

Omissione

E il dolore di tutto ciò bisogna saperlo sopportare; anche se te ne lasci devastare, dovrai rialzarti un giorno, perché un essere umano è tanto forte, perché il dolore deve diventare una parte di te, una parte del tuo corpo e della tua anima, non devi fuggirlo ma sopportarlo come una persona adulta.

Quando avrai concesso al dolore il posto e lo spazio che le sue nobili origini richiedono, allora sì che potrai dire: la vita è tanto bella e ricca. Lo è al punto che potresti credere in Dio.

Etty Hillesum

Trattamento

Giampiero è un giornalista e documentarista.

Era un ragazzo di vent'anni l'8 ottobre del 2001. Quella mattina non aveva salutato suo padre, la sera prima avevano avuto una lite furibonda. Giampiero non voleva fare l'avvocato e tanto meno entrare nello studio di famiglia. Suo padre era uno dei passeggeri del volo SAS 686. Quando ascoltò alla radio la notizia di un incidente, Giampiero corse in bici all'aeroporto sperando che non fosse un attentato e che ci fosse tempo per chiarire, per un abbraccio. Ma più passavano le ore, più capiva che il destino aveva negato loro anche questa possibilità: suo padre era morto. Giampiero dovette fare le pratiche per il riconoscimento per il DNA del padre e fin da subito proteggere la madre e la sorellina più piccola dal tremendo avvenimento e dall'immane tragedia che li aveva coinvolti. I suoi familiari fin dall'inizio cercarono nel supporto psicologico, nel dialogo, nel confronto con gli altri parenti delle vittime il necessario conforto, lui no: si era chiuso in una corazza di silenzio, non è stato mai presente alle commemorazioni né ha voluto sentire parlare del padre, dell'incidente e tanto meno del processo. Gli sembrava che aiutare la madre a crescere la sorellina e contemporaneamente costruirsi una vita fosse già sufficientemente impegnativo. Era iscritto ad un corso serale per fotoreporter e in questa passione aveva messo tutte le sue energie: era l'anno del G8, del crollo delle Torri Gemelle e della guerra in Afghanistan. Erano anni decisivi per la storia del mondo e Giampiero seguiva con avida curiosità i passaggi e i cambiamenti del pianeta.

Il 14 agosto 2018 Giampiero, come affermato reporter, è a Genova sul luogo del disastro del Ponte Morandi e vede raccogliere dalle macerie 43 corpi, la maggior parte giovani e famiglie partite per le vacanze, fra cui 3 bambini. La strage a cui assiste lo riporta irrimediabilmente al suo dolore e soprattutto a quel senso di rabbia e di frustrazione a lui così familiari. Ha sempre saputo che la morte del padre non è stata causata da un incidente, ma da una tragedia dovuta alle mancate

responsabilità, alle omissioni di dovere, all'incuria e alla trascuratezza di chi gestiva l'Aeroporto di Linate. Se da giovane ha cercato di rimuovere per poter sopravvivere, adesso esplose in lui una rabbia furiosa per tutti i morti che potevano non morire, per il dolore che da quel giorno e per tutti questi anni ha accompagnato lui e la sua famiglia. Adesso che può, che ha gli strumenti per farlo, vuole usare il suo lavoro per ricordare e denunciare, per parlare di quella tragedia perché il ricordo di quello che è successo a Linate sia un urlo che svegli le coscienze e diventi richiesta di impegno. Perché tragedie come Rigopiano, Pioltello, Corato, Genova smettano di ricorrere nelle nostre cronache, perché non si può morire così. Vuole che non siano solo i parenti a ricordare. Vuole sapere che fine hanno fatto i colpevoli e le persone coinvolte.

Il suo è un gesto politico: farà un documentario in occasione del ventennale dell'incidente di Linate. In questo lavoro avrà al suo fianco Marco, il fratello più grande di suo padre, che è stato uno dei più attivi nel *Comitato 8 ottobre* ed ha sempre seguito tutte le dinamiche e i processi dell'incidente di Linate. A questo impegno ha dedicato tanto di questi ultimi 20 anni.

Marco fornisce a Giampiero tutto il materiale che ha accumulato negli anni: articoli di giornale, perizie processuali, foto di repertorio e video. Giampiero studia le carte processuali e le perizie degli esperti relative al disastro: raccoglie tutte le testimonianze che provano che quell'aeroporto violava più volte le regole stabilite dall'aviazione. Innanzitutto mancava radar di terra, strumento essenziale per i controllori di volo che devono operare in condizione di scarsa visibilità. Era stato comprato due anni prima per sostituire quello ormai obsoleto, ma era in magazzino in attesa di attivazione per questioni di permessi e lungaggini burocratiche.

Non solo il radar, ma anche un altro elemento che avrebbe potuto evitare la collisione non era attivo quella mattina: le stop-bar, i sensori che fanno scattare l'allarme in caso di invasione di pista, erano infatti state disattivate da anni. Anche la segnaletica di terra non era adeguata: le scritte sull'asfalto erano sbiadite, con caratteri poco leggibili e diverse dalle carte obsolete in possesso della torre di controllo per cui, quando il pilota del Cessna ha comunicato alla Torre la sua posizione dando come riferimento la sigla S4, i controllori di volo non sapevano di cosa stesse parlando, perché quel riferimento non era riportato sulle loro carte.

Poi ci fu l'errore fatale del personale addetto alla movimentazione degli aeromobili a terra. Dal momento che la nebbia impediva di vedere l'esatta ubicazione in pista degli aeromobili, e le indicazioni del pilota del Cessna risultavano non chiare, invece di richiedere l'intervento del furgoncino del Follow me o di bloccare il Cessna fino alla sua individuazione (il controllore Ground non aveva ben chiara la posizione anche per un difetto nella comunicazione con il velivolo che non era conforme alle prescrizioni ICAO), la torre di controllo ha autorizzato il jet privato a procedere

sulla pista.

Giampiero e Marco passano poi ad analizzare il rapporto sul Cessna 525 A marche D-IEVX. L'aeromobile era arrivato a Linate il giorno prima per un volo dimostrativo. Partito da Colonia con un bollettino meteorologico che non evidenziava condizioni di scarsa visibilità, si era ritrovato ad effettuare un atterraggio in condizioni di visibilità quasi nulle. I piloti tedeschi, secondo la relazione tecnica stilata dall'ingegnere Mario Pica allegata alle carte del processo, non erano addestrati e qualificati a decollare in condizioni di scarsa visibilità, in quella che in gergo si chiama "Cat III"; inoltre nessun Cessna 525A era certificato per le operazioni in Categoria III, fatto ignorato dall'ENAC e dal personale aeroportuale preposto al controllo degli aerei in arrivo e in partenza da Linate. Il Cessna non doveva trovarsi lì quella mattina.

Parlando con colleghi giornalisti e personale dell'aeroporto, Giampiero scopre che non era la prima volta che avveniva un'invasione di pista a Linate: proprio il giorno prima della strage si era verificata una situazione analoga con un aereo che aveva attraversato la pista principale, ma quella mattina non c'era la nebbia e tutto si è risolto al meglio.

Giampiero si imbatte anche in un articolo de La Repubblica che fa una supposizione che lo lascia interdetto: che l'attraversamento della pista fosse una scorciatoia abituale a Linate, una violazione deliberata delle regole del traffico a terra e che fosse "prassi comune" per i voli in partenza dallo scalo Vip. Il giornale ipotizza infatti che a convincere il Cessna a compiere quella manovra sia stata verosimilmente la presenza di un altro personal jet che pochi minuti prima aveva utilizzato quel percorso: un Gulfstream IV della flotta Mediaset con a bordo un alto dirigente dell'azienda.

Giampiero si trova davanti ad un sistema corroso dalle fondamenta. La sua rabbia, il senso di impotenza e di ingiustizia, aumentano giorno dopo giorno, scoperta dopo scoperta.

Contemporaneamente alla ricerca dei documenti, Giampiero, sotto la guida dello zio, novello Virgilio di questo nuovo Inferno, raccoglie le testimonianze dirette di chi era a Linate quella mattina. Rintraccia i Vigili del Fuoco e ascolta i loro racconti toccanti. Uno di loro confessa che da tredici anni, almeno una volta alla settimana, si sveglia di notte assediato dagli incubi: sono i passeggeri del volo che, bloccati dalle cinture, gli urlano di liberarli.

Giampiero parla anche con il finanziere che ha soccorso Pasquale Padovano, un addetto allo smistamento bagagli, che, avvolto dalle fiamme quasi una torcia umana, era corso verso viale Forlanini in cerca di aiuto. "Per noi è sempre l'8 ottobre, tutti i giorni". Così racconta la moglie di Padovano. Ogni giorno di questi vent'anni gli è stata vicino, assistendolo durante i primi terribili

mesi, nei 103 interventi e poi nella riabilitazione. Quel giorno è rimasto scritto per sempre nel corpo martoriato del marito, ed ha cambiato la loro vita per sempre.

Così come l'ha cambiata a tutti i familiari, i parenti e gli amici delle vittime. Giampiero incontra tutti. Ascoltando il dolore degli altri, Giampiero è costretto a fare i conti anche con la sua sofferenza, guardarla finalmente in faccia. La racconterà alla telecamera, diventando anche lui un personaggio del suo film.

Figli ormai grandi, mogli all'epoca troppo giovani, genitori e fratelli gli raccontano dei loro cari che sono saliti su quel volo: ridanno loro un volto, una personalità, ricostruiscono le loro storie, i loro sogni, i progetti e le speranze, parlano di vite vissute o ancora da costruire.

Cosa vuol dire perdere un collega, un'amica, un fidanzato, un fratello, una madre, un marito, ma soprattutto dei figli? E' la risposta a questa domanda che Giampiero cerca in se stesso e in tutti quelli che incontra. Come si riesce a sopravvivere ad un dolore così devastante? C'è chi non ce l'ha fatta, come la famiglia Rota. La loro è stata la più grande tragedia all'interno del disastro di Linate: su quell'aereo c'erano i genitori e Michele, di soli 6 anni che andavano a Copenaghen a trovare la sorella più grande, Paola. Lei e il fratello, anni dopo, hanno trovato nel suicidio l'unica alternativa al dolore.

Giampiero viene a sapere dettagli intimi di quel giorno, le ultime parole prima di imbarcarsi sul volo, il biglietto cambiato all'ultimo istante, la sveglia puntata sbagliata e poi corretta, i saluti frettolosi di chi considerava routine viaggiare, il viaggio di nozze spostato per paura di un attentato in un luogo del mondo lontano dal Medio Oriente, la pasta al forno del giorno prima, la solita mangiata la domenica in famiglia.

“Mio padre - racconta Andrea - era tecnico di laboratorio, lavorava all'Agip ed era spesso in viaggio per lavoro; gli piaceva viaggiare, prendeva anche due aerei al mese. Se gli avessero detto che sarebbe morto in un incidente aereo non ci avrebbe creduto, lo considerava uno dei mezzi più sicuri. L'ultimo ricordo che ho di mio papà è lui che esce dalla mia stanza la domenica sera e mi dice: “Ci vediamo giovedì”. Sono passati vent'anni e quel giovedì non arriva mai...”.

C'erano su quel volo nuove generazioni di manager, dirigenti e studiosi, famiglie intere, bambini che con i genitori tornavano a casa dopo una gara di Go-kart. C'erano anche papà con figli grandi all'ultimo viaggio di lavoro prima della pensione, ma anche giovanissimi che non sapevano ancora di dover diventare padri e che non hanno conosciuto i loro figli. Conosce il dolore di Paola, che non ha mai spostato le camicie del marito dall'armadio, quello composto di Adele, quello trasmesso tramite le poesie da una madre per il figlio, quello battagliero di Giorgio, quello di Chiara, giovanissima madre che non ha mai pianto in questi 20 anni davanti ai figli ma solo in metro.

Parlando con Giampiero, tutti ricordano come hanno saputo le prime notizie dell'incidente, la corsa in aeroporto sperando che non fosse nulla di così grave. Descrivono i primi momenti drammatici quando vagavano per l'aerostazione abbandonati a loro stessi, senza informazioni, senza assistenza, senza nessuno che avesse la competenza e la professionalità per dar loro risposte e conforto.

“Forse siamo stati i primi familiari ad arrivare - è Giorgio a parlare - All'inizio eravamo pochissimi. Non c'era nessuno specializzato nell'assistenza dei familiari, solo delle hostess molto imbarazzate che non sapevano cosa dirci. Mi ricordo che in quella sala c'erano dei televisori. Ho provato ad accenderne uno ed ho sentito che non si trattava di un incidente, ma di un disastro. Abbiamo insistito per sapere, ma ci hanno detto di spegnere il televisore perché i giornalisti tendono sempre ad ingigantire le notizie. Poi ci hanno spostato tutti nell'hangar militare. Fu allora che il medico legale, che non sapeva che eravamo all'oscuro dell'entità della tragedia, ci ha chiesto se avessimo portato delle radiografie, degli spazzolini da denti, qualsiasi cosa atta ad un riconoscimento. Noi non capivamo, speravamo ancora che fossero tutti vivi. Allora un uomo è salito su una scala e ha urlato: “Ma non avete ancora capito che sono tutti morti?” Il panico è stato totale, tutti hanno iniziato chi a piangere, chi a urlare”.

Lo zio porta Giampiero in tribunale e gli fa conoscere il giudice del primo grado di processo, l'unico che i parenti hanno sempre sentito rappresentare il loro senso di giustizia. Non solo aveva individuato responsabilità precise emettendo condanne anche severe, ma aveva commosso tutti aprendo il verdetto con la lettura dei 118 nomi perché fosse restituita a ciascuno di loro la dignità di essere umano.

Ma tra il 2002 al 2008, nei sei anni in cui durò il processo, tra primo grado, appello e sentenza di Cassazione, il corso della giustizia ha avuto quell'incedere e quel concludersi tipicamente italiano: quelle condanne sono state via via ridotte o cancellate. Con l'aiuto dell'indulto che ha accorciato di parecchio le pene, uno solo fra i sette imputati è andato in carcere, e per restarci appena sei mesi. Che fine hanno fatto adesso gli altri imputati? Giampiero si mette sulle loro tracce e scopre che la carriera di alcuni di loro non è stata intaccata.

Nessuno, di fatto, ha pagato per il più grave incidente dell'aviazione civile italiana.

È da questa esperienza di dolore collettivo che nasce il *Comitato 8 ottobre per non dimenticare* voluto dai familiari delle vittime, che in tutti questi anni, con una task force di collaboratori tra i massimi professionisti del trasporto aereo e della gestione degli scali, hanno lottato per garantire

una maggior sicurezza negli aeroporti e nel trasporto aereo. Hanno anche ottenuto che fosse varata una “Carta per i diritti dei famigliari delle vittime di incidenti”, affinché nessuno debba più vivere un’esperienza come la loro. Giampiero li sente vicini in questo loro sforzo di trasformare il dolore per tutte queste morti in una spinta al cambiamento.

Ma, come dice la moglie di Pasquale Padovano, “Siamo anche un po’ stufi che in Italia le cose si aggiustino solo dopo la morte di tante persone”.