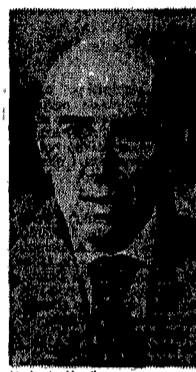


La tragedia delle Azzorre

Polemiche infuocate sui voli insicuri
Piloti ed esperti lanciano l'allarme:
«La sicurezza non si può svendere»
Il Pci chiede nuove norme al governo

Carrette volanti sotto accusa «Nessuno può controllarle»

Deregulation
Allarme di Nordio
9 mesi fa



Umberto Nordio

Sono aerei incontrollabili. Il giorno dopo la sciagura, le «carrette dei cieli», come le ha definite il presidente del Registro aereo italiano, Fredmano Spairani, sono al centro delle polemiche. Sotto accusa è la «deregulation» selvaggia, che permette a compagnie aeree fantasma di volare senza il rispetto delle norme di sicurezza. Una interrogazione dei deputati del Pci per chiedere un intervento del governo.

MAURIZIO FORTUNA

ROMA. Polemiche infuocate sulle «carrette dei cieli». Dopo la sciagura delle Azzorre da più parti si sono levate proteste contro i voli insicuri, le compagnie aeree fantasma, lo sfruttamento degli equipaggi. Fredmano Spairani, presidente del Rai (Registro aereo italiano) è amareggiato: «Non è possibile monetizzare la sicurezza, tantomeno sulla base di considerazioni statistiche. Abbiamo avuto anche uno scontro con la Faa, l'ente americano per la sicurezza dei voli, e ci sono delle grandi differenze, fra noi e loro, soprattutto culturali. Per noi la deregulation deve essere controllata. Bisogna verificare la disponibilità di mezzi ed equi-

paggi: poi, eventualmente, si potrà parlare di concedere nuove linee. Questa è la politica che noi seguiamo in Italia. Siamo contro la deregulation selvaggia, centinaia e centinaia di aziende che si fanno una guerra spietata a colpi di tariffe sempre più basse. A rimetterci sono solo i passeggeri». «Nessuna possibilità di controllare». È il ritornello che ripetono tutti. Il Rai e Civlavia, che controlla lo spazio aereo italiano, non possono in alcun modo bloccare un aereo immatricolato da un altro stato. «L'ultima parola spetta sempre al pilota - dice il comandante pilota Francesco Frezzolini, dell'Appl - È lui che decide se decollare o meno. E spesso è volentieri l'immatricolazione degli aerei charter che come una scatola cinese, una proprietà ne nasconde un'altra e così via». Il «707» della «Independent Air» era immatricolato negli Usa, ma poi era stato ceduto in leasing ad una società dominicana. I controlli e le revisioni periodiche spettavano a quest'ultima. Con quali garanzie? «Il problema è quello delle piccole compagnie - continua Frezzolini - che magari possiedono o noleggiano uno o due aerei. Non hanno supporti tecnici, scarsigliano di manutenzione e spesso la affidano addirittura in appalto». Ma esiste una extra territorialità anche per gli aerei? «Certo che esiste - dice ancora Fredmano Spairani - e noi non possiamo farci nulla. E poi, la proliferazione di queste piccole compagnie è tale che perfino la Faa, che è il più grande organismo per la sicurezza aerea che esista, si trova in difficoltà. Ho saputo che sono costretti ad infiltrare degli «informatori» nelle compagnie aeree per avere i dati sulle



manutenzioni. Ma tutto questo non si può più tollerare. «Carrette dei cieli» è forse una definizione esagerata, ma non me la rimangio. Era dettata dalla rabbia per quest'ultima sciagura e dalla nostra impotenza». Ma che cosa può fare la gente per difendersi dai rischi del «volo selvaggio»? Esiste un organismo internazionale, l'Icao, meglio noto come «Convenzione di Chicago», secondo il quale i certificati di navigabilità di ciascun aereo sono automaticamente riconosciuti in tutti i paesi dove l'aereo fa scalo. E gli esperti della Comunità europea negano che scagure come quella delle Azzorre possano addebitarsi alla liberalizzazione dei voli nella Cee. E allora, come cautelarsi contro la «monetizzazione della sicurezza», come l'ha definita il presidente del Registro aereo italiano? Il deputato comunista Michele Ciarfardini, coordinatore del Pci per il trasporto aereo, ha indicato ieri alcune nuove misure per rendere più sicuri i voli. «È necessario per prima cosa imporre un limite, che

potrebbe essere di 15 anni, alla vita degli aerei operanti nel territorio nazionale. Poi bisogna assoggettare tutti i charter stranieri alle norme del Registro aeronautico italiano, che va potenziato in uomini e mezzi. Infine bisogna proibire tassativamente ogni operazione in Italia a compagnie operanti fuori dell'Italia. E la «Independent Air» non è sotto controllo italiano». Mentre si compiono questi mesi neri, in città infuria la polemica tra turisti mandati allo sbaraglio con lo specechio per le allodole del prezzo stracciato. Ieri pomeriggio si sono riuniti nella sede della Flamingo - l'operatore milanese che ha la rappresentanza in Italia della «Dominair», la compagnia di Santo Domingo che la sua volta ha preso a volo il Boeing dell'Independent Air - i dirigenti delle sei agenzie che hanno venduto il viaggio della morte (Kemet, Press Tours, Viajes Ecuador, Prospectives Nouvelles, Pola Position e Siam Viaggi) e che ora avranno a che fare con la Procura della Repubblica. «Vogliamo cercare

Il ministro dei Trasporti annuncia nuove misure
Ma intanto conferma:
I nostri cieli sono sicuri

Santuz tenteremo di bloccare le compagnie pirata

PAOLA SACCHI

ROMA. Ministro Santuz, ci sono novità sulle cause della sciagura delle Azzorre?

Il ministro portoghese dei Trasporti, Oliveira Martins - con il quale ho preso contatto non appena appresa la notizia della sciagura - mi ha informato che nella zona dell'atterraggio del velivolo c'erano condizioni di scarsa visibilità, ma che comunque il pilota aveva ottenuto l'autorizzazione dell'avvicinamento senza segnalare emergenze o anomalie a bordo. Ora l'inchiesta in loco prosegue con la partecipazione di rappresentanti del nostro paese, tra cui il responsabile del servizio aerei stranieri nella direzione di Civlavia, Marino Barzaghi, che ci ha fornito alcune indicazioni di fatto. Si tratta ora di attendere le conclusioni dell'inchiesta che sono pregiudiziali ad ogni passo conseguente da parte nostra.

Si ripropone con urgenza anche per l'Italia il problema della sicurezza dei cieli. Quali misure in concreto il suo ministero sta pensando di prendere di fronte a questa emergenza?

La sicurezza dei cieli, come ho più volte affermato, in Italia non è in discussione. La sciagura delle Azzorre, che ha profondamente impressionato l'opinione pubblica specialmente del nostro paese, ha tuttavia messo in evidenza un problema di ulteriore tutela dei cittadini italiani che utilizzano vettori esteri. Ripeto che bisogna aspettare l'inchiesta per verificare le vere cause del disastro del charter della Dominair. Ma in ogni caso ritengo di dover assumere iniziative in ordine a questo tipo di trasporto aereo.

Con quale posizione l'Italia si presenterà al convegno di Montreal sulla sicurezza dei voli?

Le mie iniziative si muoveranno sul piano della normativa internazionale, allo scopo di evitare che la gara alla remunerazione porti aziende aeree marginali a snaturare le regole del mercato al di là della capacità di offerta delle maggiori società di trasporto aereo internazionale.

Intanto, dunque, come sul tavolo dell'incontro che avrà con i ministri dei Trasporti della Cee, domenica a Murcia in Spagna e soprattutto al vertice Icao in programma a Montreal il 15 febbraio, la necessità di individuare più alti livelli di garanzia, da concordare con gli altri paesi nell'interesse di tutti gli utenti del trasporto aereo.

Su questi temi ci sarà un impegno diretto anche della presidenza del Consiglio?

Come è noto, la presidenza del Consiglio coordina i vari aspetti di questa vicenda che riguardano oltre al ministero dei Trasporti anche quelli degli Esteri, della Protezione civile e del Turismo.

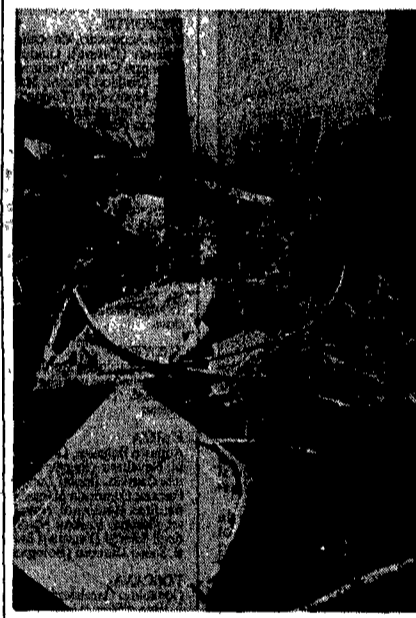
È vero che anche in Italia è già in atto una selvaggia deregulation?

Lo escludo in modo assoluto, anche se la progressiva liberalizzazione del mercato già concordata e codificata in sede Cee sta producendo nuove iniziative da parte di alcuni vettori, ma questa non è la deregulation stessa ma un fenomeno di una totale assenza di vincoli nella regolamentazione dello spazio aereo. Escludo anzi che un'ipotesi di questo genere possa verificarsi in Europa nel prossimo futuro.

Un grido d'allarme venne lanciato l'anno scorso dall'ex presidente dell'Alitalia, Umberto Nordio: «Le compagnie estere poco sicure... Come può il nostro paese fronteggiare questo presunto «attacco»?

Il trasporto aereo è disciplinato da regole tecniche stabilite in sede internazionale, anche al fine di garantire i necessari livelli di sicurezza. Queste regole valgono per le grandi compagnie, per i voli di linea come per i charter. Secondo la normativa vigente la verifica del rispetto delle condizioni di idoneità spetta allo Stato di immatricolazione dell'aeromobile che può delegarla allo Stato di appartenenza della compagnia che gestisce i voli charter. Anche la Independent Air aveva trattato questa procedura. Si tratta ora di vedere se questa procedura è ottimale e se è sempre sufficiente. E di questo intendo appunto parlare nelle sedi istituzionali europee ed internazionali. Non si può dire che esistano «compagnie estere poco sicure» e certo insieme a una concorrenza che abbassi i costi ma solo a scapito della sicurezza non è accettabile. Il primo obiettivo che il governo italiano ha sempre avuto ben presente è garantire in tutto il sistema aereo il massimo di sicurezza; ed il governo ha il dovere di garantire la stessa sicurezza anche per gli stranieri. Su questo mi sento personalmente responsabile ed impegnato.

«Per i lunghi viaggi solo jet di linea»



I resti della carlinga tra gli alberi sulle pendici della montagna

«Non useremo mai più i charter per i voli a lungo raggio, è una misura inevitabile». Lo ha assicurato il presidente della Press Tours, l'operatore di Milano che aveva raccolto 63 prenotazioni per il volo maledetto, mentre in Procura veniva aperta un'inchiesta sulle agenzie coinvolte. Il Pci fa pressioni sul sindaco affinché il Comune aiuti i parenti delle vittime - 23 tra città e provincia - abbandonati a se stessi.

MARINA MORGUJO

MILANO. «Una telefonata via l'altra». Gli otto funzionari della Prefettura hanno risposto per tutta la giornata di ieri alle chiamate disperate di padri, madri, fratelli, mogli che non chiedevano altro se non partire alla volta di quella montagna dove la tomba dei loro cari. C'è un aereo pronto a decollare per le Azzorre, è un Hercules, parte a mezzogiorno, parte nel tardo pomeriggio, si trova a Bergamo... da rendere vano ogni tentativo di riconoscimento. Di fronte alla rifutazione delle autorità c'è stato chi si è rassegnato subito, chi ha insistito, per nulla tranquillizzato dalle assicurazioni di una parte del filo c'erano le voci incrinche di chi piangevano chiedeva conferma di queste notizie arrivate per mille canali, dall'altra le voci impudenti di chi non poteva far nulla di più se non riflettere oscillando fra l'incertezza e l'angoscia. Un'agenzia di seconda mano proveniva dal ministero degli Esteri. Finché, nel pomeriggio, è arrivata la sentenza definitiva: «Non ci sarà nessun aereo per i parenti, l'isola di Santa Maria non è in grado di ospitarli, la polizia delle Azzorre terrà lontano dalla mon-

ta una linea comune» ha detto Massimo Di Lello, uno dei titolari di «Prospectives Nouvelles».

Intanto il presidente della Press Tours, Guido Landini, aveva già annunciato che con i charter per i lunghi viaggi la sua organizzazione avrebbe definitivamente chiuso: «È una misura inevitabile, i voli charter sono al centro di accuse e sospetti. Tutti i turisti prenotati verranno passati su voli di linea: ovviamente spenderanno di più. Questo mentre il direttore della Flamingo, Carlo Iacuzzi, ripeteva che l'aereo caduto era affidabilissimo, e spiegava che il presidente degli States viaggia su un «707» che ha ben quattro anni di più di quello sotto accusa. Anche la Flamingo, comunque, ha sospeso per ora i suoi charter, e nei prossimi giorni farà partire i clienti solo sui voli di linea.

La sentite le agenzie coinvolte nella campagna di questi giorni è quasi «difamatoria». «Noi operatori non siamo competenti per quanto riguarda gli aspetti tecnici della sicurezza del volo - ha detto il presidente della Press Tours - e quando la documentazione sul volo fornito dalla Civlavia ottenne il beneplacito noi non possiamo che fidarci dei controlli che sono stati fatti. Se ci sono veramente delle carenze, volano nei cieli dobbiamo domandarci come mai vengono lasciate partire.

ROMA. È una notizia data il 10 maggio 1988, ma è la conferma che la tragedia nel cielo delle Azzorre era prevedibile. In quella data Umberto Nordio, allora presidente dell'Alitalia, intervenne, informalmente, ad una riunione della commissione Trasporti della Camera denunciando che potrebbe accadere in Italia ed in Europa quanto è già accaduto negli Stati Uniti, e cioè un aumento di traffico ed un deterioramento dei servizi. «È già accaduto - affermò Nordio - che qualcuno per battere la concorrenza abbia voluto risparmiare sulla manutenzione. Questo è un sistema criminale che deve essere assolutamente impedito nel nostro paese».

L'ex presidente dell'Alitalia aggiunse, in quella occasione: «Ci sono già oggi alcune compagnie, non italiane, ma che volano in Italia, che scongiurano caldamente agli utenti, in risposta il presidente della commissione Trasporti, il socialista Antonio Tesia, annunciò l'avvio di una inchiesta per accertare effettivamente quali siano le condizioni di sicurezza per i passeggeri e che esse siano uguali per tutti».

Ci si chiede ora: che fine ha fatto quell'inchiesta? E, di fronte ad una denuncia così grave e circostanziata, vero e proprio grido d'allarme, qualcuno verrà ancora a dire di non sapere a che cosa porta la deregulation nei cieli?

Iotti «Lo Stato deve intervenire»

ROMA. Severe parole di Nilde Iotti, ieri mattina nella aula della Camera, dove ha voluto farsi interprete dei sentimenti di cordoglio e di protesta per il disastro aereo delle Azzorre.

Nell'aprire la seduta, e mentre tutti i deputati si levavano in piedi, il presidente della Camera ha rilevato come le dimensioni della tragedia «rendono vane le parole di commozione ma impongono una reazione che non deve essere solo di sdegno ma che esige gesti concreti a livello di autorità dello Stato». Ciò perché «non sia più consentito che la vita di tante persone sia in balia dell'improvvisazione, dell'incertezza, della pura ricerca del guadagno».

Dalla tragedia delle Azzorre viene dunque - ha concluso Nilde Iotti - «un monito a quanti pensano che l'attenuazione dei controlli dello Stato possa significare sviluppo economico e civile, possa significare modernità».

«Basta un prestanome per aggirare la legge sulle agenzie di viaggio»

Le agenzie turistiche sono sott'accusa dopo la tragedia delle isole Azzorre. Non tutte offrono requisiti di serietà e professionalità, anzi sono incolpate di mirare solo ai guadagni facili senza tenere in conto gli interessi dei clienti. Ma come si diventa operatori turistici? Lo abbiamo chiesto ai titolari dell'agenzia romana «Viaggiare», pioniera dei voli charter.

ROSANNA LAMPUGNANI

ROMA. Il giorno dopo la sciagura delle Azzorre l'agenzia romana «Viaggiare» è come al solito piena di gente che prenota viaggi e vacanze di sogno. «Rubiamo» al lavoro la titolare e suo figlio, Maria Luisa e Marco Chelo, per farci raccontare come lavora un operatore turistico, quali impegni assume verso i clienti, e, innanzitutto, come lo si diventa. «Non è facile iniziare questo lavoro - spiega Marco - oggi ogni regione italiana ha una sua legge. Nel Lazio per aprire un'agenzia (ci sono quelle dettaglianti e quelle abilitate ad organizzare tour) bisogna versare un deposito cauzionale di circa 100 milioni. Ma è necessario che l'agenzia disponga di un direttore tecnico con un brevetto ot-

tenuto superando esami di due lingue, oltre l'italiano, materie tecniche ed amministrative. Ma spesso accade che uffici vengano aperti grazie a tecnici prestanome e sono queste agenzie che non offrono garanzie di efficienza e professionalità. I controlli potrebbero essere fatti dalla Regione, ma è assai raro che ciò accada.

Un'agenzia seria che organizza viaggi dovrebbe verificare attraverso i suoi agenti tutti i requisiti del «prodotto» messo in vendita, ma «certamente non può controllare se la tolleranza del velivolo è OK», precisa Marco. Questi controlli spettano ad altri, innanzitutto a Civlavia legata al ministero dei Trasporti, che decide se un aereo, anche straniero, può atterrare o decollare da uno dei quarantasei aeroporti italiani. Al Registro aeronautico, il Rai, spetta invece il compito di controllare gli apparecchi immatricolati in Italia. Tutti i Paesi hanno una struttura simile, ma c'è un organismo sovranazionale che potrebbe effettuare controlli su tutti gli aerei, ma «è praticamente sfruttato di qualsiasi funzione», precisa l'agente di una compagnia aerea presente al colloquio. «Viaggiare» è pioniera nei voli charter. Wilson Chelo, fondatore dell'agenzia, subito dopo la guerra ne organizzava perfino in Sud America. Ma ora Marco e Maria Luisa hanno riservato a questo settore una quota limitata delle loro offerte. «Non è facile ottenere i diritti di traffico: vale a dire l'autorizzazione al decollo e all'atterraggio dell'aereo che si affida per un determinato tempo», aggiunge Marco. «È altrettanto difficile», dice Maria Luisa, «costa tantissimo la sosta di un velivolo sulle piste. Preferiamo quindi comprare posti su compagnie di linea esperte e fidate». Anche se questo consente guadagni più limitati, intorno al 30% del costo del «pacchetto» messo in vendita.

In charter 4 milioni di italiani Ma spesso sono voli a rischio

Ci sono voli charter sicuri e insicuri: dipende da come le compagnie aeree eseguono le revisioni dei velivoli. Sono 4 milioni gli italiani che «comprano» questi viaggi. Rappresentano un quarto di tutto il traffico commerciale, nell'ultimo anno hanno avuto un incremento del 288%. Le agenzie di viaggio hanno comunicato che i clienti hanno bloccato tutti i viaggi charter, preferendo voli di linea.

DANIELI MANCA

MILANO. Fare charter è facile. Oggi si affittano aerei come dieci anni fa si noleggiavano pullman per le gite sulla neve. Qualsiasi compagnia aerea è disposta a noleggiare propri velivoli ed equipaggi per collegamenti speciali chiamati charter. Chiunque può fare da intermediario. Basta una scrivania, un telefono e un telex. Ma tragicamente capita che uno di quegli aerei cade. Si dice quasi a giustificazione, «Per forza era un charter». Ma c'è charter e charter. La differenza è tutta nella compagnia che effettua materialmente il volo.

Nei confronti di questi voli speciali c'è da parte di chi viaggia una sorta di rimozione. Se si deve andare da Milano ad Amsterdam immediata-

mente ci si informa se il volo è Alitalia, piuttosto che Kim, la compagnia olandese e si storce il naso se si tratta di una compagnia aerea di uno dei minuscoli Stati del Terzo mondo. Invece, per un volo verso spiagge dorate e mare blu, fatto con un charter, nessuno si preoccupa di chiedere di quale compagnia sia l'aereo.

Nel caso del Boeing caduto alle Azzorre ci può essere di mezzo la fatalità, il maltempo, l'abilità del pilota. Ma è sempre decisivo lo stato di efficienza dell'aereo. E sul mercato ci sono compagnie come l'americana Independent Air e società come la Condor Flug. Con la differenza che nel primo caso si tratta di una linea aerea la cui flotta è for-