La tragedia delle Azzorre

Trovati 13 passaporti di persone non elencate tra gli imbarcati
Inquietante ipotesi dell'ambasciatore italiano
Rintracciata la seconda scatola nera
Qualcuno ipotizza che l'aereo fosse rimasto senza carburante

«C'erano passeggeri non dichiarati»

Un nuovo inquietante capitolo del mistero del Boeing 707 caduto nelle Azzorre: sono stati ritrovati 13 passaporti di persone che non risultano in nessun elenco. Imbarcate all'ultimo momento? O altro? Se così fosse le vittime del disastro salirebbero dunque a 153. L'ambasciatore italiano a Lisbona Giovanni Battistini: «Quest'aereo portava più persone di quelle dichiarate».

DAL NOSTRO INVIATO
MAURO MONTALI

SANTA MARIA. Nella notte è partito il primo dei tre C130 con destinazione Bergamo: a bordo quindici bare con salme identificate e una cinquantina con corpi in vario modo ricomposti ma assolutamente non identificabili. Le targhette apposte lì sopra, infatti, sono molto generiche. Il lavoro di ricerca, comunque, è quasi finito: entro domani rientreranno in Italia le ultime bare, ma al momento il numero è del tutto impreciso. Le autorità portoghesi si rifiutano di far partire i sacchi contenenti resti e brandelli. Lo fanno – dicono – per ragioni giudiziarie.

Sono le ore della pietà: i quattro medici militari italiani sono ancora all'opera nel grande hangar dell'aeroporto di Santa Maria per tentare di dare un'identità a quei miseri pezzi che arrivano giù di continuo dal Pico Alto. Un compito durissimo, al limite della sopportazione umana. Siamo entrati ieri mattina un attimo in questa sorta di sala mortuaria ed anche qui la scena è stata terribile. Per terra sacchi di juta o coperte che contengono varie parti di corpi e più in là quaranta bare aperte con davanti tentativi di ricomposizione dei corpi. Abbiamo letto tra le altre cose: donna con bluza e camicetta, donna con capelli scuri, uomo biondo, uomo calvo con cintura, ragazzo, ragazza di 16-19 anni; ma anche indicazioni agghiaccianti del tutto astratte come «parti di corpi umani diversi».

Le bare partite nella notte sono state poi sigillate, mentre per i brandelli non ricomponibili non si sa cosa fare. Al momento sono stati chiusi nei grandi frigoriferi del pesce al porto di Santa Maria. I cadaveri identificati grazie ai passaporti o alle carte di credito che sono stati trovati addosso sono quelli di Bruna Bratto, Dante Bolis, Giovanni Belli, Luigi Donghi, Gloria Duarte, cittadina dominicana, hostess della «Independent Air», Pietro Durodon, Andrea Dusi, Armando Lingua, Marco Patuto, un ragazzo di 20 anni figlio di un questore dell'Interpol. Ieri il padre è venuto ad identificarlo in lacrime. Poi Martino Rossi, un certo Tomarelli, Giuseppe Ambrosi. Oltre a questi ci sono anche le salme dei due piloti americani che saranno trasportati anche loro in Italia.

Ma sono anche le ore del mistero e della preoccupazione. A chi appartengono questi 13 passaporti sbucati dal nulla? Gli investigatori non hanno voluto dare i nominativi, certo è che non compaiono in nessuno degli elenchi forniti dalle agenzie di viaggio e dall'aeroporto di Bergamo. L'ambasciatore Battistini lancia un'accusa gravissima: «Secondo me questo maledetto aereo aveva a bordo molte più persone delle 137 dichiarate». Perché? Nessuno sa spiegare l'enigma. Ma qualcuno dovrà dare prima o poi una risposta plausibile. In totale sono stati rinvenuti 66 documenti personali tra i quali uno trovato a otto chilometri dal luogo del disastro.

A tutto questo si aggiungono nuove rivelazioni. Il priore della chiesa di Santa Barbara col quale ieri abbiamo parlato, padre Zulmino, offre una testimonianza inedita e di grande interesse. «Ero davanti casa, che dista tre chilometri dal Pico Alto – dice il religioso –, quando ho visto arrivare il Boeing. Non avevo mai visto un velivolo così basso. Ho anche avuto paura che cadesse sulle case, poi qualche secondo dopo ho sentito l'agghiacciante rumore dello schianto». A sentire il padre priore il vecchio 707 volava sotto le nubi. Il pilota Leon Douglas Daughjerty e l'equipaggio dunque dovevano per forza di cose essersi resi conto di volare bassissimi e comunque assolutamente fuori dalle norme di avvicinamento all'aeroporto di Santa Maria. Ma purtroppo non è stato così. Il Pico Alto, nascosto nella foschia, si parava di fronte al Boeing che si è trasformato in un orribile carico di morte per quei dieci metri che lo separavano dalla vetta della montagnola.

Piloti, tecnici, investigatori son tutti d'accordo: per atterrare qui, in questa piccola isola delle Azzorre, occorre presentarsi, dopo essersi ovviamente messi in contatto con la torre, sulla verticale dell'aeroporto a tremila piedi per fare poi un ampio giro, passando se si vuole sopra il Pico Alto, e disporsi dal mare a prendere terra. Ma il Boeing sulla verticale non si è mai presentato. C'è anche di più, un controllore di volo ieri ha dichiarato alla stampa italiana, smentendo clamorosamente quanto l'altro giorno aveva affermato il sindaco Chaves, che il comandante Daughjerty si è messo in contatto con la torre di controllo quando l'aereo della Independent Air era a settemila metri di quota e parecchie miglia lontano dall'isola. Poi nulla più, se non la botta dell'impatto. Cosa voglia dire tutto questo resta avvolto nel giallo. Ieri è stata trovata anche la seconda scatola nera: forse questa parte della misteriosa tragedia potrà essere appurata. Accanto alla scatola nera è stato trovato il corpo di una hostess americana di colore.

Qui c'è anche chi sostiene l'ipotesi che il Boeing fosse senza carburante avendone consumato più del previsto durante il volo da Bergamo e che il pilota, tentando di nascondere una sua responsabilità, non abbia detto nulla sperando di atterrare lo stesso. Una supposizione che francamente lascia però tutti perplessi. Del resto, ma sono parte in causa, anche gli investigatori della Boeing giunti qui assieme agli agenti dell'Fbi e al questore dell'Interpol Nicola Simone, danno per scontato un errore del pilota. Ma sono troppi gli enigmi per chiudere così in fretta l'inchiesta. Un'ultima cosa: le banche locali hanno dato ordine di non cambiare ai cittadini del luogo banconote italiane, vogliono evitare azioni di sciacallaggio. Ma finora nessun episodio del genere è stato denunciato.

L'interno di un C130 diretto da Pisa alle Azzorre con un carico di bare per il trasporto delle vittime

Ecco i nomi delle vittime identificate

Questi i nomi delle vittime identificate ufficialmente fino ad ora: Bruna Baratto, Dante Bolis, Giovanni Belli, Luigi Donghi, Pietro Durudon, Andrea Dusi, Armando Lingua, Marco Potuto, Martino Rossi, S. o F. Tonarelli, Giuseppe Amboni e Gloriz Duarte. Le prime 11 vittime identificate sono italiane, l'ultima è la cittadina dominicana di cui giovedì erano stati trovati i documenti. Intanto i carabinieri di Calcinate (Bergamo) hanno confermato che una delle donne morte nella sciagura si chiamava Elena e non Manuela Rossi. (Nella foto: il controllo dei passaporti delle vittime).

L'Italia non sarà nella commissione d'inchiesta sull'incidente

L'Italia non potrà partecipare ai lavori della commissione d'inchiesta portoghese sull'incidente di Santa Maria. È quanto prevedono le norme internazionali, perché sia l'aereo che la compagnia sono stranieri e l'incidente è accaduto fuori dal territorio nazionale. Lo fa rilevare l'ufficio sicurezza della direzione generale dell'aviazione civile. È possibile che l'Italia sia invitata come «osservatore», dato che i passeggeri erano tutti italiani. Ma l'invito deve in ogni modo partire dal Portogallo, che ha la direzione della commissione d'inchiesta. Civilavia ha fatto partire per Santa Maria con un aereo della Protezione civile un funzionario dell'ufficio che si occupa delle compagnie estere.

«Una truffa? I miei genitori pagarono 7 milioni»

«I miei genitori non avevano scelto una viaggio al risparmio. Avevano chiesto un volo sicuro ed un soggiorno più che confortevole. Per questo avevano pagato sei milioni e 800mila lire a coppia per una vacanza di due settimane con trattamento di mezza pensione a Punta Cana». Lo ha precisato Wiliam Righi, figlio di Saturno Righi e Giancarla Macori, di Cesena, morti nella sciagura, dopo aver letto notizie di volo charter a basso prezzo offerto a tour operator. «Abbiamo le ricevute dell'agenzia di viaggio». Il dato è confermato dall'agenzia Manuzzi di Cesena, di cui le due vittime erano clienti da anni. «Se davvero gli altri viaggiatori hanno pagato cifre molto inferiori – prosegue Righi – penso che alla base di questa disparità ci possa essere qualche irregolarità commessa ai danni dei miei».

La Independent assicurata con i «Lloyd's» di Londra

Il presidente della Independent, Alvin Pittman, ha ricordato che la compagnia proprietaria del «Boeing» è assicurata con i «Lloyd's» di Londra. «Siamo ampiamente coperti – ha detto – per 250 milioni di dollari. Questo il nome dell'agente londinese a cui gli interessati possono rivolgersi: Michael Austin, Benny House, 57-60 Aldgate, High Street, Londra. Un rappresentante dell'assicurazione sarà a disposizione delle famiglie delle vittime a Bergamo alla «Flamingo Tour».

Del Turco «La tragedia? È colpa della deregulation»

«La tragedia delle Azzorre è la tragica risposta ad un esercito di improvvisatori che, nel corso degli anni passati, hanno assunto la deregulation come verbo mondiale – dice il segretario generale aggiunto della Cgil, Ottaviano Del Turco –. Noi abbiamo una ragione di più per batterci nella lotta contro il cinismo e la leggerezza con cui si gioca sulla pelle di milioni di persone». Ferrovie, porti, autotrasporto e trasporto aereo sono interessati da processi di ristrutturazione che seguono la filosofia della deregolamentazione. Lo ha affermato il segretario confederale della Cgil Paolo Lucchesi che ieri ha aperto i lavori dell'esecutivo della Cgil convocato su questo tema. Per Lucchesi la riorganizzazione «avviene in termini di esasperata competitività» e questo produce effetti preoccupanti sulla sicurezza dei trasporti.

Santo Domingo, il governo è preoccupato

A Santo Domingo il governo del presidente Joaquim Balager è preoccupato, a quanto si dice in via non ufficiale, per le ripercussioni che la sciagura sta avendo in Italia e per l'impatto negativo sul traffico turistico dal nostro paese verso la repubblica dominicana. Il desiderio di prendere le distanze da eventuali responsabilità della sciagura è evidente. La compagnia aerea nazionale «Compagnia Dominicana di Aviazione» ha emesso un comunicato in cui nega qualsiasi rapporto con la «Dominair», la società per conto della quale viaggiava l'aereo della compagnia americana Ind' pendent. Nel comunicato si afferma che la Dominair è una joint-venture tra settori privati italiani e dominicani.

MARIA ALICE PRESTI

Lo strazio dei parenti «Che ne farete di quei corpi?»

Orio al Serio, aeroporto di Bergamo. Un hangar è stato in fretta e furia adattato ad obitorio, per accogliere le prime salme delle vittime della sciagura delle Azzorre. Il loro arrivo è previsto per le sette di questa mattina, ma la vigilia è all'insegna dell'incertezza. Sembra infatti che ci saranno solo le spoglie di 15 vittime, quelle già identificate. Lo strazio dei parenti che si accalcano da ore nella sala d'attesa.

DAL NOSTRO INVIATO
MARINA MORPURGO

BERGAMO. Aeroporto di Orio al Serio, sono le cinque e trenta del pomeriggio. Nello spoglio salone d'attesa si assiepa già una piccola, ma sempre crescente, folla. «Mi scusi, quando arrivano le vittime?». La processione dei parenti e dei curiosi si è già mossa da ore, nonostante non sia ancora arrivata nessuna conferma ufficiale dell'atterraggio ad Orio del primo aereo militare, proveniente dalle Azzorre con il suo mesto carico.

Alla prefettura di Bergamo sono gentilissimi ma impotenti: «non sappiamo nulla, solo che l'aereo dalle Azzorre non si è ancora mosso. Solo dalle 16.30 circa abbiamo cominciato a dire a tutti i parenti che probabilmente i loro morti arriveranno qui».

Il ministero degli Esteri ha cercato, con un comunicato, di giustificare il clima di incertezza in cui si sta svolgendo l'operazione di rientro delle salme: «Non sono state ancora concesse» dalla magistratura portoghese, che conduce le indagini, le necessarie autorizzazioni per il rimpatrio delle salme finora rinvenute. Da parte italiana sono stati compiuti tutti i passi necessari presso le autorità portoghesi al fine di accelerare il rientro delle spoglie».

Alle 17, i vertici della prefettura di Bergamo si sono riuniti per decidere un piano, indispensabile per affrontare una situazione oltre che tragica, potenzialmente anche di grande caos. In quattro e quattr'otto ci si trova a dover risolvere una marea di problemi, concentrati in un piccolo aeroporto. Come prima e ovvia misura il prefetto di Bergamo ha ordinato che lo scalo – abitualmente chiuso da mezzanotte alle 7 del mattino – venga tenuto aperto tutta la notte, e che sia pure garantito il conforto del bar 24 ore su 24.

Nessuno lo dice apertamente, ma il nodo della l'aereo questione sta in un fatto agghiacciante: si voleva far partire solo quando aveva a bordo 50 vittime riconosciute. Ma nel primo pomeriggio solo pochi corpi martoriati erano stati ricomposti. Alla fine sembra che si sia deciso di avviare lo stesso l'operazione di rientro, con i 14 corpi già identificati. Arriveranno quasi sicuramente questa mattina alle sette.

Tra l'altro nel dramma si inserisce un elemento di mistero costituito da 14 passaporti che – a quanto si dice – sarebbero stati trovati sulla montagna della sciagura: i nomi letti sui passaporti non corrisponderebbero a quelli delle vittime comparsi sulle liste più o meno ufficiali, finora fornite.

In ogni caso, per accogliere le bare è stato in fretta e furia adattato un hangar, da poco dato in gestione ad una ditta aeronautica. Nel giro di poche ore sono stati fatti tutti gli allacciamenti elettrici. «Per riconoscere i corpi ci vorrà una buona illuminazione», dicono qui in aeroporto: non è difficile prevedere lo strazio cui si assisterà qui tra poche ore. Per aiutare i parenti in prefettura stanno organizzando un centro di accoglienza, che verrà creato – dicono – qui a Orio, un paesetto praticamente attaccato a Bergamo.

Un altro problema gravissimo da risolvere è dato dal fatto che, dopo le prime 50 bare, le altre arriveranno a scaglioni, magari nel giro di un paio di giorni. I poveri familiari rischiano dunque di piombare a Bergamo di attendere per decine e decine di ore i resti dei loro cari. È accaduto a Nadia Quinteri, moglie di Giovanni Belli, il pellicciaio di Bollate morto nella sciagura. Il Comune di Novate l'ha avvertita che le salme stavano tornando: ora è in lacrime, seduta in sala d'attesa. Passerà qui la notte. Accanto c'è Ernestina Cassis, cugina dei coniugi Sassi. «Sono venuta sola – dice – nessuno mi ha detto niente».

«Stiamo studiando il modo di avvisare in tempo la gente che il *loro* aereo sta per arrivare, senza farli venire qui per niente», garantiscono dalla prefettura. Per ora, comunque, ai parenti – da tre giorni allo sbando – è stato detto solo di rimanere a casa e di tenersi in contatto con questo numero di telefono: 035/248381.

Cieli italiani vietati per l'«Independent Air»

Cieli sbarrati per l'«Independent Air». Ieri il ministro dei Trasporti Giorgio Santuz ha sospeso l'autorizzazione per i voli in Italia degli aerei della compagnia aerea statunitense. La difesa degli agenti di viaggio: «I charter sono più sicuri dei voli di linea». Ma tutti sono concordi nel chiedere una legge che regolamenti «volo selvaggio». «È l'unica tutela per i passeggeri» dice il ministro.

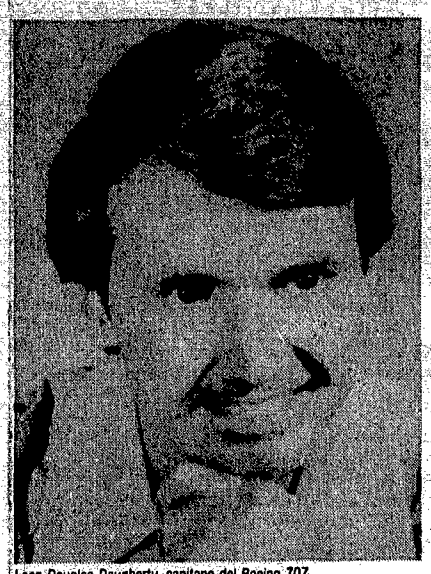
MAURIZIO FORTUNA

ROMA. Cieli italiani vietati per l'«Independent Air». È quanto ha affermato il ministro dei Trasporti Giorgio Santuz dopo la riunione del Consiglio dei ministri di ieri mattina. Il ministro, in partenza per la Spagna, ha dichiarato che fino a quando non saranno raggiunte «certezze» sui motivi della sciagura delle Azzorre, tutte le autorizzazioni per l'impiego in Italia, da parte della compagnia «Dominair», degli aerei della compagnia americana, sono sospesi.

Si tratta del primo, per quanto limitato, provvedimento concreto preso all'indomani della tragedia delle Azzorre. Santuz ha anche precisato che per quanto riguarda i voli charter, il ministero sta predisponendo un documento che porterà all'esame degli altri ministri dei Trasporti della Cee, nella riunione che si terrà domenica prossima in Spagna. Sulla «deregulation», invece, Santuz è stato piuttosto vago: «Si tratta della liberalizzazione del trasporto aereo, che bisogna in qualche modo preservare. Ma bisogna anche tutelare la sicurezza dei passeggeri. Abbiamo aderito alla Eurocontrol, abbiamo fatto molti passi per la sicurezza negli aeroporti, adesso bisogna farne altrettanti per la sicurezza degli aerei».

Di diverso avviso è Enzo Poli, presidente della Fiavet, (la federazione degli agenti di viaggio), che ha dichiarato che «i charter sono più sicuri dei voli di linea». Dopo aver ricordato che ben 28 esponenti dell'associazione hanno perso la vita nel disastro del Boeing 707, Poli ha fatto parlare le statistiche: «Negli ultimi cinque anni hanno volato 2 miliardi e mezzo di persone. Di queste un miliardo e mezzo con i charter. Sempre nello stesso periodo ci sono stati 12 incidenti aerei che hanno visto coinvolti i voli charter, ma ben 52 che hanno riguardato esclusivamente i voli di linea». Poli ha anche tentato una difesa d'ufficio dei charter. «Non è vero che costano di meno perché non sono manutenzionati. La verità è che i costi sono "ottimizzati". Un charter vola solo quando è completo, mentre un volo di linea è costretto a decollare anche con solo tre persone a bordo».

Ma le polemiche non sono destinate a placarsi. Il presidente della commissione Trasporti del Senato, Guido Bernardi, ha sostenuto che l'unica via per uscire dal «caos dei cieli» è il «rapido varo di un ente per la sicurezza del volo», ed ha ricordato che una serie di proposte di legge in questo senso sono già all'esame delle due Camere. Per l'altro ramo del Parlamento, Antonio Testa, presidente della commissione Trasporti della Camera, ha sostenuto la necessità che il governo garantisca i cittadini italiani sui livelli di sicurezza di tutte le compagnie aeree che operano in Italia. Infine, l'«Assoviaggi», (aderente alla Confesercenti) ha diffuso un comunicato nel quale auspica una legge per la tutela del turista, che aiuterebbe, secondo la «Assoviaggi», a moderare gli eccessi di concorrenza.


Leon Douglas Daugherty, capitano del Boeing 707

«Così lavorano i piloti charter»

A colloquio con Rodolfo Rolli segretario dell'Appl «Ci si deve occupare di tutto, anche della ricerca di operai per le riparazioni all'aereo»

VITTORIO RAGONE

ROMA. Errore del pilota, dovuto al superlavoro? Guasto ai sistemi di bordo? Una risposta definitiva potrà darla solo il «flight data recorder», la scatola nera su cui sono registrati i dati di volo del B-707 della compagnia statunitense «Independent Air» precipitato alle Azzorre. «Errore del pilota? - dice il comandante Rodolfo Rolli, segretario generale dell'Appl, l'Associazione professionale dei piloti di linea». Non dimentichiamo che anche per il Boeing 737 che si schiantò vicino a Londra in gennaio si parlò subito di responsabilità dell'equipaggio. Per loro fortuna sono sopravvissuti, e abbiamo potuto scoprire che il sistema che segnalava inconvenienti ai motori era invertito. Così ora la Boeing sta revisionando i 737. Perciò sono cauto, anche se a noi risulta che la scatola nera del B-707 delle Azzorre era d'un modello assai vecchio, capace di registrare solo cinque parametri: altimetro, velocità di discesa, assetto, velocità indicata e direzione. Un po' poco per capire quello che è necessario. In ogni caso, non si può escludere che uno o più motori dell'aereo si siano *piantati*, determinando un'imbardata laterale. Quanto allo stress, teniamo presente che i piloti erano due...».

«La normativa che regola tempi di servizio e uso degli equipaggi — spiega ancora Rolli — varia da paese a paese, da compagnia a compagnia. È diversa per i voli di linea e i voli charter. Nel contratto nazionale dei piloti italiani è previsto che un comandante possa effettuare quattro tratte al giorno su voli di linea, che diventano cinque nel caso di voli charter o misti. Ma cinque tratte le si possono fare solo tre volte al mese, su un totale di 20 giorni di lavoro effettivo. L'orario varia fino a un massimo di 10 ore e mezza se è notturno, di 13 se è diurno. È un orario ovviamente continuativo, include i voli e tutte le operazioni che li precedono e li seguono. Naturalmente — lo ripeto — questi sono parametri riferiti ai soli piloti italiani».

Quale è la differenza, in termini di carico di lavoro, fra un volo di linea e un volo charter? «Lei parli con un pilota che fa solo charter — è la risposta di Rolli — Si lamentano, è un lavoro stressante. Lo è per caratteristiche intrinseche. Le faccio un solo esempio: in un volo di linea c'è una serie di operazioni (piano di volo, rifornimento, carico bagagli etc.) che sono programmate, preschedulate e gestite dalla compagnia, o dagli enti di terra. Nel caso di un volo charter, invece, tutto è lasciato all'equipaggio, che deve preoccuparsi del corretto andamento del viaggio. Se l'aereo ha bisogno di manutenzione improvvisa e tu sei in un aeroporto lontano, sei costretto a cercare di persona la ditta, a farti parte dirigente: quanto più lontano è lo scalo, quanto più più piccola è la compagnia, tanto più il lavoro diventa arduo e stancante. È chiaro che l'attività charter si fonda sul risparmio: e si può tranquillamente ipotizzare che una compagnia sfrutti al massimo il mezzo, e cerchi di fare lo stesso con gli equipaggi».

E la deregulation? «La deregulation in America queste tendenze le ha accentuate: si allungano i tempi di servizio e di impiego in volo, si riducono i riposi mensili e così via. Una concorrenza spietata fra compagnie, che puntano al risparmio. Il nostro timore è che la stessa strada sia seguita anche da noi: tanto più che, in regime di deregulation, nessuno stato può *aiutare* finanziariamente una compagnia, altrimenti la concorrenza sarebbe sleale. E così, risparmiare e fare profitti diventa una questione di vita o di morte...».

La compagnia si difende

«Il Boeing era a posto Non è vero che miriamo solo a guadagnare soldi»

ROMA. «No. L'aereo non era vecchio e veniva sottoposto a periodiche operazioni di manutenzione» Così si difende Alvin Pittman (barba bianca ed accento da «profondo sud»), presidente della Indipendent Air, la società proprietaria dell'aereo precipitato nelle Azzorre, assai critico nei confronti dei giornali che «traggono subito conclusioni» «Non è vero che abbiamo sottoposto i due apparecchi ad un lavoro eccessivo prosegue – siamo una piccola compagnia ,nel 1987 abbiamo avuto una perdita di 3 milioni e mezzo di dollari. Ma questo non vuol dire che tiriamo solo a fare soldi». « «Non sapremo nulla sul perché della tragedia – aggiunge – fino a quando non sarà stata esaminata la scatola nera. Posso dire però che il pilota non ha chiesto di compiere l'atterraggio d'emergenza, come invece è stato affermato, e che l'aereo era in normale fase di avvicinamento verso la pista ; aveva avuto istruzione dalla torre di controllo di scendere a 3.000 piedi (circa tremila metri). A questo punto ., però, ha improvvisamente virato verso la montagna e nessuno sa il perché».

Il «Boeing» 707 era stato costruito nel 1968, ma stando al presidente della Indipendent, «Non si può dire che fosse vecchio. L'aereo non aveva più di 45 mila ore di volo e circa 12.500 «cicli» (un ciclo è la somma di un atterraggio e di un decollo)».