

VILLA SAN MARTINO L'inchiesta sulla sciagura del 6 aprile di un anno fa

Pilota d'aereo morì carbonizzato Il pm dispone una nuova perizia

di Carlo Raggi

Il sostituto procuratore Cristina D'Aniello ha incaricato l'ingegnere Mauro Marchini di svolgere una perizia sull'efficacia dei presidi antincendio disponibili all'aeroporto di Villa San Martino la mattina del 6 aprile di un anno fa. Quel giorno un aereo Partenavia P 66, in fase di atterraggio, precipitò sul campo e il pilota, il medico bolognese Paolo Andreoli, morì carbonizzato. La decisione del pm di focalizzare l'attenzione dell'indagine sull'aspetto dei soccorsi era pressoché scontata: all'aeroporto lughese, quella mattina, furono utilizzati e completamente scaricati quattro estintori a schiuma e uno a polvere, ma le fiamme, alimentate dal carburante, non vennero affatto neutralizzate e il pilota, cosciente e intrappolato nella cabina di guida, morì carbonizzato. Raccontò Tiziano Sangiorgi, uno dei soccorritori: «In una manciata di secondi ho raggiunto l'aereo in fiamme col fuoristrada antincendio e ho cercato di spegnere le fiamme con i quattro estintori a schiuma. Li ho scaricati tutti, poi ho preso quello a polvere, mentre un mio collega, dopo

Il sostituto procuratore

Cristina D'Aniello

(foto) ha nominato

l'ingegnere

Mauro Marchini

Dovrà accertare

se i mezzi antincendio

erano adeguati

e se l'uomo avrebbe

potuto essere salvato

aver aperto il portello destro, ha afferrato una mano del pilota cercando di trascinarlo fuori». Andreoli aveva le gambe incastrate fra le lamiere della cabina. «Ha tentato di spostarsi verso il seggiolino a fianco — spiegò ancora Sangiorgi nell'immediatezza della tragedia — ma dopo pochi istanti il tettuccio infuocato della carlinga gli è finito addosso e non c'è stato nulla da fare». In stretta correlazione all'affidamento di una nuova consulenza, il nome dell'ex presidente dell'Aeroclub, Enrico



Spazzoli, è stato iscritto nel registro degli indagati della Procura per l'ipotesi di reato di omicidio colposo. L'ingegnere Marchini, già comandante dei vigili del fuoco di Ravenna, uno dei massimi esperti nazionali in tema di sistemi di prevenzione incendi, dovrà chiarire innanzitutto se quella dotazione di estintori rispondeva alla normativa per aeroporti come quello di Villa San Martino, se furono utilizzati in modo proficuo ed efficace, ma, soprattutto, se un diverso sistema antincendio

avrebbe potuto bloccare in tempo le fiamme e, quindi, salvare il pilota. Va da sé che il grave evento ha mostrato l'adeguatezza, dal punto di vista del conseguimento dell'obiettivo, dell'utilizzo dei cinque estintori in dotazione, quattro a schiuma e uno a polvere. Compito del consulente sarà quello di evidenziare con quali strumenti l'incendio del Partenavia — le cui fiamme erano alimentate dal carburante — avrebbe potuto essere domato in tempo utile per evitare che si estendesse e fosse pertanto possibile salvare la vita ad Andreoli.

Il magistrato è già in possesso dei risultati della consulenza medico legale e di quella dell'ingegnere aerospaziale veneziano Andrea Toresini, incaricato di far luce sulla dinamica dell'incidente. L'ingegnere Toresini ha evidenziato alcuni fatali errori del pilota del Partenavia quale causa dello schianto ai bordi della pista (quella mattina c'erano raffiche di vento fortissime). La lettura incrociata delle consulenze e degli atti raccolti ha indirizzato il magistrato ad esplorare quell'unico spazio rimasto per dare una risposta



Il Partenavia del bolognese Paolo Andreoli schiantatosi ai bordi della pista dell'aeroporto di Villa S. Martino la mattina del 6 aprile di un anno fa. Subito dopo prese fuoco e il pilota morì carbonizzato.

all'interrogativo se ci furono responsabilità per quella tragedia di un anno fa. Doveroso spazio di indagine che è dato innanzitutto dall'individuazione o meno di un nesso di causalità fra eventuali carenze nei presidi antincendio e la morte del pilota. In sintesi, versando in tema di omissioni, l'ingegnere

Marchini prima e il pm poi dovrà rispondere alla domanda controfattuale: «Se ci fossero stati presidi più adeguati, Andreoli sarebbe stato salvato?». Dopodiché dal nesso causale si dovrà individuare il profilo di colpa: «Erano esigibili quei maggiori presidi. E da chi?».

INCHIESTA L'Aeroclub si difende

4 mezzi antincendio erano adeguati

«Noi siamo tranquilli e attendiamo sereni la conclusione dell'indagine della magistratura. Per l'aeroporto di Villa San Martino quelli erano i presidi antincendio prescritti»: all'Aeroclub lughese la notizia che la Procura della Repubblica di Ravenna, nell'ambito della inchiesta sulla sciagura del 6 aprile di un anno fa ha affidato all'ingegnere Mauro Marchini una consulenza sull'efficacia e sull'adeguatezza dei mezzi antincendio, ha sorpreso, ma non sembra preoccupare più di tanto. La consulenza è finalizzata ad accertare se mezzi potenzialmente superiori sarebbero riusciti a salvare la vita al pilota e se comunque la loro presenza fosse esigibile sotto il profilo normativo.

Spiega un esperto: «L'aeroporto di Villa San Martino è aperto solo per attività di Aeroclub locale. L'attività di Acft, cioè di aviazione generale, è possibile solo previo contatto telefonico così da poter attivare i mezzi di soccorso prima di inoltrare il piano di volo». Quella domenica mattina 6 aprile, il medico bolognese Paolo Andreoli si presentò sul cielo di Lugo senza alcun preavviso. «A noi non era giunta alcuna comunicazione, il piano di volo redatto da quel pilota non prevedeva l'atterraggio a Lugo. Si è presentato all'improvviso, chiamandoci via radio, ci comunicò l'intenzione di atterrare. Noi lo informammo delle fortissime raffiche di vento che spazzavano la pista». Chi aveva avuto il contatto radio

fu poi tra i primi, assieme ad altri, ad accorrere con il mezzo antincendio quando l'aereo, per una serie di errori del pilota, precipitò ai bordi della pista, su alcune auto e prese fuoco. Sul fuoristrada c'erano quattro estintori da 25-30 litri di schiumogeno e uno, di uguale capienza, a polvere. Furono scaricati tutti sulle fiamme. L'operazione si protrasse per circa tre minuti, come documentato da una lunga sequenza fotografica ripresa da uno dei presenti. Lo schiumogeno soffocò le fiamme. Tant'è che i soccorritori stavano per estrarre il pilota, ancora vivo e cosciente anche se presentava numerose fratture. Improvvisamente però le fiamme ripresero lena, poi esplose il serbatoio: l'aeroplano, un Partenavia P 66, al decollo dall'aeroporto di Bologna aveva nel serbatoio ben 250 litri di benzina Avio e ne aveva consumata ben poca nel volo fino a Lugo. A quel punto non ci fu più nul-

la da fare. Sottolinea l'esperto: «A far riprendere forza alle fiamme furono le fortissime raffiche di vento che quella mattina sferzavano l'area». Aggiunge: «Quanto era possibile, fu fatto. Occor-

re avere ben presente che per un aeroporto dalle caratteristiche di quello di Villa San Martino non è previsto un equipaggiamento antincendio particolare. Non deve esserci alcun presidio di vigili del

fuoco, per intenderci. E' solo prescritto un presidio la cui adeguatezza è valutata dal Comando dei vigili del fuoco: la certificazione è indispensabile perché il ministero dell'Interno possa rila-

sciare la prescritta autorizzazione all'esercizio delle attività di volo. Poi — aggiunge l'esperto — c'è un altro organismo, l'Enac, l'Ente nazionale aviazione civile, e per Lugo la competenza è dell'Enac di Rimini, che deve controllare». Per l'aeroporto di Villa San Martino, assicura l'esperto, quei cinque bomboloni di schiumogeno e polvere erano stati ritenuti adeguati; ad utilizzarli erano persone che avevano partecipato a un apposito corso. «D'altra parte — sottolinea ancora — quando si sono organizzate manifestazioni aeree di vario tipo, diverse da quelle di volo dei soci o di scuola, la sicurezza antincendio è stata assicurata con la presenza massiccia di automezzi e personale dei vigili del fuoco».

Carlo Raggi

Aeroclub, arriva il certificato di qualità

Ogni tanto arriva anche una buona notizia che aiuta a rinfiancare il morale dei piloti e del consiglio direttivo (ma non solo) dell'aeroclub di Villa San Martino, in attesa che si chiarisca l'indagine della magistratura sui contenuti della relazione del commissario Arnera. Il certificato Pto (che, tra l'altro, autorizza la ripresa a pieno regime dell'attività didattica sia degli aerei, sia della scuola elicotteri) è finalmente in arrivo. «Non c'è nessun problema, tantomeno legato all'inchiesta in corso che non ha nulla a che ve-

dere con l'aspetto tecnico e operativo — spiega una fonte molto vicina ai vertici dell'Enac — La relazione degli ispettori è stata esaminata e approvata senza limitazioni o modifiche. Il ritardo nell'invio dell'Pto a Lugo? Se di ritardo si può parlare, ciò dipende solo da un paio di visti e di firme: piccoli problemi di ordinaria burocrazia già sanati. Entro la settimana il documento dovrebbe arrivare all'aeroclub romagnolo».

L'Pto è atteso come una manna dal cielo a Villa San Martino, anche per-

ché senza questo documento l'elicottero acquistato due settimane fa, l'attività didattica e i corsi per gli allievi non possono ricominciare. Non solo. All'indomani dell'ispezione finale, è stato formalizzato un rapporto di lavoro con un tecnico che per queste due settimane è stato con le mani in mano. Non per colpa sua, naturalmente. Ma intanto gli allievi fremono. Da luglio aspettano di riprendere l'attività didattica e per molti si tratta di iniziare a lavorare nel settore.

M. L.