

Disastro ad Atene Precipita aereo cipriota: 121 morti

48 bambini a bordo, giallo sulle cause Sms di un passeggero: «Stiamo congelando»

di Fabio Amato / Roma

«IL PILOTA È MORTO e noi stiamo congelando. So che non vi vedrò più». L'ultima comunicazione arriva da uno dei passeggeri: un Sms al cugino pochi minuti prima che il Boeing 737 della compagnia cipriota Helios si schianti al suolo sulle montagne di Grama-

tikos, ad una decina di chilometri da Atene. Fra l'impatto e l'incendio che si scatenò, l'epilogo è drammatico: 121 sono le vittime, muoiono sia i 115 passeggeri - tra cui, come confermato in serata, 48 bambini - e i 6 membri dell'equipaggio. È il primo disastro aereo dell'aviazione cipriota e il più grave incidente aereo mai avvenuto in Grecia.

Il volo HCY522 era partito ieri mattina da Larnaca, Cipro, alle nove del mattino locali. Ad Atene doveva fare scalo prima di proseguire per Praga. Ma un'ora e mezzo dopo il decollo sorgono le prime difficoltà. Quando l'aereo è ormai prossimo alla procedura di discesa la torre di controllo di Atene riceve l'ultima comunicazione dal pilota: in cabina ci sarebbero dei problemi di pressurizzazione. Poi il silenzio.

Questo la ricostruzione fornita dall'emittente greca Alpha Tv, in assenza di conferme dallo scalo ellenico. L'ipotesi, tuttavia, è resa credibile da altre testimonianze. In particolare quelle dei due piloti degli F16 dell'aeronautica greca decollati dopo che i controllori di volo avevano perso le comunicazioni radio con il Boeing. Si teme un dirottamento ma dagli F16 s'intravedono altre immagini: l'aereo è privo di controllo, il copilota privo di sensi, del comandante non c'è traccia.

Testimonianze che saranno indispensabili per chiarire la dinamica dell'incidente. Insieme a quelle dei cittadini inutilmente accorsi

sul posto per i soccorsi, e alle già recuperate scatole nere.

Nell'attesa, nessuna ipotesi viene scartata - nemmeno quella terroristica - anche se il principale accusato resta il sistema di pressurizzazione. Già prima del decollo, infatti, il pilota del Boeing avrebbe richiesto l'intervento dei tecnici segnalando un malfunzionamento proprio all'impianto di ossigenazione della cabina. E dire che il velivolo era stato revisionato appena una settimana prima.

Il malfunzionamento appare al momento la causa più concreta ma gli esperti dell'ente europeo per la sicurezza del volo restano scettici. «È altamente improbabile - ha commentato da Colonia il portavoce Daniel Holtgen - che la perdita di pressione nella cabina da sola provochi un incidente simile. Avrebbero dovuto contribuire altri fattori».

Intanto le autorità cipriote hanno proclamato tre giorni di lutto nazionale. «Sono profondamente addolorato e sconvolto per questa tragedia - ha detto il presidente cipriota Tassos Papadopoulos - voglio assicurare a tutti che farò il possibile per sostenere le famiglie degli scomparsi». L'intervento del presidente, tuttavia, non ha placato l'ira dei familiari che, per tutta la giornata di ieri, hanno atteso notizie ufficiali dall'aeroporto di Larnaca. Notizie contrastanti circa la nazionalità dei passeggeri. In un primo tempo sembravano essere tutti ciprioti, in serata le prime comunicazioni sulla presenza nella lista anche di cittadini greci e di altra nazionalità. La Grecia e Cipro oggi piangono, i 48 bambini presenti sull'aereo probabilmente erano diretti a Praga per una vacanza estiva. Immediatamente smentita dalla Farnesina, invece, la presenza a bordo del Boeing di italiani.

«A New York sfiorate 14 collisioni in un mese»

WASHINGTON Nei cieli di New York ci sarebbero state, solo nell'ultimo mese, almeno 14 mancate collisioni aeree per errori compiuti dai controllori di volo: lo scrive il *Daily News*. Sempre secondo il tabloid statunitense ci sarebbe stato un aumento del mille per cento degli errori segnalati dalla Faa, la Federal Aviation Authority, e compiuti dai controllori del centro di controllo dell'approccio agli aeroporti di New York (il Tracon, che ha sede a Westbury, a Long Island). Nel 2005 sarebbero stati rilevati 215 errori operativi, contro i 24 registrati in tutto il 2004. E, solo nell'ultimo mese, in 14 casi s'è rischiata la collisione in volo. Le organizzazioni sindacali, impegnate da luglio nei negoziati per il rinnovo del contratto, attribuiscono gli errori ai tagli del personale e alle ore straordinarie imposte dalla Faa dal 10 luglio.



Il corpo carbonizzato di una delle vittime del disastro aereo accaduto ieri nei pressi di Atene. Foto di Yiorgos Karahalas/Reuters



La disperazione della madre del pilota cipriota. Foto di Katia Christodoulou/Ansa

I precedenti

Nel 2004 un solo incidente di rilievo

Questo l'elenco degli incidenti aerei più gravi degli ultimi tre anni.

2003
L'8 gennaio un aereo Rj 100 della Turkish Airlines, in volo da Istanbul a Diyarbakir con 80 persone a bordo, precipita poco prima dell'atterraggio. I morti sono 75. Il **19 febbraio** in Iran, un Ilyushin appartenente alle forze aeree dei pasdaran, precipita mentre è in volo tra Zahedan e Kerman. 276 morti. Il **6 marzo** un Boeing 737 della compagnia di bandiera Air Algerie si schianta al suolo poco dopo il decollo dall'aeroporto di Tamanrasset, nel Sahara nel sud dell'Algeria. Muoiono in 102. Il **9 maggio** in Congo, per l'apertura accidentale in volo del portellone posteriore di un Ilyushin 76 da trasporto, 160 persone

vengono risucchiate fuori. I superstiti sono 40. L'**8 luglio** un Boeing 737 della Sudan Airways in volo da Port Sudan (sul Mar Rosso) a Khartoum precipita poco dopo il decollo: 115 morti. Unico superstite un bimbo di tre anni.

2004
Il 3 gennaio un Boeing della compagnia egiziana Flash Air cade nel mar Rosso poco dopo il decollo da Sharm El Sheikh, con un bilancio di 148 morti.

2005
Il 2 febbraio un aereo di una compagnia privata afgana, la Kam Air, precipita vicino a Kabul. Tutti morti i 104 passeggeri (3 italiani). Il **6 agosto** l'Atr 72 della Tunicair in volo tra Bari e Djerba, con a bordo tutti passeggeri italiani, ammara tragicamente al largo di Palermo. Bilancio: 13 morti, 3 dispersi, 23 passeggeri salvi.

L'INTERVISTA FERDINANDO CAPITANI

Pilota e responsabile tecnico dell'Anpac, associazione nazionale piloti aviazione commerciale

«Non ha funzionato il sistema di avviso»

di Fabio Amato / Roma

ESCLUSA LA POSSIBILITÀ di un attentato terroristico, il principale imputato dell'ennesima sciagura aerea resta un malfunzionamento del sistema di pressurizzazione. Ma questa ipotesi, nella opinione di molti addetti ai lavori, risulta insufficiente a spiegare l'accaduto. Di questo avviso anche il comandante Ferdinando Capitani, direttore del dipartimento tecnico dell'Anpac - l'associazione italiana dei piloti d'aviazione commerciale - e pilota in servizio.
Comandante Capitani, il direttore dell'Air transport intelligence, Kieran Daly, ha parlato di un «puzzle» di elementi...

«Condivido questa versione. Tuttavia, è sufficiente che al malfunzionamento del-

l'impianto di pressurizzazione sia seguito un mancato avviso di salita della quota cabina».

Può spiegarci in che cosa consiste?
«Ogni aereo è dotato di un sistema di avviso che informa i piloti della "quota" all'interno della cabina. Questa quota non deve mai superare i sette, al massimo ottomila piedi, vale a dire il corrispondente di circa duemila metri. Questo per garantire il necessario ossigeno agli occupanti. Se la cabina si "spressurizza" l'aria può arrivare a quote in cui la vita non è possibile, con temperature vicine ai -50°. In ogni caso la mia è una congettura. Per capire realmente cosa sia successo è bene aspettare che siano gli specialisti ad indagare».

È un dato di fatto, però, che il pilota sia riuscito ad attivare il pilota

automatico prima di svenire...

«Il pilota automatico funziona in rapporto a come è stato programmato, sia per il mantenimento della quota che per un avvicinamento all'aeroporto. Ad esempio, c'è il precedente dell'incidente che vide coinvolto il golfista Payne Stewart, nel 1999. Anche in quella occasione si verificò un'avaria che rese incoscienti i piloti, eppure, dopo l'inserimento del pilota automatico l'aeroplano continuò a volare fino all'esaurimento del carburante».

Una settimana fa l'Atr ammarato al largo di Palermo, adesso altre 121 vittime. Ritene che ci sia stato un incremento statistico nel numero degli incidenti aerei?

«Le dico con certezza che il 2004 è stato l'anno più sicuro della storia dell'aviazione. E anche ora, andando verso la fine del

2005, non mi sembra assolutamente che si stiano oltrepassando quei dati. Del resto, il numero dei morti è stato di 3mila in cinque anni, molti meno di quelli dovuti ad incidenti automobilistici, solo in Italia. Sono cifre assolutamente confortanti, segnale di un altissimo livello di controllo della sicurezza dei voli».

Eppure una delle prime polemiche su questo incidente è dovuta all'ipotesi che l'aereo non sia stato correttamente controllato prima della partenza da Larnaca. È possibile che i controlli possano essere affidati a personale non competente o qualificato?

«I controlli sono obbligatoriamente affidati a personale specializzato della compagnia aerea, o di strutture autorizzate che lavorano per essa».

Sassi dal cavalcavia, occhi puntati su un gruppo di balordi

Gli investigatori: «Siamo ottimisti». Notte di interrogatori, sentiti alcuni giovani dei paesi vicini. Il sasso raccolto a 100 metri dall'agguato

di Gregorio Pane / Roma

VICINI ALLA SOLUZIONE. Nemmeno 24 ore di indagini, ma a poco a poco si fa luce sulla tragedia di Cassino. Il sasso che ha sbarrato la strada a due automobili uccidendo una persona e ferendone seriamente altre cinque non è stato perso da un camion in corsa. Il sasso è stato gettato dal cavalcavia, da un'altezza di dieci metri, ed è stato prelevato a meno di cento metri da dove è stato lanciato. Gli inquirenti pensano a una banda di balordi. E forse li hanno già individuati se ieri, dopo una notte di interrogatori e di telefonate giunte in centrale, uno degli inquirenti è uscito dalla questura con il sorriso sulle labbra: «Siamo ottimisti - ha sussurrato ai giornalisti - stiamo lavorando su alcuni elementi certi acquisiti in queste ore». Che in gergo vuol dire: abbiamo una pista, abbiamo forse individuato delle persone, adesso dobbiamo ascoltarle.

Il primo passo è stato raccogliere quante più testimonianze possibili compatibilmente con l'ora dell'agguato. Erano quasi le due di notte e la strada a quell'ora non era troppo frequentata. Però sono stati molti gli automobilisti che hanno

tempestate di chiamate la questura per segnalare quanto avevano visto o notato. La notte è passata tra un interrogatorio e l'altro. Polizia e carabinieri hanno sentito diversi giovani residenti nei comuni di Piedimonte San Germano, Villa Santa Lucia e Aquino che potrebbero conoscere o aver visto chi ha gettato venerdì notte il masso dal cavalcavia dell'autostrada A1 poco prima di Cassino. Le impronte rilevate sulla rete metallica saranno comparate con quelle di alcuni pregiudicati della zona o di persone sospette note alla polizia. Da ieri mattina tecnici della polizia scientifica di Roma sono al lavoro nella caserma della polizia autostradale di Cassino per l'esame delle comparazioni. La notte scorsa poi è stato fatto un sopralluogo dagli esperti di polizia, Digos e Squadra Mobile sul cavalcavia. E sono stati diversi i sopralluoghi alla zona e anche ai campi arati presenti nelle vicinanze. La zona, a notte fonda, diventa ritrovo di prostitute e non è da escludere che una di queste possa aver visto e sentito qualcosa. Proprio a ridosso della carreggiata, c'è un campo arato dove affiorano ai margini massi porosi di colore rossiccio del tipo di quello ritrovato sulla carreggiata dell'autostrada. Lo stesso Questore di Frosinone Salvatore

Margherito ha compiuto diversi controlli alla zona del cavalcavia fermandosi sia sopra che sotto i piloni. Una simulazione della scena del lancio del sasso con il blocco del traffico prevista per il primo pomeriggio è stata annullata. «Non disperiamo di arrivare al più presto ad incastrare gli autori del gesto vandalico - ha spiegato un investigatore - . Stiamo sentendo sia giovani che anziani dei comuni circostanti alla ricerca di indizi. Un altro investigatore ha spiegato che finora non è stato autorizzato alcun riscontro di tabulati telefonici dal momento che non ci sono persone sospettate o interrogate formalmente».

Sta meglio Francesco Gioffrè, il figlio quindicenne di Natale che ha perso la vita sull'autostrada. Dopo essersi risvegliato dallo stato comatoso in cui era sprofondato risponde alle domande dei medici. «Non ricordo nulla ma, ditemi, mio padre come sta? Lo fate venire qui? Voglio vederlo, voglio parlargli e dirgli che sto bene». Nessuno dei sanitari, nemmeno il primario Onofrio Bottaro, ha avuto il coraggio di dirgli che per colpa di qualche mano scellerata, la sua vita è stata completamente stravolta e che nulla tornerà più come prima. I funerali di Natale Gioffrè si svolgeranno domani a Messina, città natale dell'uomo, immigrato anni fa a Torino.



Foto Ansa

Pisanu: «Più di 200 arresti per terrorismo internazionale»

Duecentotré arresti in quattro anni per terrorismo internazionale. È sicuramente questo il dato più significativo che emerge dal Rapporto sulla sicurezza divulgato dal Viminale. Rapporto che mette a confronto i dati degli ultimi quattro anni (luglio 2001 - giugno 2005) con quelli del quadriennio precedente, ricavandone indicatori sostanzialmente positivi. E spingendo lo stesso ministro Pisanu a ribadire «l'efficacia del lavoro svolto dal governo per conseguire uno degli obiettivi posti al centro del suo programma: migliorare gli standard di sicurezza e di tranquillità del Paese». Sul fronte del terrorismo, garantisce Pisanu, «risultati ancora più incisivi» contro quello di matrice islamica potranno arrivare dall'applicazione delle nuove norme varate dal governo, ma l'attenzione resta alta anche sull'eversione interna: dall'ottobre del 2003 a oggi, le indagini sui delitti D'Antona e Biagi hanno permesso l'arresto di 17 militanti delle nuove Br-Pcc mentre negli ultimi quattro anni sono finiti in manette 94 persone riconducibili all'area marxista leninista. Diminuisce, e di molto, la pressione migratoria illegale via mare: i flussi da Albania e Turchia verso Puglia e Calabria sono praticamente azzerati, e gli sbarchi ormai interessano solo Lampedusa e le coste della Sicilia; in calo anche i passaggi via terra dal confine italo sloveno. Sempre tra luglio 2001 e giugno 2005, sono calati del 14,8% rispetto al quadriennio precedente gli omicidi volontari: di questi, poco meno di uno su quattro (il 23,6%) resta però ascrivibile alla grande criminalità organizzata. Sono 434 i boss latitanti assicurati alla giustizia: 81 di mafia, 190 di camorra, 127 di 'ndrangheta e 36 della criminalità organizzata pugliese.