

IL DC 3 VOLAVA SENZA CONTROLLO

Viaggiamo sugli aerei del nonno

Negli anni dei jets, in Italia, voliamo sempre allo sbaraglio. In sette ore e mezzogiorno a New York, si può prendere l'aperitivo in via Veneto e far colazione a Parigi, si arriva a Londra nel tempo di leggere il giornale, ma da Roma a Pescara, a Cròtone, a Reggio Calabria si viaggia ancora con l'aereo del nonno. Il DC 3 della Itavia che si è schiantato contro i monti Lepini era vecchio di 27 anni. Volava senza radar e senza assistenza da terra. Forse con il radar a bordo non sarebbe mai caduto. « Era in perfette condizioni. Aveva subito tutte le revisioni — si discolpano le autorità — aveva l'autorizzazione a viaggiare ». Non abbiamo elementi per credere che non sia così. Rimane il fatto, tuttavia, che un'auto Batilla, per quanto resisteva, rimase un'auto degli anni trenta certamente adatta per far da cimelio in un museo, non certo come esempio di efficienza. Nel campo dell'aviazione, cambiano le cose tutti i giorni: persino il moderno DC 8 è ormai superato.

diversamente. I decolli del velivolo nel 1961 sono stati solo 35 mila, i passeggeri trasportati non più di 700 mila (circa 20 persone per aereo). Lo scorso anno i viaggiatori sono saliti leggermente: 920 mila. Ventiquattro sono gli aeroporti con traffico commerciale, ma l'85% del traffico è assorbito solo da undici di essi: Fiumicino, Linate, Napoli, Malpensa, Venezia, Torino, Palermo, Catania, Cagliari, Ciampino. Gli altri esistono solo sulla carta o esistono solo senza radar, senza radiofari, persino con le piste sconnesse. L'Alitalia, che com'è noto appartiene all'IRI, cioè allo Stato, è la compagnia di cartello internazionale. Dispone di 49 aerei fra i quali 14 Caravelle, altrettanti Visconti e, poi, i DC 7. Le sue mire ambiziose, però, sono troppo lontane dai centri nazionali. « Le linee interne — mi diceva un alto funzionario — non danno che grane. Gestirle, non vale la pena: non c'è guadagno ». È giusto che l'Alitalia tenga alta la nostra bandiera...

Dominata dai generali della Difesa, abbandonata dalla società di cartello, ignorata per tutti anni dai governi, l'organizzazione delle linee interne dell'aviazione civile si presenta ancora caotica. Sono cambiati i governi, ministri e sottosegretari sono passati nel dicastero della Difesa, ma la rete aerea nazionale è ancora ai primi, incertissimi, passi. È sintomatico anche, oltre che grave, che mentre si parla di programmazione, nessuno pensa allo scottante problema.

Non c'è dubbio che il prestigio conta; deve essere tenuto certamente alto. Verrebbe tuttavia la pena di ricordare che non ci si dovrebbe dimenticare anche di coloro che vengono sballottati nelle linee interne nei vecchi aerei di 30 anni fa, a cura di società a capitale privato.

L'itavia, ad esempio, ha ora sei velivoli. Tre aerei per cinque o sei linee. Nel suo consiglio di amministrazione, ci sono almeno tre generali. È la stessa compagnia che ha avuto due anni or sono la sciagura sull'Elba, quando un De Havilland si schiantò contro i monti. Vien fatto di domandarsi quali garanzie ha dato, dopo quel disastro, per ottenere dagli organi competenti persino l'autorizzazione all'apertura e alla gestione di nuove linee (come quella che si annuncia per Salerno). Forse è bastato che, nel frattempo, si benentrasse a presiederla il genero di Agnelli, principe Caracciolo?

La SAM (Società aerea meridionale) dispone di 12 aerei, che non sono certo un ultimo grido in fatto di modernità. È la stessa società proprietaria del DC-6 precipitato sul Monte Velino. Nemmeno di quest'inchiesta si è mai saputo nulla: ma la SAM deve avere « molti santi in Paradiso » se ha ottenuto, nel frattempo, altre importanti concessioni. Non sono queste le sole compagnie ad usare gli scarti dell'Alitalia: gli aerei, cioè, di cui si sbarazza la società di cartello.

I biglietti per i voli interni si vendono nelle stazioni ferroviarie, come quelli per gli accelerati. È vero l'Airinter, il cui capitale è formato per il 50% dalla compagnia aerea nazionale e dalle Ferrovie, il 21% dalle quattro compagnie aeree minori, il 20% dalle banche, il 4% da società automobilistiche, il restante 5% dalle 72 Camere di commercio. « L'Airinter è di tutti — avvertono i manifesti — il serpe fino in cascina ». Gli effetti non sono mancati: lo scorso anno l'indice «passaggero-chilometro-abitante» era già salito dal 1,3 al 4,8. In tre anni, pensano di raggiungere i paesi più progrediti.

Poi ci sono le altre. L'Elivie (4 elicotteri) che d'estate gestisce la Napoli-Ischia e la Napoli-Capri, la stessa a cui apparteneva l'elicottero precipitato in piazza, qualche anno fa. Ora gestisce i servizi Malpensa-Milano. Poi la Compagnia italiana elicotteri (5 elicotteri) con attività stagionali sulla Rimini-San Marino. La Sat di Torino con un aereo (un Fokker da 48 posti). L'Alis, che dopo aver gestito i servizi in Sicilia, Reggio Calabria e Pantelleria. Infine, l'Elipadana, l'Alis (soppiantata dalle Elivie), l'Elisarda e una compagnia che dovrebbe assicurare i servizi sulla Venezia-Cortina d'Ampezzo. Tutti questi aerei viaggiano senza radar e senza soccorso da terra. Vechi, senza adeguate moderne per la revisione seria e accurata che abbisognano, volano all'avventura.

Da Pescara a Roma, ci sono solo 6 radiofari, tutti sulla costa del Tirreno: quelli di Teano e Bolsena — per giunta — pur essendo già altissima frequenza, funzionano solo in modo saltuario e anomalo. Frosinone e Roma-Urbino — aggiungono i tecnici — non danno indicazioni utili in condizioni atmosferiche precarie. Quello di Ciampino è vecchio di 15 anni. Rimane solo quello di Fiumicino; ma il pilota, con quell'unica torre, ottiene soltanto una indicazione di direzione e nessuna di posizione o distanza.

Anche per questo gli aerei cadono. E quando ne precipita uno appartenente ad una piccola compagnia, persino il servizio di soccorso piomba nel caos come è accaduto a Sora.

Per mobilitare gli uomini dell'esercito alla ricerca dei relitti bisogna che la sciagura capiti in un volo transoceanico?

Lucio Tonelli



SORA — Le salme delle vittime della sciagura allineate sulla neve. (Telefoto AP-c'Unità)

Con le squadre di soccorso sul luogo della sciagura

A dorso di mulo i morti a valle



I corpi delle vittime del DC-3 portati a valle sul dorso dei muli (Foto Pais e Sartarelli)

Dal nonno inviato SORA. 2. Li hanno stesi sulla neve, sulla cresta, uno dietro l'altro. Dentro sacchi di tela grezza, li hanno portati fino ai muli: poi, due per mulo, in cima a una pertica, come una macabra bilancia, verso la valle. Sono arrivati alle 16 a Sangiorgio. Con l'aiuto di un fotografo, riusciamo a tenere lo sguardo dietro. Dopo qualche chilometro di corsa nel buio, siamo arrivati: siamo all'inizio della strada in costruzione del santuario della Madonna del Figura, il luogo di ritrovo. Ore 3.30. Arrivano le guide: sono i sette che hanno ritrovato per primi l'aereo, con una ventina di altri volontari. Il signor Severini, tecnico del Comune, prende a tutti il nome. Alla spicciolata, poi, arrivano i muli. Sono 15: li portano pastori e

contadini di queste montagne, uomini col cappello largo fiocoso, il giubbotto di pelle e, tutti, con un grande ombrello. Piovicchia, ma c'è solo qualche nuvola in cielo. Tra i portatori, anche una donna. Si chiama Maria Lombardi: ha avuto una macabra bilancia, due mesi or sono. Suo marito, come la maggioranza degli uomini di Sora, lavora in una cartiera. « Si spera che ci diano qualche soldo, per l'uso del mulo: dà una mano per tirare avanti anch'io... » Ore 4. Parte la colonna. Ore 5: Girando da un canalone, camminando vicino alle pareti, perché alla mia sinistra c'è il burrone, vedo una cima: « E' quella? ». « Sì, quella è la prima da superare ». Ma dietro ce n'è un'altra ancora, più alta. I muli arrancano sul sentiero. Ore 6: « Vede? Li ci sono i Trenta Faggi. Sulla sinistra, dietro a loro, c'è la cima dove è andato a schiantarsi l'aereo ». Il cielo diventa sempre più chiaro; in pochi minuti si fa giorno. La mia guida — un ragazzone di soli 15 anni — se ne torna indietro. Ore 6.25: Sul valico Ace-reto, trovo due giovani che scendono verso valle: Pasquale Recchia e Cirillo Lucante. Sono sul monte delle 25 di ieri. Verso le 4, hanno avvistato il relitto, ma non sono riusciti ad avvicinarsi, perché sulla cima imperver-sava una tormenta di neve. Recchia accetta di farmi da guida, per quell'ultimo, più

difficile tratto. Ancora dieci minuti, e siamo nella neve in fila sopra alle ginocchia. Ore 7: La pattuglia ha dovuto lasciare i muli all'inizio della salita di Serra Alta. Dovremmo vedere l'aereo, ora, ma ci accorgiamo che questo non è possibile. Abbiamo preso la montagna di spalle, mentre il disastro è successo sul versante di Sora. (Nel pomeriggio si saprà che i rotami del velivolo si vedono anche dalla strada). Ore 7.30: Questa salita non finisce più! Gli uomini abbandonano le pertiche (con le quali, poi, trasportarono le salme) per essere più liberi nei movimenti. Non ho più cognac, e il mio amico Recchia è ormai rimasto senza grappa. Ci distendiamo con la neve: ci siamo dentro in alcuni punti, fino al petto. Ore 8: Sono sulla cresta. La prima cosa che vedo sono, di fronte a me, i contrafforti dei monti abruzzesi del Parco nazionale. Poi, proprio sotto a me, una faggetta e, tra gli alberi, qualche cosa di sinistro: una massa nera, informe, il muso del DC-3 completamente carbonizzato. « Spostandomi un po' sulla sinistra vedo i timoni di direzione, lucenti, fin al banda rossa. L'aereo sembra appoggiato alla china della montagna. Probabilmente, al momento dell'urto, il pilota stava cercando di superare l'ostacolo con una cabrata: non ce l'ha fatta, per venti metri... »

I morti sono sparsi: due sotto lo scheletro della cabina di guida, tutti bruciati; due proiettati sulla neve dall'esplosione, quattro nella carlinga. I carabinieri mi hanno preceduto di dieci minuti. Prima di loro, però, fin dalle 6, un altro ha raggiunto il relitto: il dottor Gino Savona, presidente del CAI locale. Ha affrontato la montagna di petto, e ce l'ha fatta per primo. Ore 9.30: I cadaveri vengono ricomposti sulla cresta del monte. C'è il sole già alto, fa caldo, ma un vento gelido corre la cima di Serra Alta. Ore 10: Incominciamo a scendere. Due ore e mezzo a capofitto, per uscire sulla strada di Avezzano, a tredici chilometri da Sora. Un corteo ininterrotto di popolo segue gli ultimi chilometri, dietro i muli coi loro carichi dolorosi. Su ogni pertica due corpi senza vita. Un vecchio ricorda che nel '43 vi fu una analoga sciagura. Un aereo francese, che ritornava da Formia dove aveva preso a bordo i superstiti di un naufragio, picchiò contro una cima, sempre da queste parti: « Invece di dargli un premio, ai soccorritori, allora per poco non li arrestarono. Li accusarono di avere depredata le salme. Ma poi venne fuori che non era vero ». Edgardo Pellegrini

La relazione al processo Fenaroli

Si stringe la morsa dell'inchiesta contro gli imputati

Per ora, si è parlato soltanto delle prime indagini

Ieri, terza udienza del processo d'appello per il « giallo » di via Monaci, il presidente Nicola D'Amario ha potuto finalmente iniziare la lettura della relazione. Tre ore (dalle 10 alle 12 e dalle 13 alle 13.30) sono state a mala pena sufficienti al magistrato per mettere al corrente i giudici popolari delle prime indagini, per spiegare l'ubicazione dell'appartamento del Martirano e la disposizione delle stanze, per ricostruire la « scena del delitto », quale apparve alle prime persone che entrarono nella casa di via Monaci. Il presidente ha, inoltre, tracciato un breve profilo dei « personaggi » principali del « giallo »: Maria Martirano, Giuseppe Fenaroli, Egidio Sacchi, Luigi Gaetano, Anna e Franca Martirano. Non ha parlato ancora di Ghiani, né di Inzolia. Lo farà, probabilmente, domani.



Il presidente D'Amario mentre legge la relazione.

La relazione, minuziosissima — solo per descrivere l'appartamento e la posizione del cadavere il dottor D'Amario ha impiegato oltre un'ora — occuperà altre tre o quattro udienze. Per questa mattina, quindi, il processo andrà avanti senza colpi di scena. I giudici popolari e il pubblico — numerosissimi anche ieri ascoltando il racconto — del dottor D'Amario, sono stati messi al corrente delle prime ore d'indagine. La relazione, nei prossimi giorni, proseguirà ricostruendo le indagini seguenti, del giudice istruttore, del pubblico ministero e della polizia, l'arresto degli imputati, le deposizioni dei « super-testimoni » Egidio Sacchi, il primo processo e i motivi d'appello. Terminata questa esposizione, gli avvocati chiederanno la rinovazione del dibattimento. Se la richiesta sarà accolta, torneranno in aula tutti, o alcuni, dei testi già ascoltati in primo grado. Se sarà respinta, i giudici popolari dovranno emettere la sentenza sulla base della sola relazione e delle arringhe della difesa e dell'accusa.

Fenaroli, Ghiani e Inzolia non hanno staccato gli occhi dal presidente mentre legge la relazione. Le prime battute della relazione li riguardavano direttamente: « L'11 febbraio 1960 — ha iniziato, infatti, il dottor D'Amario — Giovanni Fenaroli, Raoul Ghiani e Carlo Inzolia furono rinviati a giudizio per rispondere di un corso in omicidio premeditato e aggravato, giudicato per infamia in danno di Maria Martirano, e di tentata truffa aggravata alle Assicurazioni generali ». Fenaroli, inoltre, fu rinviato a giudizio per infamia e « truccato » un cartellino telefonico — per spostare la data di una telefonata — e avendo apposto una falsa firma « Martirano » sulla polizza di assicurazione di Fenaroli che si uccise il mese scorso, lasciandosi asfissiare dal gas nella cucina della propria abitazione testimoniarono, infatti, che « milione fu per l'omicidio, e a pena minori per gli altri reati. Inzolia fu assolto per insufficienza di prove. Contro questa sentenza hanno proposto appello in tre imputati. Il pubblico ministero ha appellato contro l'assoluzione di Inzolia. La causa è ora al nostro esame ».

Il dottor D'Amario ha proseguito l'esposizione con il delitto fu scoperto la mattina del 11 settembre 1958. La domestica della Martirano, Maria Teresa Viti, suonò diverse volte il campanello, ma non ebbe risposta. Chiamò, allora, Luigi Martirano, il quale, dopo altri inutili tentativi di farsi aprire la porta, incaricò il giovane Felice Marcollo Chimenti di entrare nell'appartamento dalla finestra della cucina, calandosi con una corda da uno dei piani superiori del palazzo. Marcollo, ma non ebbe fuoriusciva liquido sanguigno. (Il presidente, a questo punto, come aveva già fatto durante la descrizione dell'appartamento, ha mostrato ai giudici po-

polari le foto scattate dalla polizia scientifica). La porta della cucina era spalancata, la finestra aperta, la serranda semi-chiusa. La porta dell'appartamento era chiusa con il solo scatto e non presentava segni di effrazione. « Giovanni Fenaroli — a questo punto la relazione ha cominciato a interessarsi dei vari « personaggi » del « giallo » — giunse a Roma la sera stessa dell'11 settembre. Dopo un sommario esame nell'appartamento, disse alla polizia che mancavano quattro buste contenenti mezzo milione ciascuna. Due buste furono ritrovate la sera stessa, verso le 21. Le deposizioni, però, su questo punto contrastano. L'avv. Basilio Eschili Brielli (amico di Fenaroli) ha commentato a fine mese scorso, lasciandosi asfissiare dal gas nella cucina della propria abitazione testimoniarono, infatti, che « milione fu per l'omicidio, e a pena minori per gli altri reati. Inzolia fu assolto per insufficienza di prove. Contro questa sentenza hanno proposto appello in tre imputati. Il pubblico ministero ha appellato contro l'assoluzione di Inzolia. La causa è ora al nostro esame ».

Il presidente si è soffermato a lungo nella descrizione della camera da letto della vittima messa a soquadro dall'assassino, parlando di tutti gli oggetti ritrovati in terra. L'avvocato Augenti, difensore di Fenaroli, ha commentato a voce alta questa parte della relazione: « Delle polizze ritrovate in terra non si parla, però... La polizia si decise a verbalizzare questo ritrovamento il giorno stesso della scoperta del cadavere, solo dopo oltre un mese... ».

Il presidente ha proseguito il racconto — lavorava da circa 8 anni alle dipendenze di Fenaroli — il dottor D'Amario ha poi ricordato quanto avvenne il 7 settembre 1958, giorno in cui qualcuno — Ghiani, secondo l'accusa — tentò di introdurre per la prima volta in casa della Martirano, un programma sportivo. « L'avvocato Augenti non riesce a nascondere l'emozione, quando sente parlare di Sacchi... ». « Egidio Sacchi — ha proseguito il presidente — lavorava da circa 8 anni alle dipendenze di Fenaroli ». Il dottor D'Amario ha poi ricordato quanto avvenne il 7 settembre 1958, giorno in cui qualcuno — Ghiani, secondo l'accusa — tentò di introdurre per la prima volta in casa della Martirano, un programma sportivo. « L'avvocato Augenti non riesce a nascondere l'emozione, quando sente parlare di Sacchi... ». « Egidio Sacchi — ha proseguito il presidente — lavorava da circa 8 anni alle dipendenze di Fenaroli ». Il dottor D'Amario ha poi ricordato quanto avvenne il 7 settembre 1958, giorno in cui qualcuno — Ghiani, secondo l'accusa — tentò di introdurre per la prima volta in casa della Martirano, un programma sportivo. « L'avvocato Augenti non riesce a nascondere l'emozione, quando sente parlare di Sacchi... ».

E' ACCADUTO

Incidente mortale
PALERMO — Un mortale incidente stradale è avvenuto sulla statale 113 Palermo-Messina. Un camion, cui si è ettagata una delle ruote anteriori, è uscito di strada sul ponte del fiume Mezzogiorno, dove viaggiatori, uno è morto e uno è ricoverato in ospedale in stato comatoso. Il terzo, invece, è uscito illeso dai rottami.

Duella alla pistola
CATANIA — Un accanito duello alla pistola si è svolto in una strada di Patagonia: due amanti, Rosa Sagona e Giuseppe Carmino, di 22 e 35 anni, dopo un diverbio, sono passati a vie di fatto. La ragazza, ha improvvisamente espulso un colpo contro il Carmino, il quale ha risposto al fuoco. I proiettili hanno raggiunto e ucciso la sorella della Sagona. — Domenica di 20 anni — che era intervenuta per sedare la lite.

Suicidio
LIVORNO — Un agente di P.S. — Orlando Zappia, di 30 anni — in servizio presso la questura di Livorno come centralinista, si è ucciso con un colpo di pistola alla tempia. La moglie, rientrando in casa, ha fatto la macabra scoperta.

Attentato
SONDRIO — Un ordigno rudimentale esplose davanti alla caserma della guardia di finanza di Chiavenna. La bomba, deposta su un muro adiacente allo stabile, ha mandato in frantumi numerosi vetri.

Canotiere travolto
SALERNO — Un operaio delle ferrovie dello Stato è stato travolto e ucciso da un treno all'uscita della stazione di Salerno-Mercato S. Severino. Si tratta del cinquantottenne Raf-

BOLOGNA. 2
Carlo Nigrisoli ha subito oggi il più lungo interrogatorio da quando si trova in galera. Il consiglio istruttore ha ascoltato il testimone Domenico Gradito è entrato nel carcere pochi minuti prima delle nove di stamani e quando è calato il buio era ancora dentro. L'interrogatorio si è svolto — stando alle informazioni raccolte all'esterno — nella stessa cella dove è rinchiuso dal 15 marzo scorso il medico, la cella numero 5. È stato a quanto pare un interrogatorio lunghissimo, estenuante, minuzioso, interrotto solo da brevissime pause per la colazione di mezzogiorno consumata in modo frugale nella mensa, per un caffè, a metà pomeriggio, sorbito in fretta nello spaccio interno e per una cena fredda verso sera. Nigrisoli si sarebbe ancora una volta proclamato innocente. Il dott. Gradito ha commentato, intanto, agli avvocati del medico bolognese, che essi potranno conferire con il loro cliente solo dopo Pasqua.

Andrea Barberi

Bologna

Nigrisoli interrogato in carcere