

La tragedia di Ravenna

«L'errore umano e il fattore maltempo sono da escludere»
 In attesa che le tre inchieste facciano luce
 sul disastro dell'elicottero, si avanzano ipotesi inquietanti
 «Sono necessarie revisioni e manutenzioni continue»

Mandati a morire o tragica fatalità?

Sorge ora un dubbio: era sicuro l'elicottero? «L'Elitos gestisce il servizio con metodi non aeronautici», è l'inquietante commento di Giuseppe Voltolina che su quei mezzi ci vola ed è presidente dell'associazione nazionale piloti di elicotteri. Voltolina ha poi ammorbido la dichiarazione. Ma se l'errore umano e quello atmosferico sono esclusi, rimane l'avaria. L'Elitos: un'azienda con varie traversie.

so poi se un pilota non fosse sicuro non salirebbe mai su un velivolo. È più o meno quello che qualche ora più tardi ha detto (ammorbido, per qualche ragione, le precedenti dichiarazioni) Voltolina.

Ma qualcosa forse non quadra. Almeno così viene da chiedersi. Il cambiamento societario di cui parlava Voltolina, per esempio. E' stato due anni fa. L'Elitos (nata nel 1968 a Firenze come ditta che compra elicotteri dai produttori italiani e stranieri e poi li affitta, piloti e manutenzione inclusa. Come all'A-

gip, per esempio) viene rilevata (per il 90%) dalla Ellalpi, sede in Val d'Aosta. La cosa deve aver funzionato. Nel 1988 il passivo era di oltre un miliardo e 800 milioni. Dopo l'arrivo del valdostano Giuliano Folioley il bilancio 1989 si chiude con un attivo di una decina di milioni. Lo stesso risultato è atteso per quest'anno.

Un mago? Forse. Ma qualche pecca c'è. E non di poco conto. Come tre incidenti mortali in due anni il primo nel 1988 Cade un elicottero della Eli Alpi a Champoluc e muore il capipilota Mirko

Roncato. La seconda sciagura lo scorso agosto a Parma, nell'appennino. C'è molta nebbia e cade un elicottero (era un Augusta A 109) dell'Elitos-Eli Alpi. Muoiono quattro persone. Con le tredici di domenica sera fanno 18 morti, in due anni, 17 in tre mesi.

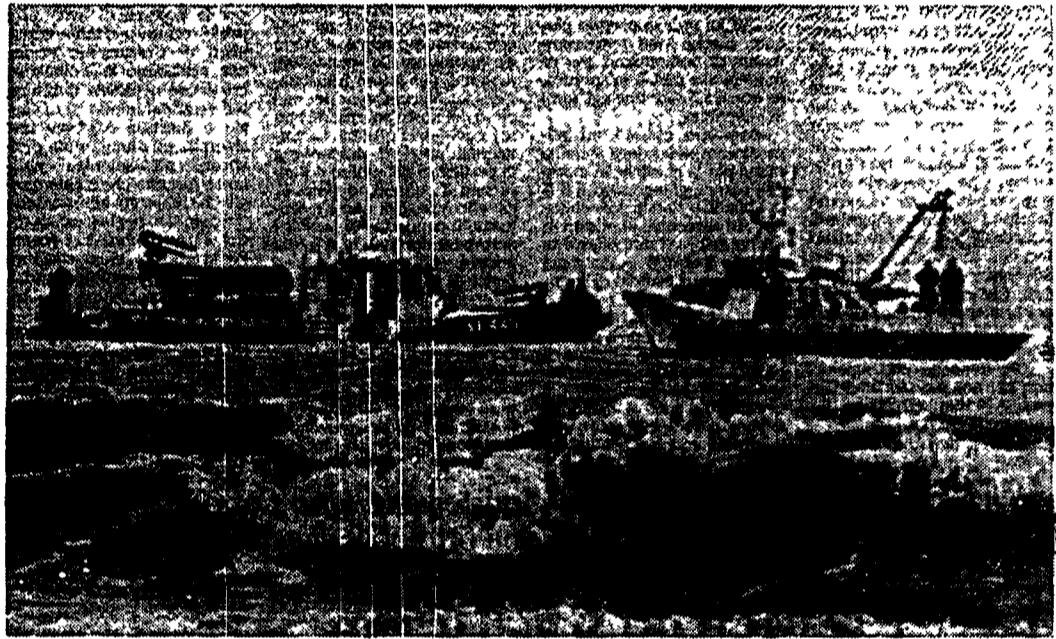
Così domandarsi cosa c'è che non va viene quasi spontaneo. Guardando i fatti, verrebbe anche da chiedersi se i metodi dell'Eli Alpi sono stati trasferiti all'Elitos. Cosa fa l'Eli Alpi? Il presidente è appunto Folioley, un costruttore il cui gruppo controlla varie compagnie. Ha cominciato negli anni '60 costruendo l'autostrada Torino-Ivrea. Controlla la Gas Petroli e varie società di aereo servizi.

Il Pci (la firma è di cinque deputati) ha presentato un'interrogazione al ministero dei Trasporti. Oggetto: accertare cause e sicurezza del Puma crollato. Stessa cosa ha chiesto ufficialmente il sindacato Fil Cgil. E intanto si viene a sapere che Folioley nei giorni scorsi ha avuto in Val d'Aosta un cantiere di lavoro per una settimana. Motivo? Gli operai protestavano per il non rispetto delle normative di sicurezza.

PIERO BENASSAI DANIELA CAMBONI

BOLOGNA. Mandati a morire o tragica fatalità? Era davvero «tutto ok» a bordo di quell'elicottero? Chi non ha dubbi è uno che con il Puma dell'Elitos ci vola da una vita. «L'errore umano e il fattore maltempo possono quasi sicuramente essere esclusi». E' mattina presto a Ravenna quando Giuseppe Voltolina, pilota dell'Elitos da 18 anni e presidente nazionale dell'associazione piloti elicotteri fa questa dichiarazione. Come dire: esclusi quelli, rimane solo l'avaria. Forse il cedimento della struttura oppure del motore o di un'altra parte vitale dell'elicottero.

In pratica cose che non dovrebbero mai succedere. Perché? Perché per legge gli elicotteri, come gli aerei, devono passare continuamente revisioni e manutenzioni al limite del maniacale. Sono



Mezzi del Vigili del Fuoco e della Guardia di Finanza cercano di localizzare il relitto dell'elicottero al largo di Marina di Ravenna

Dolore e rabbia per quei corpi che non si trovano

La schiuma del mare continua a nascondere i morti, cercati con strumenti moderni e con le vecchie reti a strascico. Un pezzo dell'elicottero caduto è stato trovato a 10 km. La paura di non trovare più nemmeno i morti fa scoppiare la rabbia dei parenti: «Se fossero stati delle personalità, ci sarebbero qui Aeronautica militare e Marina». «Tredici morti sulla coscienza, e non sanno nemmeno tirarli fuori».

non ha messo a disposizione tutti i suoi mezzi? «A Ustica sono riusciti a togliere un aereo dagli abissi, ed il nostro elicottero è in quattro metri d'acqua». «Hanno mandato quattro pescherecci in tutto, a cercare con le reti a strascico». «Ci hanno tenuto là dentro tutto il giorno, poi ci hanno detto: "riprenderemo le ricerche domani"». Allora ci siamo ribellati: «non vogliamo caffè, tè ed alberghi, vogliamo un corpo su cui piangere».

«Hanno detto che noi non vogliamo parlare con i giornalisti? Non è vero. Che segreto dobbiamo tenere? Non possiamo dire che i nostri morti sono là nell'acqua?».

La rabbia è esplosa perché nel cuore di tutti c'è la paura di non trovare più i poveri morti. Le ricerche erano ricominciate ieri all'alba, con pescherecci con reti a strascico, motovedette con magnetometro, gommoni, tre elicotteri ed un

piccolo aereo della guardia costiera. Alle ore 13 le reti si sono impigliate in qualcosa di grosso. Si sono gettati i sommozzatori, ma invece dell'elicottero hanno trovato alcuni grossi pali. Altre speranze alle 15, ma anche stavolta non è stato trovato nulla. Per tutta la giornata, sulle duna di sabbia formata dal vento, centinaia di persone hanno scrutato il mare. Sulla spiaggia sono stati trovati il portellone posteriore dell'elicottero ed un canotto di salvataggio ancora chiuso, un altro frammento è stato trovato su una diga a un chilometro e mezzo dal luogo della caduta. Uno dei serbatoi del «Puma» è stato trovato addirittura a Casabonati, dieci chilometri di distanza. Le spiagge sono controllate per una lunghezza di 50 chilometri, da Cervia a Porto Garibaldi.

che i corpi siano rimasti nella carlinga. L'autopsia sulle due vittime ritrovate porta ad escludere l'esplosione dell'elicottero in volo, non ci sono tracce di bruciature, ma «molte fratture l'ipotesi da prendere in considerazione, ma siamo in una fase troppo iniziale per orientamenti precisi o esclusioni assolute». Potrebbe essere un guasto dovuto ad un fatto di manutenzione? «Forse». Potrebbe essere sabotaggio? Il procuratore non risponde nemmeno.

I parlamentari comunisti (tra i quali l'ex sindaco di Ravenna Giordano Angelini) hanno presentato un'interrogazione per conoscere come sia avvenuta la tragedia ed in particolare «se in passato siano state accertate infrazioni alle norme ed alle procedure di sicurezza da parte della società Elitos». Dubbi emergono nella

DAL NOSTRO INVIATO JENNIFER MELETTI

RAVENNA. La rabbia scoppia improvvisa. «Sono appena venuti a dirci che hanno sospeso le ricerche, che non hanno trovato nulla. Hanno tredici morti sulla coscienza, e non sanno nemmeno tirarli fuori dal mare». Il padre di Carlo Barocelli, operaio di 25 anni, urla e piange, dopo un'altra giornata passata nella sala mensa dell'Agip assieme agli altri parenti. In gruppo, i parenti dei morti stanno per essere

accompagnati verso il pullman che li porterà in albergo. «Voglio il mio Carlo, io, piangere la fidanzata. È arrivato uno a dire che il ministro ci fa le sue condoglianze. Cosa me ne faccio?».

Adesso le voci si sovrappongono, il dolore si unisce alla rabbia. «Se i morti fossero delle personalità, ad essere qui Aeronautica, Marina Militare e tutti quanti. Li avrebbero già recuperati». «Perché l'Agip

avverte quando l'elicottero parte, e sappiamo che l'arrivo è previsto dopo sette minuti. Passano dieci minuti, e non succede nulla. Sentiamo alla radio che il capitano brida ad due aerei dell'Agip, il «Porto Corsini» e la «Freccia del Sud», di uscire in mare. C'erano onde molto alte, quell'ordine significava che era successo qualcosa di grave. L'azienda non ci ha comunicato nulla, ufficialmente. Abbiamo capito tutto dalla radio: quando ha annunciato che era stato trovato il canotto di salvataggio, abbiamo sperato che sopra ci fossero i nostri compagni. Invece era ancora chiuso. Ci è caduto il mondo addosso».

Intanto le due salme finora recuperate, quelle di Stanislao Serpe e Angelo Aprea, verranno trasportate nel loro paese d'origine, Torre del Greco, appena il magistrato concederà il nullaosta.

«Fino a ieri l'altro» dice l'ingegnere Luigi Torricelli, responsabile del settore nord dell'Agip - tutto accadeva per il verso giusto. Poi è accaduta la tragedia. A questo punto non ci possono essere certezze, e se mi chiedete: «è stato un difetto di manutenzione?», lo devo rispondere: a questo punto non escludo niente».

Sono al lavoro tre commissioni: una di periti nominata dalla Procura della Repubblica, un'altra nominata dall'Agip ed una terza della Civiltà. Ma nessuna potrà iniziare i lavori davvero, senza il ritrovamento del troncone dell'elicottero.

«Un unico elicottero per 25 piattaforme» La denuncia dei lavoratori dell'Agip

A partire da oggi l'elicottero tornerà a decollare dalla base Agip di Marina di Ravenna solo in casi d'emergenza. E' uno dei capitoli del verbale d'accordo diffuso nel pomeriggio di ieri dopo l'incontro fra sindacati e direzione dell'Agip. Il tutto sulla scorta delle richieste avanzate dai lavoratori al termine di un'assemblea piuttosto tesa, svoltasi ieri mattina in azienda, a poco più di 24 ore dalla tragedia.



L'assemblea dei lavoratori Agip ieri, a Ravenna. Accanto i familiari di uno dei dispersi

DALLA NOSTRA REDAZIONE ROBERTA EMILIANI

RAVENNA. «Scrivete, scrivete che circa un anno fa un "Agusta" prese fuoco prima di alzarsi in volo».

«Tre elicotteri all'Agip? Non diciamo cavolate, sappiamo tutti benissimo che ce n'era uno solo. Un unico velivolo per 25 piattaforme e due impianti di perforazione».

«Scrivete ancora - aggiunge qualcun altro - che lo stesso elicottero veniva usato sia per il trasporto degli operai che per l'attività di pubbliche relazioni dei dirigenti dell'azienda». C'è poi chi fa riferimento ad altri piccoli incidenti «già capitati ad elicotteri fermi sulla piattaforma». Possibili tragedie evitate «grazie alla coscienza dei piloti? Il discorso scivola dunque sul terreno delicato della manutenzione: «Una volta - intervengono un operaio - ho

sentito lamentare da un meccanico dell'Elitos che per ricevere i pezzi di ricambio era necessario tutte le volte rivolgere l'anima al Signore».

La saletta messa a disposizione dall'Agip per l'assemblea sindacale è piena fino a scoppiare. Fra gli operai c'è rabbia e dolore. Ma anche paura. Paura di volare, certo, oggi più di ieri dopo quei tredici morti di cui, a pochi chilometri di distanza, si stanno ancora cercando i corpi. «Si dice in giro che noi andiamo sulle piattaforme per i soldi, non è vero - afferma un operaio - Quello è il nostro lavoro, siamo praticamente obbligati a farlo. All'ufficio personale c'è un pacchetto grosso così di richieste di trasferimento sulla terraferma, nessuna finora, a quel

che mi risulta, è stata accolta».

Cosa cambierà ora in azienda? Quale piega prenderà l'inchiesta? Qual'è stata la causa dell'incidente? Sono solo alcuni degli interrogativi posti dai colleghi delle vittime, nel corso del botta e risposta, a tratti aspro, con la delegazione di sindacalisti che di lì a poco, si faranno portatori delle loro ri-

chieste con la direzione aziendale. Si ha la sensazione che, ancora una volta, questo drammatico infortunio sul lavoro abbia rinfocato polemiche e preoccupazioni non certo di ieri.

«Faremo della ricerca della verità lo scopo della nostra mobilitazione», assicurano i rappresentanti dei lavoratori che, come avvenne già per i 13



L'assemblea dei lavoratori Agip ieri, a Ravenna. Accanto i familiari di uno dei dispersi

quanto è successo» Ma i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil puntano anche il dito sulla mancanza di «dialogo» che spesso caratterizza lavoratori di aziende diverse sia pure con la tessera del medesimo sindacato in tasca. E di nuovo la parola passa alle «tute blu». «Più volte, salendo sugli elicotteri carichi fino all'inverosimile con viveri, attrezzature di lavoro, avevamo chiesto che venissero effettuati due viaggi. In quelle condizioni non c'era neppure possibilità di muoversi». Ed ancora: sull'esigenza più volte rappresentata alla direzione dell'azienda di avere più voce in capitolo in materia di sicurezza.

Quando l'assemblea si scioglie cappannelli di operai si trattengono ancora a discute-

Solo la voce di un'impiegata all'altoparlante che invita i dipendenti a recarsi nei locali pubblici per il pranzo - la sala mensa è stata messa a disposizione dei parenti - spegne i toni accesi in un silenzio commosso e rispettoso.

Nel tardo pomeriggio di ieri è stato diffuso il verbale dell'incontro fra sindacati ed azienda. Accolte tutte le richieste inoltrate dagli organismi dei lavoratori. Non solo per il momento l'elicottero non tornerà a volare (salvo casi d'emergenza) i mezzi usati per l'attività in mare saranno quelli navali ma l'Agip ha promesso anche di fornire tutte le informazioni del capitolo degli appalti con Elitos. Il comitato esecutivo dell'azienda, inoltre, entrerà a far parte della commissione sicurezza.

Mons. Ersilio Tonini solleva dubbi sulla causa della sciagura

«Non bisognava partire con quel tempo»

DALLA NOSTRA REDAZIONE CLAUDIO VISANI

RAVENNA. «Non siamo dinanzi a una tragedia "sozza" come quella di tre anni fa, però...» La voce del vescovo Ravenna che all'indomani del 13 marzo dell'87 si levò alta e forte per denunciare le responsabilità della sciagura Mecnavi, torna oggi per sottolineare dubbi e interrogativi rispetto al cofa ufficiale sulla fatalità dell'incidente. Monsignor Ersilio Tonini rimarrà forse, nel ricordo dei ravennati, il vescovo delle tragedie più grandi vissute in epoca moderna dalla città. Tre anni e mezzo fa, fu testimone di quella straziante della Mecnavi. Oggi, ormai «pensionato» (tra poche settimane lascerà il posto al suo successore) deve sopportare altri 13 morti sul lavoro nella sua diocesi. «Si riapre una lenta dolorosa», dice subito. Domenica mattina era a dir messa a Campitello E il ha avuto come una premonizione. «Le dissi una cosa, c'era un ululato del vento che mi metteva paura - racconta - avevo come la sensazione che dovesse accadere qualcosa di molto brutto. Ma questo vale quel che vale». La notizia della tragedia l'ha raggiunto quando era ad Argenta, nel ferrarese. «Ho subito telefonato ai comandi dei carabinieri e della capitaneria di porto - ricordo - e mi hanno confermato che c'erano 13 morti. Mi sono precipitato a Marina di Ravenna, vicino al luogo del disastro. Gli elicotteri che volteggiavano in cielo sembravano avvoltoi e aumentavano la mia tristezza».

A cosa ha pensato, monsignore? «Ai familiari delle vittime, anzitutto. Non ho ancora visto i loro volti. Ma quando li vedrò sarà un strazio. E poi ho pensato ai problemi irrisolti del mondo del lavoro. Questo mondo va avanti ancora perché c'è gente che la domenica invece di starsene a casa va al lavoro, monta di turno su una piattaforma in mezzo al mare».

Una tragedia, d'accordo. Ma secondo alcuni non sarebbe poi così casuale. Ci sarebbero responsabilità. «È evidente che una causa ci deve essere. Su questo dovranno pronunciarsi i tecnici: lo alla capitaneria di porto ho detto possibile che con questo tempo ci debbano levare in volo elicotteri con tanta gente a bordo? Mi hanno risposto che quell'elicottero è speciale. Che serve proprio in quelle occasioni, quando non si può andare via in nave. Sarà la mia ignoranza, ma io penso che in quelle condizioni ci si dovesse fermare».

Si dice anche che alcuni lavoratori avessero paura di volare, ma erano costretti a farlo. «Purtroppo a volte, come per i bombardamenti al tempo della guerra, non si riesce più a valutare bene i rischi. Anzi, al rischio si fa il callo. Ed emerge il fatalismo».

Qualcuno denuncia anche condizioni di lavoro difficili. «Certo, il lavoro non è divertente. Comporta spesso pena, fatica. Ma ciò che mi meraviglia è che certe proteste non trovino eco, che bisogna sempre aspettare le tragedie prima di muoversi».

Vuol dire che anche qui emergono diritti ignorati? Che anche in questo caso c'è poco rispetto per l'uomo? «Le sciagure non si possono evitare. Ma io dico che chi fa volare quegli elicotteri, definiti "sicuri", dovrebbe quantomeno assicurare che è stato fatto tutto il possibile per evitarle. Il fatto invece è che spesso queste macchine sono concepite per rispondere a requisiti economici non ad esigenze più profonde».

Disastro aereo: il pilota tentò di rientrare?

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE FRANCO ARCUTI

PERUGIA. È stata identificata una delle due ragazze morte nell'incidente aereo verificatosi domenica mattina in Umbria e costato la vita a cinque persone: si tratta di Roberta Capotosti, una ragazza genovese di 28 anni. Per l'altra ragazza invece il riconoscimento è molto difficile perché priva di documenti.

Elio Ermini, il pilota dell'aereo da turismo precipitato l'altro ieri sulle colline di Amelia, in provincia di Terni, molto probabilmente si era reso conto però dell'enorme rischio che comportava quel viaggio iniziato in condizioni meteorologiche difficili e che sul cielo umbro si erano enormemente aggravate. E quasi certamente era sua intenzione fare rientro all'aeroporto romano dell'Urbe, da dove era partito con le altre quattro persone morte con lui nell'incidente. Questo particolare sarebbe confermato dalla posizione in cui è stata trovata la carlinga dell'aereo. L'impatto sulla montagna si è infatti verificato sul versante sud-est del monte Pian di Nappa: sulla direttrice opposta a quella che l'aereo avrebbe dovuto seguire. Il pilota, forse, stava cercando di effettuare una manovra disperata, che non è riuscito a compiere per un soffio. Il «Sial Marchetti» si è infatti schiantato ad una altezza di 720 metri, 36 in meno della cresta della montagna. Ma forse l'improvviso temporale, il forte vento e soprattutto le scarsissime condizioni di visibilità gli hanno impedito di vedere la montagna. Che il volo intrapreso dal «Sial Marchetti» dei fratelli Ermini fosse un volo a rischio lo confermerebbe anche il fatto che domenica mattina dall'aeroporto di Roma Urbe appena tre aerei erano partiti in direzione nord, rispetto ai circa 70 che decollano in condizioni di tempo buono

Per tutta la notte e l'intera giornata di ieri polizia, carabinieri e vigili del fuoco, con l'aiuto di un gruppo di volontari della zona, hanno lavorato per recuperare i resti dei corpi delle cinque vittime. Sono stati gli stessi parenti delle vittime ad effettuare il pietoso riconoscimento dei propri cari. Straziante il dolore di Emma Ermini, madre di Elio, il pilota dell'aereo, e di Enrico, anche lui morto nell'incidente. La donna infatti proprio domenica mattina si era raccomandata con il figlio di non prendere l'aereo. Ma per i fratelli Ermini la passione del volo era irresistibile, tanto da averli spinti ad intraprendere un viaggio in condizioni di grande rischio. Anche i parenti di Massimiliano Banich, lo steward dell'Ata morto nell'incidente, hanno riconosciuto il proprio congiunto ad Amelia. Delle due ragazze morte invece fino ad ora è nota l'identità soltanto di una, si tratta di Roberta Capotosti, una 28enne di Genova. Alla sua identità si è riusciti ad arrivare grazie ad un biglietto aereo Roma-Genova ritrovato tra i rottami dell'aereo.

Nel frattempo è proseguito anche il lavoro da parte dei membri delle due commissioni di inchiesta (una avviata dalla magistratura di Terni e l'altra da Cnrlavia). Ieri sono stati effettuati dei sopralluoghi sulla zona dell'incidente. Sarà comunque difficile stabilire con certezza le cause che hanno determinato l'incidente. Questo tipo di aerei, infatti, non dispongono di «scatola nera». Sarà quindi necessario un controllo meticoloso delle strumentazioni di bordo per verificarne la funzionalità, e procedere in un secondo momento ad una ricostruzione della possibile traiettoria che il velivolo stava seguendo al momento dell'impatto con la montagna.