

Dubbi sulla dinamica della disgrazia: eppure l'aereo sarebbe caduto a soli 16 miglia da Los Roques

L'INCHIESTA

Solo il copilota è stato ritrovato: morto, a centinaia di chilometri di distanza, su una spiaggia

IL GIALLO DEI CARAIBI Che ne è stato di quel Let 410 della «Transaven» con otto italiani a bordo? «Un disastro», dicono le autorità; ma non si trova né il velivolo, né le vittime. Una vicenda oscura, in cui si incrociano cellulari accesi che dovrebbero essere spenti, due motori piantati all'unisono e persino i narcos...

Venezuela, il mistero dell'aereo fantasma

di Salvatore Maria Righi / Roma

Annalisa girava il mondo. La mattina che ha preso quell'aereo maledetto, il suo ultimo volo, veniva da Buenos Aires. Due settimane per imparare il tango insieme ad un'amica, poi gli ultimi giorni di vacanza, finale in bellezza nelle Maldive venezuelane. Rotta Caracas-Los Roques, prua su un arcipelago corallino di una cinquantina di isole. Nemmeno tanto «laggiù», quei puntini nel blu dipinto di blu, perché le carte dicono 160 chilometri dal porto di Caracas: due passi, parlando dell'oceano Atlantico. Annalisa e Rita da un volo all'altro, come tante altre volte. Ma l'avvocato Annalisa Montanari, 42 anni, non è più tornata ai suoi fascicoli, nello studio in Strada Maggiore 77. A Bologna la stanno ancora aspettando: il padre, la madre, gli altri. Fabio Bencivelli la conosce da una vita: amico di infanzia, compagno di studi e poi collega e socio. Abbastanza per non rassegnarsi alla versione ufficiale delle autorità venezuelane ed italiane: tutti d'accordo che è stato un «incidente».

Senza tracce Il problema è che non c'è uno straccio di prova. O, come dicono gli esperti, «l'evidenza dei riscontri». È un giallo dei Caraibi, visto che dall'oceano non è uscito nemmeno un bullone, un delitto senza cadavere. Insomma, non si è ancora capito cosa sia successo davvero la mattina del 4 gennaio ad un LET 410 della «Transaven», poco dopo essersi alzato dall'aeroporto di Maiquetia con destinazione Los Roques. C'erano quattordici persone su quel bimotore cecoslovacco che come altri velivoli fa la spola tra Caracas e quel santuario del turismo. Dodici passeggeri. Oltre ad Annalisa, altri sette italiani: un'amica, Stefano e Fabiola appena sposati, una famiglia di Treviso, Paolo, Bruna e le piccole Sofia ed Emma.

Il pilota e l'aiuto, Esteban Acosta e Osmel Alfredo, hanno tirato la cloche in perfetto orario per il decollo. Alle 9.13 hanno staccato l'ombra da terra, alla Del Giudice, e si sono infilati nell'ultimo corridoio di aria della loro vita. Senza lasciare traccia, perché l'aeroporto di Grand Roque è cieco e sordo: non ha radar e non esistono registrazioni vocali delle comunica-

Il cellulare di una passeggera è stato trovato libero giorni dopo la scomparsa. Dopo due mesi ancora nessuna traccia del velivolo



La manifestazione svoltasi a Gennaio davanti a Montecitorio per i dispersi nell'incidente aereo di Los Roques, sotto un cartello della compagnia area Transaven. Foto Ansa



zioni radio. Quindi, nessuna traccia della conversazione tra la torre di controllo sull'isola e la cabina di pilotaggio dell'aereo, siglato YV2081. Erano le 9.38, il pilota ha lanciato l'allarme: abbiamo i motori spenti, provo un ammaraggio. Un tufo da tremila piedi, cioè un padre nostro, perché piombare sull'acqua da mille metri comunque è come buttarsi sul cemento. Da allora, dopo quel disperato sos, l'aereo è sparito nel nulla. E con lui, equipaggio e passeggeri.

Il giallo del pilota Solo il copilota è stato ritrovato cadavere a centinaia di chilometri di distanza, su una spiaggia dello stato di Falcon. Secondo l'autopsia, Osmel Alfredo Avila è morto per un forte

colpo allo sterno che gli ha spaccato anche il cuore. Potrebbe aver sbattuto violentemente contro la cloche. Ma c'è un problema ancora più grande: come è uscito dall'aereo? Su quel velivolo c'è uno sportello proprio dietro al sedile del copilota, ma se Avila è riuscito ad aprirlo e a buttarsi fuori, quando l'aereo si è inabissato non era sigillato: eppure da quella carlinga non è uscito nemmeno uno spillo. O forse gli è stata fatale proprio la perfezione della manovra, tanto da sparire sotto ai flutti nel giro di pochi secondi. Resta il fatto che l'ammarraggio, dicono in coro gli esperti, è una delle manovre più difficili per un pilota. Al contatto con l'acqua, l'ATR 42 caduto al largo di Paler-

mo nell'estate 2005 si è spezzato in tre tronconi.

Telefonino fantasma In compenso, il cellulare di Annalisa Montanari squillava libero il giorno dopo la sciagura. Lo sostiene l'avvocato Bencivelli, che dalle Maldive ha composto il numero dell'amica, e per due volte consecutive ha trovato la linea aperta. Ha chiesto alla procura di Roma di aprire un fascicolo per acquisire i tabulati telefonici, perché ci potrebbe essere stato un errore nel roaming internazionale. E se invece fosse stato davvero il cellulare di Annalisa? A Bencivelli risulta addirittura che il telefonino del pilota fosse in funzione sul territorio nazionale di Bogotá. Ma i tecnici venezuelani hanno smentito tutto, tirando in ballo il particolare funzionamento della rete Movistar, uno dei gestori venezuelani. Dubbi anche sulla dinamica della disgrazia che come tutto in questa storia va declinata al condizionale. Il LET 410 ha lanciato l'allarme a quota mille metri sul mare. Esattamente sulla radiale 024, nord-nordovest. A 64 miglia nautiche da Maiquetia, da dove è decollato: cioè dopo aver percorso 120 chilometri. Ma soprattutto ad appena 16 miglia dal minuscolo aeroporto di Los Roques, un'unica pista rubata all'isola maggiore dell'arcipelago. Resta un mistero, quindi, perché il pilota abbia preferito planare sull'acqua piuttosto che cercare di proseguire, cercando comunque di avvicinarsi alla destinazione.

Il guasto Per non parlare del guasto. Un attimo prima di essere inghiottito nel nulla, il pilota per radio ha detto di avere entrambi i motori fuori uso. Forse per mancanza di carburante, anche se l'autonomia del volo era di due ore e mezza. E anche se, per rimanere a secco tutti e due, deve succedere qualcosa di decisamente raro. L'arresto improvviso di un propulsore in gergo si chiama «piantata». Ma una «piantata doppia», appunto, è un «evento altamente improbabile». Lo dicono in tanti, anche l'agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv). Però la Transaven pare particolarmente sfortunata: risulta che tutti gli incidenti della compagnia sono stati causati da spegnimento dei motori. Nel 2006, per esempio, è successo ad Partenavia P68 noleggiato dalla compagnia. Qui le coincidenze vanno a braccetto con le domande senza risposta. Così ecco un'altra «engine failure», un difetto nel propulsore, successo due giorni dopo la scomparsa del LET 410 a un C-47A della Aece, atterrato in emergenza a Gran Roque per l'avaria di un motore destro. Del resto, pare che quel brevissimo braccio di mare abbia risucchiato la bellezza di trenta aerei. Tutti spariti nel nulla. Compagnia che dopo la tragedia del LET 410 è finita sotto inchiesta ed è stata sospesa dal governo venezuelano, trovando però subito il modo di aggirare l'ostacolo. Sparite le insegne Transaven, pare, agli aerei sono state appiccicate quelle della «Chapi

Air», la precedente denominazione della compagnia, per permettere loro di continuare a volare indisturbati.

Narcos e aerei Insomma, il bimotore fantasma inquieta non solo per l'alone di mistero per la vicinanza del triangolo delle Bermuda, che da est incrocia quasi l'arcipelago di Los Roques. Tra gli scenari possibili, vista la zona infestata da narcotraffici e criminalità più o meno organizzata, c'è infatti anche quello del sequestro. È questa, anzi, una delle ipotesi che temono i familiari e i parenti di Annalisa e degli altri italiani scomparsi. Sono loro che hanno trovato un precedente inquietante, quello di un aereo analogo al LET 410 che dieci anni fa è sparito, prima di riapparire arenato su una spiaggia: dell'equipaggio e dei passeggeri nemmeno l'ombra, tolta una persona, ammazzata a colpi d'arma da fuoco.

Mentre proseguono le ricerche, che dal 10 gennaio sono passate dalla superficie alle profondità dell'oceano, l'angoscia del silenzio pare non attanagliare le autorità. Quelle italiane hanno spedito una task force a Caracas, che al ritorno ha riferito la versione dei colleghi sudamericani. E cioè che è stato fatto tutto il possibile, battendo palma a palmo il mare in un raggio di 200 chilometri con nove navi il giorno della scomparsa, oltre a sette aerei. Due settimane dopo però, il 21 gennaio, la flotta di soccorritori si è ridotta ad una nave (civile): questo risulta dalla relazione spedita all'ambasciatore italiano Luigi Maccotta da José Rivero, capo della protezione civile venezuelana. Il fondale sul quale potrebbe essersi inabissato il LET 410 può arrivare fino a 1200 metri. Niente di eccezionale per le ditte italiane specializzate in recuperi, che si sono offerte di cercare il relitto del bimotore, un banco di prova decisamente più severo per i venezuelani che sono all'opera, dice qualcuno, «con mezzi e tecnologie da anni quaranta». Perché tra tante domande e misteri, non è un segreto per nessuno che la manutenzione degli aerei sia il tallone d'Achille di quelle flotte. Un biglietto per Los Roques costa 120 dollari, quasi uno stipendio da quelle parti. I pezzi di ricambio dei velivoli si pagano in dollari, valuta off-limits nel paese di Chavez, quindi sono reperibili solo al mercato nero e a prezzi salatissimi: bisogna arrangiarsi altrimenti. Ergo, per far quadrare i bilanci di una piccola compagnia non ci sono poi molti modi. E non c'è bisogno di un'inchiesta per scoprirli.

In quell'area dei Caraibi ne sono scomparsi altri di aerei... e poi, perché il pilota decise di ammarare se c'era una pista?

Mattoncini «Lego», via libera alle imitazioni

Cassazione: no al monopolio dell'azienda danese, si ad altre produzioni compatibili con l'originale

■ Fine del protezionismo - almeno in Italia - per uno dei giochi «cult» da generazioni, i mattoncini della «Lego» realizzati nel 1948 dal maestro carpentiere Ole Kirk Christiansen, venduti nell'attuale forma «stud and tube» (bottone e tubo) dal 1958. Nell'interesse dei consumatori e del libero mercato la Cassazione ha, infatti, deciso di togliere il monopolio nella produzione e vendita dei mattoncini modulari danesi «Lego» per giochi componibili - inventati dal falegname originario di Billund, che ha fatto divertire milioni di ragazzini - all'omonima societ..., al quarto posto nella produzione mondiale di passatempo per bambini e adolescenti. In pratica, d'ora in poi, nel nostro Paese, possono essere venduti anche mattoncini fabbricati da altri produttori e compatibili per essere montati sulle creazio-

ni «Lego». In particolare, per effetto della sentenza 5437 della Prima sezione civile della Suprema Corte che ha escluso la concorrenza sleale, è arrivato il «disco verde» alla società canadese «Mega Block» per vendere, nel mercato italiano, blocchetti che si incastrano perfettamente con quelli realizzati dalla holding danese il cui nome - adottato nel 1934 - deriva dalle parole «leg godt», ossia «gioca bene». Con questa decisione Piazza Cavour ha totalmente ribaltato il verdetto con il quale la Corte di Appello di Milano - nel 2003 - aveva vietato alla «Mega Block» di continuare la produzione giudicandola una «scorrettezza commerciale». Secondo i giudici milanesi - che avevano accolto la domanda inibitoria avanzata dagli scandinavi preoccupati per la contrazione degli affari - «ciascun imprenditore ha un one-

re di differenziazione del prodotto modulare e deve realizzarne autonomamente la propria serie con proprie caratteristiche senza necessit... di agganciarsi a quella di un altro». Questa tesi non è piaciuta agli «ermellini»: «Non si vede perché dovrebbe considerarsi sleale la contesa della clientela mediante offerta di vantaggi aggiuntivi per il consumatore», come quello di poter fare un «uso congiunto» di mattoncini di diversa produzione ma identico incastro. «La concorrenza - aggiungono i supremi giudici - è appunto contesa della clientela, e viene favorita anche per offrire vantaggi al consumatore». Insomma, sono le regole del mercato. E il gruppo danese ne conosce benissimo, tanto che per contenere i costi ha ormai spostato quasi interamente la produzione in Messico e Repubblica Ceca.

FIRENZE Esorcismi-truffa decine di indagati coinvolto anche sacerdote

■ La procura di Firenze sta indagando su una presunta truffa che avrebbe come oggetto dei falsi esorcismi e che vedrebbe coinvolta una decina persone, fra le quali un sacerdote fiorentino, don Francesco Bazzoffi, responsabile ufficio matrimoni della diocesi e responsabile regionale dei gruppi di preghiera di padre Pio. La notizia è stata anticipata ieri sulle pagine locali di alcuni giornali. L'ipotesi di reato sarebbe associazione a delinquere finalizzata alla truffa. Il raggio si baserebbe su falsi esorcismi compiuti in una casa di preghiera in provincia di Firenze e che sarebbero stati inscenati per raccogliere soldi dai fedeli. Nell'ambito dell'inchiesta, coordinata dal pm Luigi Boccioni, nei giorni scorsi sarebbe stata svolta una serie di perquisizioni, anche nell'abitazione del sacerdote. «Non erano esorcismi, ma semplici benedizioni - spiega Fabio Piccioni, difensore di uno degli indagati -, che venivano impartite al termine di momenti di preghiera, in una struttura riconosciuta dalle autorità ecclesiastiche. Le offerte raccolte sono servite a finanziare attività benefiche nel Terzo Mondo».

RICERCATO Evasione a Teramo: va in udienza dal Papa e non rientra in carcere

■ Evaso dopo l'udienza con Benedetto XVI. Non c'è ancora traccia di Vincenzo Di Gennaro, il detenuto in permesso speciale per assistere all'udienza del Papa mercoledì scorso che non ha fatto rientro alla casa circondariale di Castrogno di Teramo. Ricerche sono in corso in tutta Italia. Secondo quanto si è appreso in ambienti penitenziari, l'uomo, condannato per violenza sessuale e che finirà di scontare la pena a giugno, era stato scelto per partecipare all'udienza in un gruppo di detenuti, ed era partito per la capitale assieme ad altri tre detenuti. Dal gruppo erano stati scartati altri due prigionieri ritenuti non idonei a usufruire del permesso speciale. Sul conto dell'uomo sarebbero state proposte relazioni negative sulla condotta che ne avrebbero consigliato la concessione del beneficio. L'uomo non si è ripresentato al bus che avrebbe dovuto riportare in Abruzzo, ai rispettivi penitenziari, il gruppo di 20 detenuti. Dopo 12 ore dal mancato rientro, secondo le procedure previste, è stato considerato evaso e dunque ricercato.