

# La tragedia delle Azzorre

Alle 7 di ieri mattina il primo C130 ha riportato in patria le bare con le 15 vittime sicuramente identificate. Altri due aerei tra oggi e domani

# Dopo tre giorni d'attesa il pietoso riconoscimento

Alle 7 in punto di ieri mattina il primo C130 è atterrato all'aeroporto di Orio al Serio con le prime 15 bare. Ad attendere i poveri resti del volo della morte, decine di parenti distrutti dal dolore e da un'attesa senza speranze. Su ogni cassa un biglietto con nome e cognome: sono le uniche vittime di cui è stata possibile un'identificazione certa. Altri due aerei arriveranno stamane e domattina.

DAL NOSTRO INVIATO  
ROBERTO CAROLLO

Orio al Serio (Bergamo). È un mattino freddo. Le 15 bare vengono estratte dalla pancia del C130 partito a mezzanotte da Santa Maria, alle 7 in punto, e allineate, cinque a cinque, a formare una immangiabile U all'ingresso della piccola rimessa aerea trasformata in camera ardente. Sul fondo un drappo fucile, e un crocifisso accanto ai fereti qualche pianta, un po' di rimpio raccolto a Santa Maria delle Azzorre e portato fin qui. Su ogni cassa un biglietto con nome e cognome, un numero e un cartoncino in catalano, scritto in portoghese, forse il nulla osta delle autorità lusitane per l'espatrio. Dentro i primi 15 corpi restituiti dopo la tragedia, gli unici per ora

routine, gente che parte o che arriva, agenti di polizia, ma anche di parenti in attesa di notizie e persino qualche curioso.

Qui nel piccolo hangar, di fianco alle 15 bare, ci sono tutti o quasi. C'è il papà di Francesca Procopio, la ragazza di 22 anni di Lazzate Milanese partita con il suo ragazzo, solo lei è tornata, lui lo stanno ancora cercando tra i resti senza nome rimasti lassù sul Pico Alto. Il padre, operario all'Alfa di Arese, è di fianco alla bara, ha gli occhi rossi e gonfi, piange sommessamente, la mamma invece non ce l'ha fatta a venire. «Era distrutta», dice un cugino, «tutti sono distrutti, padre, madre e altri due figli, una famiglia meravigliosa molto unita, di quelle di una volta. Poco più in là c'è un ragazzo che piange e sfiora con le mani una bara, in una carezza disperata: è il fratello di Bruno Emerenziani, bara n. 123. Lui fa l'infermiere a Cles di Val di Non, ai piedi delle Dolomiti, è abituato a vedere la sofferenza negli altri ma questa volta il dolore è troppo acuto e diretto. C'è

Maria Masi, di Cesano Maderno, il C130 dell'aeronautica militare le ha riportato il corpo del marito, Luigi Pierodondi. Piange, chiude gli occhi, si tormenta le mani. Qualcosa di palpabile unisce questa gente, venuta da luoghi e culture tra loro lontane, oltre al tutto una disperazione composta, silenziosa, interiore, che non ha bisogno di gesti per esprimersi. Sono anche terribilmente stanchi dopo la lunga e tormentata insomnia. Mentre il vescovo ausiliare di Bergamo, Angelo Paradisi pronuncia poche parole di conforto e benedice le salme, la vedova di Cesano Maderno si sente mancare, sta per cadere in preda a un collasso e debbono portarla a braccia sull'ambulanza. Tutto intorno è silenzio, rotto soltanto dalle preghiere sommesse del prete e dal rimbombare dell'aereo militare che riprende il volo per Pisa.

C'è la fidanzata di Andrea Dusi, il ragazzo di Verona riconosciuto grazie alla cintura, c'è il figlio di Dante Bolis, di Gorago (Bergamo), ci sono i congiunti di Giovanni Belli di Novate Milanese, di Pietro Durigon di Treviso, di Bruno Ba-

ratto di Trento, del savonese Armando Lingua, del bioginese Martino Rossi, di Luigi Malleri di Forlì (ma la sua identificazione non è ancora del tutto certa, essendo legata a un documento, trovagli, a fianco), del bergamasco Giuseppe Amboni, del pesarese Franco Tonarelli. Quasi tutte le regioni d'Italia hanno qualcuno da piangere. Solo due bare non hanno nessuno di fianco: quella di Marco Patullo, di Viterbo, ma il suo papà, funzionario del ministero degli Interni, lo aveva già riconosciuto a Santa Maria delle Azzorre («Si sono i suoi jeans», aveva detto ai funzionari del posto). Più triste ancora il destino di Gloria Duarte, cittadina dominicana e ballerina in un locale notturno di Bolzano. Stava tornando al suo paese d'origine per comprarsi una casa con i risparmi messi da parte in Italia in questi ultimi cinque anni. Nessuno è venuto a piangerla. Il suo unico amore è la figlia Walkiria, attualmente ospite di un collegio di suore a Mantova. Ma ha appena 11 anni, chissà se le hanno già detto che la sua mamma non c'è più.



Il recupero dei corpi dei passeggeri del Boeing 707. In basso: un frammento dell'aereo caduto nelle Azzorre

## «Sul giallo dei passeggeri indagheremo»

Si è sgombrato il «giallo» sui tredici sconosciuti che avrebbero viaggiato su quel maledetto Boeing 707. Dalle isole Azzorre è arrivata l'ipotesi che per alcuni ci sia stato soltanto uno scambio di biglietti o qualche nome troncato male, ma né il governo né il magistrato inquirente dicono al momento di poter escludere che sul jet della morte abbiano potuto viaggiare anche dei clandestini.

DAL NOSTRO INVIATO

Bergamo. Senatore Bonalini, quanti morti conta il governo italiano? «Quello che sappiamo», risponde il sottosegretario del ministero degli Esteri, «è che i morti sono 137. I sette membri dell'equipaggio, cioè 144, come ha accertato la magistratura portoghese. Vuol dire che il sottosegretario esclude la presenza di clandestini a bordo del Boeing 707? «No, non escludo niente, ho fatto solo la fotografia della situazione per quanto riguarda il rientro delle salme. Per il resto è la magistratura titolare a rispondere». E il dottor Tommaso Bonanno, sostituto procuratore della Repubblica, precisa: «A questo punto posso solo confermare che i passeggeri a bordo del Boeing 707 erano 137. Tutti sono i biglietti che abbiamo acquisito». Sulla possibile presenza di clandestini a bordo dell'aereo il magistrato ha detto: «Un'ulteriore verifica avverrà anche attraverso la conta delle salme che si sta eseguendo in Portogallo. Nel campo delle possibilità non può verificarsi, però allo stato attuale non ci risulta nulla».

Il governo italiano e il magistrato, in sostanza, non s'avviano a nemmeno smentiscono decisamente le notizie filtrate da Santa Maria delle Azzorre secondo cui sul jet della morte avrebbero viaggiato 13 sconosciuti. Un'ipotesi che getta nuovi interrogativi inquietanti sulla tragedia dell'aria. Avvalorato dall'ambasciatore italiano a Lisbona (non sapremo mai, quantomeno, se fosse quell'aereo), è fondato sul mistero di quei documenti rinvenuti sulle pendici del Pico Alto, il giallo resta a gettare altre ombre su una vicenda che di contorni oscuri era già abbondantemente circondata. Dall'aereo carretta, all'ipotesi dell'altimetro fuori uso, all'error del pilota. Carte di credito, documenti d'identità, patenti di guida rinvenuti tra i rottami del velivolo sarebbero inestati



L'esito delle autopsie: soltanto su tre corpi bruciature superficiali. Identificati altri due italiani: Gabriella Giorgi e Luigi Soma

# Precipitato con i serbatoi vuoti?

Una nuova, inquietante ipotesi sulla tragedia delle Azzorre. Il Boeing partito da Bergamo sarebbe caduto per mancanza di carburante. La notizia viene dall'Ansa, che ha raccolto i pareri del gruppo incaricato di svolgere gli esami necroscopici sui corpi delle vittime. Intanto altre 61 bare con le salme di passeggeri italiani sono partite nella notte dalle Azzorre con un Hercules dell'Aeronautica militare.

DAL NOSTRO INVIATO  
MAURO MONTALI

Santa Maria (Isola Azzorre). Soltanto su tre dei corpi sono state trovate bruciature, e anche molto superficiali. Ciò potrebbe significare che il Boeing sia caduto per mancanza di carburante. L'inquietante ipotesi si è affacciata in serata, rilanciata dall'Ansa dopo un colloquio con un esponente del gruppo di periti incaricati di eseguire le autopsie sulle vittime della sciagura aerea. La fonte ha aggiunto che, a quanto gli risulta, l'aereo è venuto giù dritto affrontando l'atterraggio dal lato sbagliato della pista, quello cioè sulla direttrice della montagna, e senza compiere il giro previsto dalle normali procedure. Esclusa invece la

matrice terroristica, poiché nei corpi non sono stati trovati materiali radio-opachi o altri elementi che facciano pensare ad un attentato. Il giallo sui numeri dei passeggeri del Boeing 707 e quindi dei morti si riduce ora a sette nomi che non figuravano negli elenchi ufficiali. Infatti le squadre di soccorritori nelle boschiglie del Pico Alto hanno trovato documenti personali di Malilde Navati di Palermo, Angela Bararo di Roma, Ermirio Giovanni Giustino di Padova, Silvio e Augusto Rocco di Napoli, Mariano e Anna Maria Langiano, entrambi abruzzesi di San Martino in Persico. C'è da dire subito tuttavia che il mistero, una volta

rimodernato, lumi massacranti per piloti e hostess, superficialità nell'appoggiarsi ad una compagnia americana la cui affidabilità è assai scarsa, questa è la base della sciagura del Pico Alto. A cui si aggiunge, probabilmente proprio per lo stress a cui era sottoposto l'equipaggio, il probabile errore del comandante Douglas Leon Daugherty. La versione più accreditata dell'incidente che gira qui tra tecnici e investigatori giunti da varie parti del mondo a Santa Maria ora è la seguente: Normalmente gli aerei che arrivano dall'Europa in avvicinamento alla piccola isola delle Azzorre passano, dopo aver ricevuto un primo ok dalla torre di controllo, sulla verticale dell'aeroporto a 10 mila piedi (circa 3000 metri) per poi allargarsi sul mare con una manovra «a goccia» perdendo quota e ripresentarsi a quota davanti la pista 19, che è quella generalmente destinata ai grandi aerei come era, del resto, il 707 della «Independence Air». A quota 500 metri il velivolo acquisisce il secondo ok e quel punto il comandante fa uscire il carrello. Ora i

tecnici fanno osservare, anche sulla scorta delle testimonianze dei controllori di volo che sostengono che il 707 non si è mai presentato sulla verticale dell'aeroporto, che è probabile che Daugherty abbia fatto la rituale manovra «a goccia» ma spostata ad est di cinque o sei miglia. A quota 500 metri, a tutto tondo anche rispetto a ciò che hanno detto i testimoni oculari, dal jet si sono aperti i vani dei carrelli. Ma il davanti c'era solo la vetta del Pico Alto. Infine, la pennellata tragica di sfortuna: se l'aereo avesse superato la vetta, di certo il pilota si sarebbe accorto dell'errore correggendo la rotta.

Sono andate effettivamente così le cose? Ora saranno le due scatole nere, entrambe spedite in tutta fretta nei laboratori inglesi di Farnborough, a dirne l'ultima parola. Le salme degli americani partiranno nei prossimi giorni con un volo della Tap, la compagnia di bandiera portoghese, alla volta di Boston. Nella notte, infine, sono stati identificati altri due italiani: si tratta di Gabriella Giorgi e Luigi Soma.

## Sono sei i Dc9 Alitalia più vecchi del Boeing caduto

Roma. Sono 6 i Dc9 Alitalia e 11 vecchi di 22 anni e ancora in servizio. 707 più vecchi del Boeing 707 dipendente caduto nelle Azzorre il 19 febbraio scorso. È quanto illustra un articolo di «Epoca» dedicato ai problemi della sicurezza dei voli, pubblicato nel numero in edicola domani. Altri 19 Dc9 risalono all'1968, altri ancora, sono arrivati tra il 1960 e il 1970 e soltanto 40 aerei sono entrati in linea dopo il 1980. Il resto della flotta Alitalia è così composto: 12 jumbo, età media 6 anni e mezzo; 10 Airbus, età media 7 anni e 8 mesi; 9 Atr 42, età media un anno e mezzo. L'Alitalia scrive Epoca, assicura che dal 1992 i Dc9-30 vecchi saranno sostituiti, e intanto garantisce «particolare manutenzione e revisione in perfette condizioni. Il settimanale pubblica anche un elenco di 40 tra le più piccole compagnie charter che operano in Italia.

# Viaggio nelle agenzie che vendono vacanze e sogni

Roma. Entrati così crudamente nella tempesta, agenzie di viaggio e tour operator si dividono, con accanimento, ma quasi tutti in ammissioni: la guerra dei prezzi è all'ultima linea, inevitabile portavoce dell'economia sanamente capitalista che impone la competitività a costi che costano. E ammettono anche che, nel (casuale) modo che macina un monte affari di 15 mila miliardi l'anno, non tutti hanno le carte a posto. Innomini cattivi dai quali si prendono le debite distanze. Un rapido giro nelle agenzie di viaggio della capitale rimanda immediatamente una efficace fotografia di gruppo: sono in tanti a lamentare di essere sommersi dalle «cartacce», depliant e pacchetti confezionati da «gente poco seria», che non in genere buttano nel cestino. Ma non sempre. C'è chi allestisce una vetrinetta a parte, quella dei pacchetti non buoni, e cerca di prendere le distanze, ma la gente che arriva in agenzia col depliant in mano e vuole proprio quel viaggio, non manca mai. E così, il prezzo basso è un'ottima esca per una voglia di viaggio che è oggi molto diffusa. Altre agenzie, parlano delle organizzazioni che vendono i viaggi predisposti dal tour operator, mettono le mani avanti, dichiarando di operare una scelta, tutto quello che vede qui è preselezione. Altre spingono il proprio scrupolo fino ad avvertire il cliente, cercando di metterlo in guardia, «io i viaggi per Londra fatti dalla Sudan a 200 mila lire andata e ritorno, mi rifiuto di venderli. Figurarsi, partono da Kartun

e la compagnia ha due soli aerei». Si rischia di uscire frastornati da questi uffici moquevoli e sommessi, ubriachi di depliant, di offerte speciali, prezzi da capogiro, viaggi in luoghi mai sognati che fanno galoppare la fantasia. Programmi che non a caso si chiamano Emotion o Evasion. Però un prezzo pazzesco come quello del tragico tour a Santo Domingo non lo abbiamo trovato da nessuno. «Con 900 mila lire», dice Valerio Sabatini, dirigente dell'Italturist, «non vado neanche all'aeroporto. Una tariffa media per Santo Domingo non può scendere sotto il milione e mezzo il milione e sei, in bassa stagione. Più sotto, è chiaro, si risparmia soprattutto sui voli, non certo sui servizi a terra. Ecco perché qualcuno ripiega sui charter delle piccole compagnie private, quelle di bandiera infatti - anche quando si «charterizzano» - vogliono il biglietto prepagato, un'altra buona ragione per scartare quando si vuole praticare un costo all'unghia pur di tenere il mercato». Non solo Santo Domingo. La guerra delle tariffe è in atto, all'ultimo sangue, anche per quanto riguarda l'Africa e gli Usa. «Per il Kenya ci sono almeno 10 charter al giorno», continua Rigillo, ex presidente Fiavet e titolare della Puffinatur, «specie una lancia contro la criminalizzazione in atto delle basse tariffe. «Forse che l'Alitalia non offre la tariffa moglie-marito Roma-Londra a 350 mila lire o Roma-New York a 850 mila?». Un altro capitolo tirato in ballo senza molta cognizione di causa, secondo lui, è

Quante sono le agenzie di viaggio in Italia? E quali le regole del gioco in un giro d'affari che si attesta intorno ai 15 mila miliardi? Non siamo noi i responsabili, affermano i tour operator, ma l'esistenza di un sottobosco e di un'area abusiva è ammessa apertamente. L'estrema competitività per la conquista del ricco mercato e «pacchetti» sin troppo disinvolati. Nella accanita guerra dei prezzi, il ricorso al charter privato e poco costoso è un espediente redditizio. «Ma è difficile che un operatore serio utilizzi un vettore aereo scadente». Parlano gli addetti ai lavori.

MARIA R. CALDERONI

quello dei charter, che, dice, sono sottoposti agli stessi controlli degli aerei di linea, o almeno dovrebbero. «Chiedete conto alla Civiltavia». Ma quello che l'ex presidente Fiavet, un addetto ai lavori certamente esperto, aggiunge è forse più grave. «Gli aerei-carrette non appartengono solo alle compagnie private. Vuole sapere? Sono 136 i Boeing 707 che volano per il mondo con le compagnie late. E del resto la guerra delle tariffe è scatenata dalla concorrenza spietata in atto tra compagnia e compagnia, le agenzie non c'entrano». Uno sguardo a questo mondo variegato, luscioso, dispensatore di oscuri oggetti del desiderio dentro l'effimero involucro di un inclusivo tour, può chiarire qualcosa. Sono 4500 i tour operator in Italia, quelle organizzazioni cioè che confezionano e vendono viaggi, i Venditori Meravigliosi del Gran Turismo collettivo. Per più di tre quarti raggruppati nella Fiavet (una fortissima organizzazione nazionale che ogni anno svolge un congresso di categoria, dotata di un proprio osservatorio economico e di un centro studi) sono soggetti a determinate regole e tenuti a rispettare un codice di comportamento. Un mondo lievitante, calato dentro uno dei settori economici più proficui e promettenti, che ha visto il proliferare di sigle soprattutto nell'ultimo decennio. Gli addetti ai lavori alzano gli scudi. «Ma non è vero che c'è stata una proliferazione selvaggia. In Inghilterra, a parità di popolazione, i tour operator sono ben 7000. E l'Italia è l'unico paese dove il mondo delle agenzie è regolamentato. È del tutto libero in Svizzera, del tutto libero in Inghilterra, da noi invece occorre una licenza, e dimostrare, regolamento alla mano, di avere i requisiti richiesti. Qui occorre avere un direttore tecnico e la licenza viene data con

gno offrono per 720 mila, l'America al costo per 5 notti a New York per 1.054 lire, 5 giorni a Parigi pensione completa lire 528 mila, un nove-giorni-sette-notti a Savana Saly e Koumba (Senegal) per un milione 460 mila mezza pensione e 100 mila di sconto per gli sposi di oggi e di ieri, un nove giorni a Palm Beach per 1 milione 230 mila, un Nepal (9 giorni) a 1.940.000. E da Bergamo, con voli diretti e fin troppo economici charter, si parte per mezzo mondo: si parte per Usa, Kenya, Tanzania, Florida, Santo Domingo; buono, ricco cuore lombardo ansioso di nuove emozioni. E ancora c'è un Kenya (voli speciali) per 1 milione 350 mila nove giorni, un tre settimane a Majorca per 676 mila lire in pensione completa (un'offerta di Alpitour, il più grosso tour operator italiano), un sedici giorni in Tunisia sempre con voli e partenze speciali per 1.160 mila lire. Singapore otto giorni per 1 milione 760 mila, Emirati Arabi a 1 milione 330 mila, dieci giorni a Lima per 1 milione 880 mila. Una «Condor» tour operator leader dei prezzi più bassi del mercato, così si presenta nel depliant, offre una Palma di Majorca a 349 mila lire otto giorni, e un «Insieme tour operator» ci dà 4 giorni a Londra per 425 mila, voli speciali Sudan e Ethiopia Airways. Poi ci sono i tanti, splendidi viaggi che costano dai 3 ai 7 milioni, magari «puntate» alla Giamaica a bordo del Concord, ma quelli non fanno storia. Almeno in un certo senso.