

La tragedia in Africa



Tra i passeggeri uccisi nell'esplosione dell'aereo c'è anche Marina: per anni ha lottato per il trasferimento in Italia della donna condannata a 43 anni di carcere negli Stati Uniti

Morta la sorella di Silvia Baraldini



«È morta proprio quando le speranze di far tornare in Italia Silvia sembravano meno lontane. Aveva combattuto per anni per ottenere questo risultato. È terribile una tragedia nella tragedia». Sul Dc10 dell'Uta viaggia anche Marina Baraldini, sorella di Silvia, la donna condannata a 43 anni di carcere durissimo negli Usa, con l'accusa di terrorismo. I suoi familiari hanno appreso la notizia alla televisione. Sono disperati.



Marcello Ghirini, sotto a sinistra, un portavoce della compagnia Uta, intervistato a Parigi.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Della sciagura aerea l'ho saputo martedì sera guardando il telegiornale. Sa poco che a bordo del volo Brazzaville N Djamenà Parigi c'era anche Marina Aveva telefonato a casa alla madre per avvertirla che sarebbe partita quel giorno stesso subito dopo pranzo. Tutta la notte sono rimasto in contatto con l'unità di crisi del ministero degli Esteri. È una tragedia per noi che si somma a quell'altra tragedia che è rappresentata dalla situazione di Silvia. Sembra una catena che non ha mai fi-

all'estero. Molti hanno chiesto un trattamento più umano e soprattutto la possibilità per Silvia di essere trasferita in Italia perché i suoi familiari potessero esserle vicini. Dietro quella «campagna» l'impegno di Marina Baraldini che non si era mai stanca di lottare.

Dipendente della Comunità europea Marina Baraldini si occupava principalmente di rapporti bilaterali per l'organizzazione sanitaria. Una decina di giorni fa era volata nel Ciad per una missione. Il giorno del rientro a Bruxelles lo aveva già fissato al momento di partire il 19 con il volo Brazzaville Parigi. «Proprio al terzo giorno aveva parlato con la madre Dolly Scicluna che ha 73 anni ed è di origine maltese - racconta Fulvio Lelli - Mia zia è vedova ha solo due figlie. Silvia e Marina. Vive a Roma nel centro poco di stante dal mio appartamento. Anche lei aveva sentito la notizia al telegiornale. Mi ha

chiamato disperato. Io avevo fatto un milione di telefonate al ministero degli Esteri alla compagnia aerea. Poi siamo stati contattati anche dagli agenti della Criminalpol. Ci hanno chiesto di fornire alcuni elementi per rendere possibile un'eventuale identificazione. Adesso siamo qui che aspettiamo di sapere qualcosa di più. Un destino tragico Marina è morta proprio quando le possibilità di far trasferire Silvia in Italia si erano fatte più concrete».

Il primo ottobre infatti entrerà in vigore una legge che recepisce una convenzione internazionale la 112 e che consente ai condannati di scontare la pena nel paese d'origine. «Ancora non abbiamo potuto avvertire Silvia», spiega Fulvio Lelli, forse parlere con lei domani (oggi ndr). Siamo riusciti solo a dare la notizia al suo avvocato. Questa mattina un funzionario del ministero degli Esteri ha parlato con il console ameri-

Su tre nomi accertamenti ancora in corso Erano dieci gli italiani sul jet della morte

ROMA. Oltre a Marina Baraldini altri sei erano gli italiani sicuramente a bordo del Dc 10 dell'Uta quattro romani un uomo di Parma e un ragazzo di Grosseto. Sulla lista dei passeggeri ci sono ancora altri tre nominativi di italiani sui quali sono in corso verifiche. I romani sono l'ingegner Ippolito Nervo, 50 anni uno dei tre titolari della «Aic» progetti, Edgar Feist di origine belga dipendente della ditta e sua moglie Irene Pasqua che però risiederanno a Palermo sull'aereo c'erano anche Gioacchino Diasio anche lui romano, consulente di una ditta di apparecchiature elettroniche. Marcello Ghirini di Parma, geometra e Stefano Cini di Grosseto. Tutte persone che si trovavano in Africa per lavoro. Molti tornavano per le vacanze.

«L'ingegner Nervo era volato in Ciad dieci giorni fa», racconta Fabrizio Gioacchino, uno dei titolari della Aic. «I voli che stiamo eseguendo in quel paese noi forniamo l'assistenza tecnica per conto del Fed della Comunità Europea. In sostanza aiutiamo i paesi particolarmente disastrati ad

organizzare il lavoro. Nel Ciad dovevamo seguire la riabilitazione di una strada di 300 chilometri la Sam Moudou. Lere. Cioè doveva essere sistemata in alcuni punti perché fosse percorribile. Non doveva essere asfaltata. Edgar Feist invece si occupava dei problemi di contabilità. Era nel Ciad da gennaio. Da quando cioè avevamo cominciato quel lavoro. Doveva rientrare in Italia per accompagnare la moglie che non si sentiva troppo bene. La donna era in cina. Quel progetto dovrebbe durare almeno un altro anno e mezzo. La N Djamenà abbiamo altri cinque dipendenti. È terribile che in questo disastro siano morte persone che lavorano duramente all'estero lontano dalle famiglie. Alcuni di loro come nel caso di Feist tornavano per un periodo di riposo da trascorrere a casa».

Nel Ciad lavorava da tempo anche Marcello Ghirini, 36 anni dipendente della ditta «Loti» e associato dal 1985. Originario dell'Asmara era rimasto in Etiopia fino al 1972. Si era diplomato geometra. Sua madre vedova abita a Parma

con altri due figli. Una sorella sposata Marisa a Bergamo Ghirini le aveva telefonato per dirle di andarlo a prendere in un pomeriggio alla Malpensa. Infatti sarebbe dovuto arrivare a Parigi e di lì prendere un altro aereo per Milano. Doveva trascorrere trenta giorni di ferie dopo sei mesi passati a lavorare ininterrottamente. Un altro suo fratello attualmente lavora con un'impresa italiana nel Burundi dove in passato aveva svolto la sua attività.

Anche Gioacchino Diasio, 55 anni, era andato alcuni giorni fa nel Ciad per conto della sua ditta che si occupa di apparecchiature elettroniche. Aveva telefonato a casa preannunciando il suo rientro. Tra le persone che risultano nell'elenco dei passeggeri del Dc 10 c'è anche Stefano Cini, 24 anni grossetano. Il ragazzo doveva tornare a casa dopo sette mesi nel corso dei quali aveva lavorato per conto della «Atra» una ditta con sede a Milano che si occupa di cooperazione rurale con l'Africa. A N Djamenà era dallo scorso marzo. Nella sua abitazione di Grosseto lo attendevano i genitori e il fratello minore. □ G. Cip

La McDonnell Douglas li sta revisionando tutti È del vecchio Dc10 il record di «incidenti»

Forse, stavolta, è stata una bomba. E tuttavia il Dc 10 resta sempre l'aereo più «incidentato» del mondo con una meritata fama sinistra sulle ali. Tre sciagure disastrose solo quest'anno e una lunga serie di incidenti nei decenni passati. Un sequenza di record in negativo. Sotto accusa la fragilità dei jet, in particolare del sistema idraulico. I costruttori, seppur tardivamente corrono ai ripari.

ROMA. La jella non c'entra. È chiaro che nei Dc 10 fabbricati negli Stati Uniti c'è qualcosa che non va e la stessa McDonnell Douglas che li costruisce ora lo ammette: nei prossimi mesi introdurrà nuovi sistemi di sicurezza su tutti i quattrocento jet che volano nel mondo. Il sistema idraulico sembra essere il tallone di Achille di questo aereo per altri versi apprezzatissimo dagli esperti che lo giudicano meno sensibile all'attacco meno strutturale. Nel caso del disastro africano l'ipotesi che trova maggior credito è quella dell'attentato e in ogni caso l'aereo disintegrato nel deserto era ritenuto dagli esperti in ottime condizioni. La compagnia francese Uta l'aveva acquistato nel 1973 all'attivo aveva sessantasette ore di volo ed era stato sottoposto a verifiche e manutenzioni. E tuttavia non si può dimenticare la lunga sequenza di disastri che hanno coinvolto i Dc 10 nel 1989 e nei de-

cenni passati. Tutti i «record» negativi peano sulle ali di questo aereo del quale esistono oggi 400 esemplari in tutto il mondo. Il periodo «nero» è compreso tra il 1974 e il 1975 tre sciagure in meno di cinque anni. Altrettanto nel 1989. Oltre a quella accaduta martedì altre due sciagure sono avvenute negli Stati Uniti a Sioux City nello Iowa dove il 19 luglio un Dc 10 si schiantò durante le fasi dell'atterraggio (oltre cento vittime) e a Tri poli il 27 luglio (78 morti). Anche in questo caso il disastro avvenne mentre l'aereo cercava di prendere il volo. Ma la lista nera è ben più lunga nel 1974 a Parigi un Dc 10 di linea turco si schiantò provocando la morte di 364 persone. È la più grave sciagura della storia dell'aviazione civile mondiale. Cinque anni dopo il 26 maggio del '79 un nuovo disastro il più grave nella storia dell'aviazione civile americana. Un Dc 10 della American Lines precipitò all'aeroporto O'Hare di Chicago

provocando la morte dei 273 passeggeri. Lo stesso anno un Dc 10 della compagnia di bandiera neozelandese si schiantò contro il monte Erebus nell'Antartico (257 morti). Nei primi due casi le commissioni d'inchiesta misero sotto accusa il sistema idraulico dell'aereo. Le compagnie aeree bloccarono addirittura l'acquisto di nuovi jet e la McDonnell Douglas decise modifiche sostanziali. Ma evidentemente non è stato fatto abbastanza. Anche la sciagura avvenuta il 19 luglio scorso a Sioux City è stata addebitata al totale cedimento del sistema idraulico i cui tre cavi vennero tranciati di netto dal esplosione del motore di coda. È proprio venerdì scorso pressati dalle critiche e responsabili della casa costruttrice hanno annunciato che su tutti i jet in servizio saranno installate nuove valvole nel sistema idraulico. La McDonnell Douglas ha già avviato contatti con tutte le compagnie per stabilire i tempi e i costi dell'operazione che dovrebbe concludersi in un paio d'anni. La valvola in caso di incidente sarà in grado di isolare i sistemi idraulici danneggiati consentendo agli impianti integrati di funzionare. Rendano insomma impossibile la rottura contemporanea di tutti e tre i sistemi idraulici degli aerei.

SABATO 23 CON L'Unità

DOPPIO SALVAGENTE

E NUOVO CONTENITORE

L'Unità

