

## La tragedia di Ravenna

L'elicottero è precipitato subito dopo il decollo  
Un testimone ha sentito uno scoppio, poi l'ha visto cadere  
Per il momento sono soltanto due i corpi recuperati  
Tre anni fa la strage della Mecnavi sempre nella stessa città

# Si è inabissato in pochi secondi

## Tutti morti. Andavano sulle piattaforme dell'Agip

Tredici morti, come quando tre anni fa ci fu la strage della Mecnavi. L'elicottero si è alzato in volo, diretto verso le piattaforme con le quali si estrae il metano. Poche centinaia di metri e lo schianto in mare. Solo due corpi recuperati, gli altri sono ancora nascosti dalle onde. Gli operai-tecnici stavano iniziando il loro turno di lavoro: sei giorni in mare, quattro a casa. «Anche oggi chiediamo verità e giustizia».

che a Marina di Ravenna gestisce il bagno Trieste - come un tuono. L'elicottero si è impennato, si è spaccato ed è caduto giù. Tanti altri, sulla spiaggia per guardare il mare pieno di onde, hanno visto la tragedia. «Le pale si sono staccate, l'elicottero è venuto giù di colpo». Nessuna comunicazione con la torre di controllo, nessun allarme. Dopo le prime telefonate all'Agip ed al vigili del fuoco, nel porto è tornata l'angoscia di tre anni fa, quando le sirene annunciarono la strage alla Mecnavi.

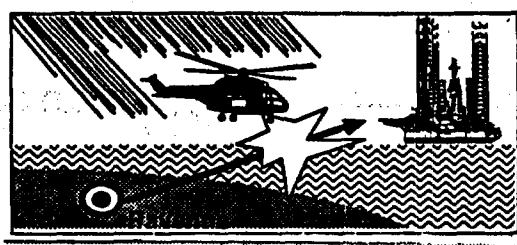
Arrivano gli elicotteri dei vigili del fuoco, di Ravenna Soccorso e dell'Agip. «Non si vede nessun superstiti», annunciano via radio. Arrivano le motovedette. Le navi grandi ed i rimorchiatori non possono avvicinarsi, perché il fondale è troppo basso. Le barche piccole rischiano invece di rovesciarsi. Si tuffano anche i sommozzatori. «Correte, abbiamo avvistato dei corpi». Riescono ad afferrarli ed a metterli su un canotto del pompieri. Sono i corpi di Stanislao Serpe, 38 anni, e Angelo Aprea, 29 anni, i due cuochi della Ligabue. Per gli altri, fino a sera non si può fare. Arrivano i magistrati: il procuratore capo Vittorio Vincini ed il sostituto Francesco Mauro Jacoviello. «Inutile continuare le ricerche, sta facendo buio, non rischiamo la vita di altri uomini. Riprenderete domani all'alba, stanotte presidiate la spiaggia».

Dagli uffici, i soccorsi non partono le telefonate. «Non hanno portato la disperazione in tredici famiglie. C'è stato un incidente, purtroppo...». I parenti arrivano a gruppi di tre o quattro, si sorreggono gli uni agli altri. In una saletta dell'Agip ci sono lavoratori e sindacalisti: si scambiano lacrime e abbracci.

«Li conoscevo tutti, lavoravamo assieme...». Immediato viene il confronto con l'altra tragedia del porto, la Mecnavi. «Non si possono fare confronti - dice Alberto Cerafi, dell'esecutivo aziendale della Cgil - ma anche noi stiamo pagando: si fanno sempre più appalti per ottenere un presunto abbassamento dei costi, ma si abbassa anche la sicurezza». «Pochi giorni fa - dice Walter Riva, della segreteria nazionale della Flcra Cisl - c'è stato un incendio, e gli estintori erano scarichi». Si riuniscono le segreterie di Cgil, Cisl ed Uil. «Non si tratta stavolta della colpevole deregulation della Mecnavi, ma ci si trova di fronte al medesimo bilancio di vite umane. Anche oggi si impongono verità e giustizia».

Arrivano in elicottero Gabriele Cagliari, presidente dell'Eni e Raffaele Santoro, presidente dell'Agip. Si incontrano con i sindacati, le giunte regionali, provinciale e comunale, con i tecnici. «Dalla prime notizie, e dalle testimonianze - dice l'ingegner Santoro - sembra che sia scoppiata una turbina, provocando il distacco del rotore e delle eliche. Si pensa che la morte dei tecnici e dei piloti sia stata provocata dalla caduta, da un'altezza di cento, centocinquanta metri».

Tante le assicurazioni del presidente dell'Eni e degli altri dirigenti. «La ditta che lavora per noi, la Elitos, lavora in Europa ed in tutto il mondo». «Vogliamo però mettere a fuoco tutto - dice Raffaele Santoro - perché non accettiamo il concetto di fatalità. Controlleremo la condizione dell'elicottero, la manutenzione... Faremo una nostra commissione di inchiesta, oltre a quella della magistratura». Poi per loro arriva il compito più straziante: incontrare i parenti che piangono in un angolo della grande sala mensa.



Il recupero del battellino dell'elicottero



## Alcuni molto giovani. Uno alla vigilia della pensione

# Per loro tredici una domenica di lavoro

Alcuni di loro erano molto giovani, 25, 27, 28 anni. In parecchi avevano moglie e figli. Uno di essi sarebbe andato in pensione fra pochi giorni. Tredici i dispersi nella tragedia che si è consumata ieri mattina al largo di Ravenna. Si tratta di otto dipendenti dell'Agip Spa, dei tre componenti dell'equipaggio dell'Elitos di Firenze e di due dipendenti della Ligabue, una società di forniture d'appalti aeronavali di Venezia.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
ROBERTA EMILIANI

RAVENNA. Alberto Bellinelli, 56 anni, sposato ed una figlia di 20 anni. Era nato a Crevalcore, in provincia di Bologna ma da qualche tempo aveva messo su casa a Lido Adriano, nella costa ravennate.

Dal 1971 lavorava per conto dell'Elitos con mansioni di meccanico e nella sua lunga carriera professionale, svolta alle dipendenze anche di altre ditte, era stato coinvolto in situazioni di gran lunga più pericolose.

Ieri mattina, vacanziano i famigliari, era uscito di casa tranquillo. Poi alle 13.30, al TG, si è visto il video della tragedia. La moglie è stata informata così che l'elicottero dove viaggiava il marito era esploso nel cielo al largo di Ravenna, ad una manciata di chilometri da casa.

Claudio Beltrami invece, 32 anni, originario di Ferrara lavorava per l'Agip, si era da poco trasferito a Marina di Ravenna. Separato, un figlio, nel tempo libero faceva il portiere per una squadrina di calcio amatoriale.

Ed ancora: Angelo Aprea, 29 anni di professione cameriere e Stanislao Serpe, 38 anni, cuoco. Entrambi con moglie e figli in tenera età. Entrambi alle dipendenze della Ligabue erano partiti insieme da Torre del Greco, la loro città, sabato scorso. E per un tragico gioco del destino sono morti anche insieme.

Piccoli brandelli di storie personali, raccolti man mano dai parenti, dagli amici e colleghi di lavoro giunti increduli e disperati sul luogo di un'altra grande tragedia che ha colpito la città.

Parlano soprattutto amici, conoscenti, colleghi di lavoro. Della maggior parte dei dispersi emergono solo gli scarni dati anagrafici: nome, cognome, una data di nascita; per qualcuno anche il curriculum professionale fornito

dall'azienda. Gli otto dipendenti Agip avrebbero dovuto salire sulla piattaforma ieri mattina. Dovevano partire come sempre dalla base Agip di Marina di Ravenna per dare il cambio ai colleghi su una delle piattaforme petrolifere al largo della costa. Sarebbero tornati sulla terraferma venerdì prossimo. Dopodiché li avrebbe attesi qualche giorno di riposo e poi di nuovo al lavoro.

Antonio Graziani, 51 anni, di Sant'Agata sul Santerno in provincia di Ravenna, svolgeva mansioni di capipiatteforma. Era alle dipendenze dell'Agip da quasi sette anni e mezzo; prima aveva lavorato alle dipendenze dello stabilimento Anic (ora Enichem).

Quando anche il grande colosso della chimica ravennate iniziò a sentire i colpi della crisi, Graziani fu uno dei primi operai ad essere prepensionati. Avrebbe dovuto andare in pensione il 31 dicembre prossimo dopo trentacinque anni di duro lavoro. Sposato, tre figli ormai grandi, aveva l'hobby della caccia.

Di Domenico, Mimmo Monticelli, 28 anni sposato da un anno ed una bimba di pochi mesi, Sarah. Chi lo conosce bene parla di un ragazzo tranquillo, con buone idee e gran lavoratore. Mimmo aveva fatto il militare nell'Arma, poi, dopo essersi congedato, aveva fatto domanda per andare a lavorare all'Agip come tanti. E come tanti era stato inizialmente assunto con un contratto di formazione lavoro. Anche lui abitava a Ravenna come Giancarlo Semenzato, 18 anni ex dipendente della Sarm, Giovanni Melli, 27 anni e Giovanni Barocelli, 25 anni appena residente nella frazioncina di Sant'Antonio, il più giovane dei cinque ravennati che risultano ufficialmente dispersi nella trage-

dia. L'altro caposquadra Agip invece, Idilio Nonnato era nato 43 anni fa ad Ariano Polesine. Ora abitava a San Giuseppe di Comacchio, nel ferrarese. Anche Nonnato era sposato e aveva anche due figli Simone di 21 e Simona di 17 anni. Chiude il gruppo degli otto operai Simone Ratti, 25 anni di La Spezia.

Due (oltre Alberto Bellinelli) i componenti dell'equipaggio dell'elicottero dell'Elitos. Nicola Pelusio, il comandante, lavorava per la società di Firenze dal '76. Proprio a Firenze Pelusio era nato 43 anni fa anche se, attualmente, viveva a Roma con la famiglia. Quasi 500 ore di volo di cui 1700 specificamente sui tipi d'elicottero come quello della disgrazia.

Ottimo credenziali professionali dunque, come quelle del copilota, Giuseppe Paolillo 52 anni di Catania: ben 6000 ore di volo. Prima di passare all'Elitos: entrambi facevano parte della Marina Militare.

### Le vittime

Questo elenco, fornito dall'Agip, delle persone che si trovavano a bordo.

I tre uomini dell'equipaggio (Elitos): Alberto Bellinelli, 56 anni, meccanico di Crevalcore (Bologna); Nicola Pelusio, 43 anni, comandante, nato a Firenze e residente a Roma; Giuseppe Paolillo, 52 anni, comandante in seconda, di Torre del Greco (Napoli).

I due dipendenti della Ligabue: Stanislao Serpe, 38 anni, cuoco; Angelo Aprea, 29 anni, cameriere, entrambi di Torre del Greco.

Gli otto dipendenti Agip: gli operatori di esercizio Simone Ratti di Battola (La Spezia); Giancarlo Barocelli di Sant'Antonio (Ravenna); Giancarlo Semenzato, Giovanni Melli, Domenico Monticelli, tutti tre di Ravenna; i capipiatteforma Idilio Nonnato di Comacchio (Ferrara), Claudio Beltrami di Marina di Ravenna, Antonio Graziani di Sant'Agata sul Santerno (Ravenna).

## Per questi tecnici tanto stress e pochi soldi

# Soli in mezzo al mare, pensando alle famiglie

Vivono a contatto di gomito, ognuno sa i problemi dell'altro, così in quelle piattaforme in mezzo al mare, senza telefono per poter comunicare con la famiglia, possono nascere o grandi amicizie o grandi stress. Ecco come vivono gli uomini delle piattaforme. Il lavoro non è faticoso, ma l'isolamento pesa. Ogni anno devono passare un test fisico e psicologico. Lo stipendio? Intorno ai 2 milioni.

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI  
DANIELA GAMBONI

RAVENNA. Manomerti da piattaforme, pressioni da controllare, verificature da rinviare, ovviamente le pulizie. Non è un lavoro duro. Non troppa fatica, poco sudore. Sulle piattaforme che succhiano e trattano il metano in mezzo al mare è quasi tutto automatizzato. «Ma quando sei lì, sei solo. Se quando arrivi hai qualche problema, sei un po' triste, o anche euforico, dopo due ore vai giù di testa», sintetizza Adriano Patuelli, uno che sulle piattaforme ci lavora da sette anni e mezzo.

Patuelli, un ragazzo grande e grosso, in giacca a vento, è un capopiatteforma. Doveva partire ieri mattina proprio con l'elicottero che è crollato in mare. Era nella squadra che sarebbe decollata con il terzo volo. «Ho salutato gli altri normalmente. Prima della partenza si chiacchierava del più e del meno. Poi alle 9.30 nell'hangar ci hanno comunicato la notizia», racconta cercando di dominare la tensione. A Ravenna, quelli come lui, gli uomini del mare, come li chiamano del noscorno tutti, «li vediamo la mattina in autobus con la valigia e capiamo subito per dove partono: dice un vecchio. E nessuno li invidia. Sei giorni in mare e quattro di riposo è il turno classico, oppure cinque di lavoro e tre a casa. D'estate con il mare calmo si parte con una specie di traghetto. Di invero si usa quasi sem-

pre l'elicottero. «Non è un lavoro pesante, ma stressante», dice Massimo Caleffi, 28 anni. In mare lui ci ha lavorato solo quattro mesi. Poi è stato trasferito a terra. Aveva fatto il corso di formazione con Domenico Monticelli, che è morto ieri. «Eravamo stati assunti nello stesso giorno», ricorda. «Le otto ore di lavoro (8-12 e 13-17) passano alla svelta - è il dopo che è il più duro. I servizi essenziali ci sono. C'è la televisione, la mensa, puoi giocare a carte, o pescare con la canna o con la rete. La cosa più brutta è quando d'estate guardi a terra».

Sindrome da isolamento? Se si è fragili sì. In piattaforma non c'è il telefono. I giornali arrivano raramente e se arrivano sono sempre di qualche giorno prima. «Se si parte - dice Patuelli - con qualche problema in famiglia, se hai litigato con tua moglie, se tuo figlio va male a scuola, non ne puoi più parlare fino a quando non torni. Le piattaforme sono collegate solo con la centrale o con la sede a terra. E allora rimugini tutto dentro. Oppure ne parli con i tuoi colleghi». Che alla fine è forse il passatempo più diffuso. D'altronde, anche se ognuno ha stanza e bagno privati, si vive gomito a gomito. Da quattro a venti uomini per volta. Ognuno sa dei problemi dell'altro. E così in piattaforma possono nascere o grandi amicizie. O, appunto, grandi

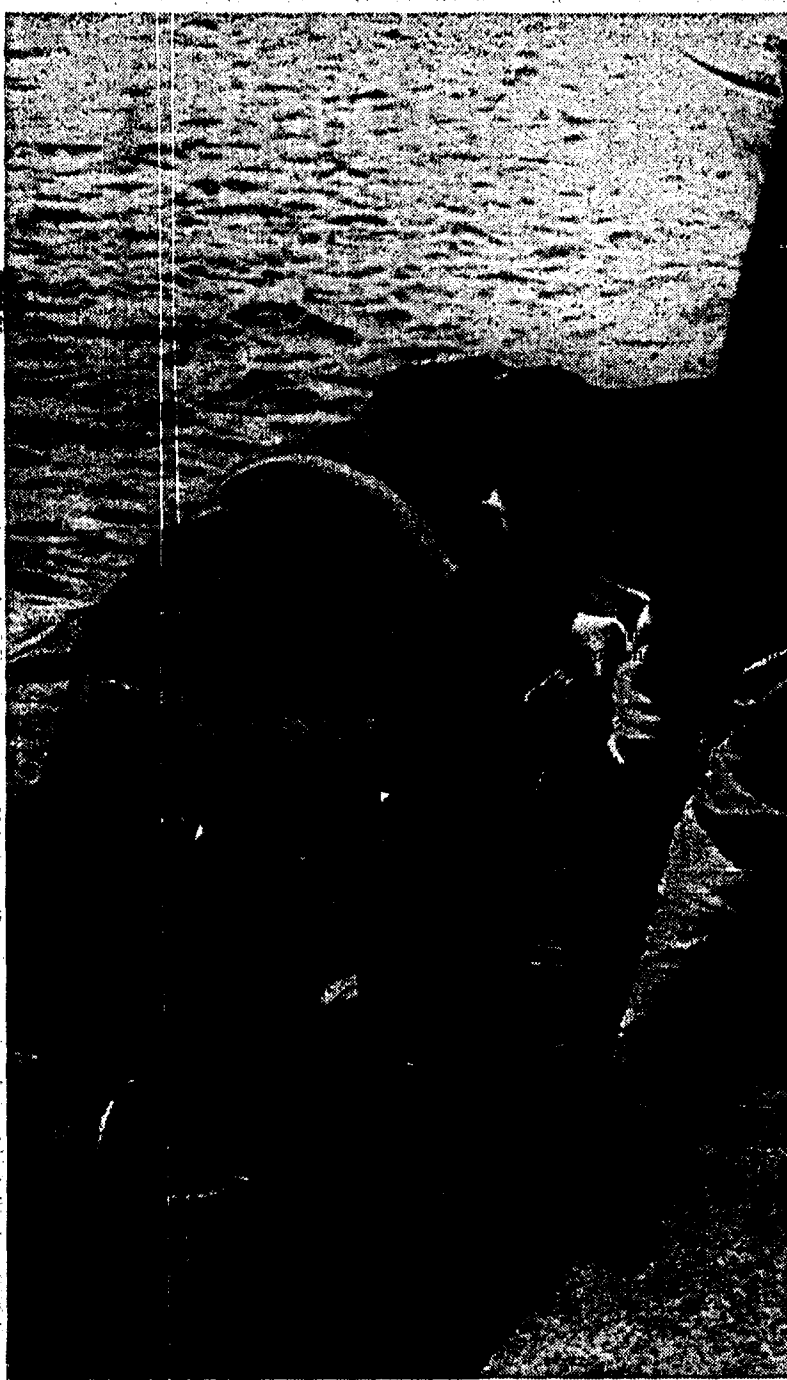
stress. Ma l'azienda sottopone ogni anno i dipendenti a un test fisico e psicologico.

Chi può dopo qualche anno cerca di essere trasferito a terra. Eppure anche a stare in mare, qualche vantaggio c'è. A qualcuno un lavoro con quattro giorni di riposo di fila può fare comodo. Non i soldi. C'è sì un'indennità. Ma poca roba. «Uno che entra adesso - dice Patuelli prenderà un milione e nove. Anche se l'Agip non assume da due anni, lo prendo due milioni e due. Ma senza possibilità di straordinari».

Ma a cosa servono le piattaforme? Servono per l'estrazione e il primo trattamento del gas metano. L'adattico sottomarino ne è pieno. La pressione è tale che il metano viene su da solo. Il primo trattamento che si fa in piattaforma è disidratato, cioè liberarlo dall'acqua che è presente in forma gassosa. Poi viene iniettato un liquido, il Gde, glicole dietilenico. Il gas con questo liquido viene spedito a terra per la raffinazione ultima da tutto ciò che è impuro.

Un'operazione che si fa in speciali centri di raccolta. Ce ne sono a Casalborello al nord, a Lido Adriano, sul Rubicone e a Gatteo Mare. Più a sud, a Fano e Falconara. Da questi centri viene poi mandato alle utenze. «Il lavoro, appunto, è tutto automatizzato», dice Caleffi «e macchine assomigliano a dei silos. La piattaforma può stare anche sgamata per un certo periodo. Ma mai più di 30 giorni».

Paura? «Mai - dice Massimo - sei sempre perfettamente sicuro. Al massimo quando c'è mare mosso, la piattaforma può oscillare un po'. Quanto al volo in elicottero tutte le volte che si è a bordo, ci si prende sempre in giro. Vedrai che cade, si ride. Ma che cadesse davvero non lo ha mai pensato nessuno».



Vigili del fuoco recuperano il corpo di una delle vittime

Morti il pilota e i quattro passeggeri. L'apparecchio ha urtato un colle nei pressi di Amelia

# Precipita in Umbria aereo da turismo

FRANCO ARCUTI

AMELIA. Il collegamento radio con l'aeroporto romano dell'Urbino si è interrotto alle 12. Probabilmente, in quel momento il piccolo aereo da turismo - con i cinque passeggeri, il pilota ed altre quattro persone fra cui due donne - si schiantava sul monte Pian di Nappa, alto poco più di 750 metri. È stato un contadino della zona, vicino alla cittadina umbra di Amelia, a dare subito l'allarme. In quel momento, l'uomo stava raccogliendo i funghi. All'improvviso, ha visto l'aereo precipitare e schiantarsi sulla montagna. Un impatto tremendo, che ha ucciso sul colpo i quattro passeggeri ed

il pilota. L'urto si è verificato a pochi metri dalla cresta del monte. Fino a ieri sera i carabinieri hanno potuto confermare soltanto l'identità del pilota, Elio Ermini romano, con il quale viaggiava anche il fratello Enrico, e dell'altro uomo: Massimiliano Banich. Incerta invece l'identità delle due donne.

L'aereo, un Siai-Marchetti S-208 costruito nel 1980 di proprietà dell'associazione sportiva «Elialis», era decollato da Roma Urbe alle 11.36, con destinazione Perugia Sant'Egidio, dove avrebbe dovuto atterrare intorno alle 13.

Le cause dell'incidente

non sono ancora state chiarite. Forse si è trattato di un guasto tecnico, forse è stato il maltempo. Il fatto però che il pilota non abbia avuto nemmeno il tempo di comunicare via radio una eventuale anomalia lascia più spazio all'ipotesi che l'aereo si sia imbattuto in una improvvisa perturbazione. In quel momento nella zona imperversava un forte vento; da qualche ora s'era levata anche una fitta nebbia. L'aereo procedeva con un piano di volo «a vista», una procedura che non prevede l'utilizzo di strumenti di radionavigazione e assistenza al volo; una tecnica di volo praticamente normale per questo tipo di veli-

soprattutto in presenza di condizioni atmosferiche non ottimali. Il pilota comunque conosceva molto bene la zona ed anche la rotta per Perugia essendo atterrato più volte all'aeroporto regionale di Sant'Egidio. I cinque probabilmente erano diretti a Perugia per un volo turistico.

Difficilissima per carabinieri e vigili del fuoco l'operazione di soccorso. La zona dove si è verificata la tragedia, infatti, è impervia e ricoperta da una fitta boscaglia. Neppure gli elicotteri del soccorso aereo hanno potuto avvicinarsi al luogo dell'incidente. Soltanto dopo una lunga camminata nel bosco è stato possibile ai primi soc-

corritori (tra cui molti volontari) raggiungere il relitto dell'aereo. Prima sono stati localizzati tre corpi ed alcuni rottami del velivolo, quindi, a duecento metri di distanza, gli altri due corpi. Il Siai S-208 precipitato aveva volato, fino allo scorso anno, 1295 ore. Dunque era abbastanza «giovane». Si tratta di un tipo di aeroplano molto utilizzato dall'aeronautica militare italiana, che ne ha 40 degli 80 prodotti dal 1967, anno in cui è entrato in produzione questo velivolo. È in grado di trasportare cinque persone, raggiunge una velocità di 300 chilometri all'ora, può volare ad una quota di 5 mila 400 metri, ed è capace di atterra-

re e decollare su piste di 360 metri. Nella stessa serata di ieri, Civiltà ha provveduto ad istituire la commissione di inchiesta che sarà presieduta dal direttore della circoscrizione aeroportuale di Roma-Urbe, Vitaliano Turrà. «Per far sì che della commissione faccia parte anche un pilota - ha detto il responsabile del servizio di navigazione aerea di Civiltà, gen. Giuseppe Gregori - dovremo rivolgerci all'Aeroclub d'Italia perché noi abbiamo soltanto due ispettori di volo, uno dei quali proprio oggi è stato incaricato di far parte della commissione che indagherà sull'altro tragico incidente aereo avvenuto a Ravenna».