, come testimonia il traffico intenso lungo tutta la giornata di ieri. E le città venete, Venezia in testa. «Ricominciamo a sorridere - dicono gli albergatori - dopo l'11 settembre e una Pasqua in tono minore rispetto agli anni passati, stiamo tornando ai numeri soliti. È un buon auspicio per la stagione estiva».

Da qui al primo maggio a Venezia gli operatori prevedono un'invasione di circa sessantamila persone, contando chi pernotta in centro storico negli alberghi e i pendolari che adottano il cosiddetto sistema mordi e fuggi, cioè visitano la città dalla mattina alla sera senza restare negli alberghi.

MILANO

### Pirellone, 300 dipendenti in uffici provvisori

Entro il 6 maggio prossimo trecento dipendenti della Regione Lombardia che normalmente lavorano nei piani danneggiati del Pirellone saranno trasferiti in uffici provvisori. Lo rende noto l'assessore regionale agli affari generali e personale, Guido Della Frera, soddisfatto per la rapidità del trasferimento. In particolare, la direzione generale infrastrutture e mobilità si trasferirà in via Murat, dove sono disponibili uffici per centosessanta persone. Altri cento dipendenti, della direzione territorio e urbanistica e degli affari generali andranno in via Confalonieri e in piazzale Biancamano. Gli altri saranno distribuiti nelle sedi decentrate della Regione. Rimarranno nel grattacielo cinquecentosessanta dipendenti. Intanto, al termine di una riunione tra l'assessore regionale Guido Della Frera e la Winterthur assicurazione è stato annunciato che chi avesse subito danni a seguito dell'incidente del Pirellone potrà inviare una lettera oppure un'e-mail alla compagnia che assicura l'aereo coinvolto per la responsabilità civile. Ecco gli indirizzi: Winterthur assicurazioni - sinistro Pirellone - Piazza Missori 2, 20122 Milano. E-Mail: sinistro.pirellone@winterthur.it, attivo da oggi.



PALERMO

### Abusavano di bambini in cambio di pochi spiccioli

Il gip Vincenzina Massa ha disposto l'arresto di due presunti pedofili che in cambio di pochi spiccioli avrebbero abusato di alcuni bambini in un edificio abbandonato del quartiere di Brancaccio a Palermo. In manette sono finiti Andrea Schimmenti, 55 anni, e Salvatore Trinca, 46 anni. Dopo aver esercitato abusi e violenze sui bimbi, i due avrebbero intimato alle piccole vittime il silenzio, terrorizzandole con terribili minacce. L'indagine, come rivela il «Giornale di Sicilia», è scaturita dalla denuncia di una bimba di sei anni che dopo aver subito ripetuti «incontri» nel casolare abbandonato, ha trovato il coraggio di raccontare tutto ai genitori. L'inchiesta non è ancora conclusa. Secondo gli investigatori, gli incontri di natura sessuale con i bambini, spesso immortalati da fotografie, avrebbero avuto come protagonisti altri adulti, al momento senza nome, complici dei due arrestati. Schimmenti e Trinca, secondo le accuse, adescavano i bambini offrendo da mille a diecimila vecchie lire. I minori venivano poi condotti in un edificio che si trova nella zona di via Azolino Hazon, nel cuore di Brancaccio, e lì venivano sottoposti alle violenze.

NAPOLI

### Molestie all'ufficio comunale, condannato a sei anni

La IX sezione del Tribunale di Napoli ha condannato un ex dirigente del Comune di Napoli, Luigi Santangelo, a sei anni di reclusione per i reati di molestie sessuali e calunnia. Secondo l'accusa Santangelo dal giugno del '94 a dicembre del '95 ha molestato sessantamila dipendenti dell'ufficio Censimento e Statistica. L'uomo è stato condannato anche al risarcimento di 2.500 euro per ognuna delle undici impiegate molestate al pagamento delle spese processuali e degli avvocati della parte civile, a cinque anni di interdizione dai pubblici uffici e alla revoca del beneficio della sospensione della pena per un precedente per concussione. Secondo il legale delle donne, Elena Coccia, «si tratta di una della prima sentenze in Italia in materia di mobbing, e che riguarda l'insieme dei reati sessuali commessi sul luogo del lavoro». Santangelo, sessant'anni, diciotto carichi pendenti per i reati di millantato credito, truffa, concussione, fu sospeso dall'incarico nel dicembre del '95, dopo una lettera-esposto delle undici impiegate. A quella sospensione l'imputato rispose denunciando per calunnia le undici donne e quindi si aprì un procedimento contro le impiegate.