

Storie**Il disastro aereo sulla montagna di Roma****► VITERBO**

A proposito di disastri aerei, fresca è la vicenda dell'Airbus A320 Germanwings e del copilota omicida-suicida Lubitz ma in passato, nel secolo scorso, tante e diverse le sciagure nei cieli di tutto il mondo causate da errori umani o guasti tecnici. Tra queste la triste storia del quadrimotore Douglas DC-6 della belga Sabena con a bordo - tra gli altri - la bellissima diciannovenne Marcella Mariani, romana doc, nata l'8 febbraio del 1936, già miss Italia nel '53. Oltre lei 28 persone sul velivolo, (di cui 22 passeggeri e 7 dell'equipaggio) in quella gelida notte del 13 febbraio 1955. Poco prima dello schianto un testimone oculare viterbese vide la fiammata in lontananza ma data l'incerta posizione le autorità locali non riuscirono a capire l'esattezza del luogo.

Sessant'anni sono appena trascorsi da quel tragico evento e a farne le spese una delle più accattivanti, esordienti e talentuose ragazze degli anni Cinquanta, che probabilmente, se non si fosse trovata su quel volo, forse sarebbe oggi ricordata tra le più grandi attrici della storia del cinema, paragonabile alla "Loren", alla "Lollo" o perfino alla Magnani. Di sicuro tanto avrebbe fatto parlare di se, poiché appena diciannove gli anni e per giunta nel fiore della gioventù.

Diretta da Luchino Visconti e lavorata al fianco di Alida Valli, la Mariani, in soli 3 anni di carriera girò 9 film e salì sulla vetta più alta del concorso di Miss Italia, incoronata a Cortina d'Ampezzo. La più bella di tutte, ma anche molto intelligente e con voglia di sfondare nel campo del cinema. Studiò infatti la settimana arte al centro sperimentale di Roma ed in virtù dei suoi 170 centimetri di altezza, di quei dolcissimi

Dieci giorni di intense ricerche e poi la scoperta, tra i ghiacci sul monte Terminillo che sovrasta Roma e la Tuscia



Un viterbese vide un lampo all'orizzonte era l'aereo caduto con a bordo la giovanissima Marcella Mariani

Alcuni momenti della breve ma intensa carriera della giovane ragazza rimasta vittima del disastro

Le ultime ore di Miss Italia sui cieli dell'Alto Lazio

occhi azzurri, di quei fruscianti capelli color castano chiaro e soprattutto di quelle misure "corporee" perfette non le sarebbe stato difficile salire sul trono anche delle migliori "Star" di tutti i tempi. Era il periodo in cui il nostro cinema era amato e osannato oltre oceano, l'epoca del neorealismo, dei De Sica, dei Rossellini, dei Fellini e di quelle bellezze italiane che facevano sognare l'America.

A tal proposito, incuriosito da questa dimenticata e sciagurata storia, ho raggiunto telefonicamente un

giornalista umbro con 43 anni di lunga carriera alle spalle, ora residente a Terni che, per la rivista settimanale "Umbria Settegiorni", approfondì con documenti dell'epoca l'intera vicenda, poi ripresa e pubblicata anche online dal Centro Studi Ezio Vanoni. Fece un "pezzo" accurato su quel disastro del '55, raccogliendo con particolare capillarità tutte le informazioni uscite nelle testate in quei fatidici momenti.

Ho chiesto personalmente ad Adriano Marinensi di poter usufruire di tali interessanti dettagli che fanno maggiore chiarezza soprattutto sul dramma di quei 10 giorni prima del ritrovamento del relitto. Si evince, da quelle testimonianze, il coinvolgimento diretto anche dei soccorsi da parte di molto paesi della Tuscia:

Proviene da Bruxelles ed è diretto a Leopoldville. Ha a bordo 14 passeggeri belgi, 4 americani, 3 francesi e 1 italiano (tra loro pure 3 bambini) più 7 membri di equipaggio. Comunica alla torre di controllo che non gli riesce il collegamento con il radiofaro di Viterbo. Gli consigliano di scendere di quota. Passano pochi minuti e del DC 6 più nessun segnale. Tentano di ripristinare il collegamento: niente. Scatta l'allarme. Per gli addetti ai lavori, il silenzio è segno che l'aereo non è più in cielo. Iniziano subito le operazioni di ricerca. Siamo in febbraio, il mese è tiranno e il territorio da perlustrare vasto e impervio.

La tragedia insomma si è consumata. E non si sa neppure dove. Cominciano a cercarlo per terra e sul mare. Si muovono pattuglie di Carabinieri, Polizia, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, reparti dell'Esercito. I mezzi aerei sorvolano l'Alto Lazio, nell'area compresa tra Tarquinia, Viterbo, Ronciglione, Capranica, Sutri. Fra l'Argentario e Civitavecchia operano unità della

Marina. Le forze in campo sono imponenti, ma, passano le ore, e l'aeroplano non si trova. Persino la gente comune è allertata. Arrivano le prime segnalazioni. Circa 300 uomini accorrono dalle parti di Capranica: dei contadini segnalano l'esistenza dei rottami di un velivolo. Sono però di un bombardiere inglese abbattuto durante la guerra.

C'è il Capostazione di Capranica che dice di aver udito, dalle sue parti, nel giorno e l'ora dell'incidente, il rombo di un aereo in difficoltà. Sui monti del Cimino, un covone di paglia prende fuoco, alla stessa ora e lo stesso giorno, e il bagliore delle fiamme diventa oggetto di segnalazione. Così come una macchia galleggiante sul mare, al largo di Santa Severa, fa accorrere una Corvetta. E' ancora un falso allarme: si tratta soltanto di un grosso accumulo di alghe. Ci sono 7 ricognitori in volo per tutta la giornata del 13 febbraio; rientrano a sera senza alcuna notizia utile.

Partono da Bonn 12 aviatori americani, esperti in ricerche e salvataggi e 4 aerei USA, di stanza a Napoli, si uniscono ai soccorritori. A Roma, arrivano 8 rappresentanti della compagnia belga. Affermano che le comunicazioni con il DC 6 si sono interrotte improvvisamente dopo circa tre minuti di volo da Viterbo. Malgrado gli sforzi congiunti, il quadrimotore disperso non si trova. Siamo al terzo giorno e un ricognitore segnala la presenza di rottami d'aereo tra le nevi del Monte Vettore, a quota 1500 metri, in Umbria, nei pressi di Castelluccio di Norcia. Partono dal paese squadre di militari e di sciatori volontari, nel mezzo di una violenta bufera di neve. L'impresa è da sport estremo. Muo-



vono pure da Spoleto, attraverso Forche Canepine. Una prova inutile, sul Vettore il DC 6 non c'è. L'attenzione allora si sposta verso il Lago di Bolsena. Un pescatore fa sapere di aver notato una estesa macchia d'olio. Analizzano quel liquido e lo dichiarano incompatibile con il carburante d'aereo. Il 18 febbraio, un quotidiano titola: "Resti carbonizzati di un aereo segnalati in Abruzzo, a Sella di Corno".

Si troverebbero in un vallone tra L'Aquila e Cittaducale. Spiegazione dei tecnici: il DC 6 avrebbe perso la rotta sulla direttrice Foligno-Trevi - Leonessa - Sella di Corno. In tal senso, viene presa in considerazione - sostiene un giornale - la segnalazione dell'ex campione ciclista ternano Elvezio Palla: "nella sera del 12 febbraio, transitava, a bordo della sua auto, sul

Passo di Fuscillo. Alle 20,10, improvvisamente il Palla ed i componenti della sua famiglia udirono, nel modo più distinto, un rumore scrosciante, ma non regolare di motori d'aeroplano e subito dopo il nulla". No, niente, neppure questa traccia porta ad alcun ritrovamento.

I giorni trascorsi sono diventati cinque. Mentre si fruga in tutta l'area dell'Italia Centrale, ecco le ipotesi più accreditate: 1) l'aereo è caduto su una delle vette più alte dell'Appennino; 2) è precipitato in mare tra l'Argentario e Anzio; 3) si è ina-

L'aereo fu cercato per 10 lunghissimi giorni in tutto il centro Italia





bissato in uno dei laghi dell'Alto Lazio. Una fonte di informazione francese accredita un'altra tesi, in verità un po' bizzarra, secondo la quale a bordo dell'aereo Sabena ci sarebbe stato uno scienziato di fisica nucleare, ben noto in ambienti internazionali. Perciò, parve giustificato un dirottamento oltre cortina, in un Paese comunista, al tempo della competizione Usa - Urss. Ed eccoci giunti al 22 febbraio, dieci giorni dalla scomparsa. Gli organi di stampa diffondono, sempre in prima pagina, l'ultima notizia. Questa volta è quella giusta: "I rottami del DC 6 sono tra le nevi del Terminillo". L'affannosa ricerca è finita, l'angoscioso mistero è risolto. Ora il dramma ha un luogo dove s'è consumato: la montagna di Roma. Il relitto, con il suo funereo carico umano, si trova a quota 1600 metri, nel versante settentrionale del monte, prossimo alla località Sassetelli, su una pendenza di 40 gradi. Lo si vede semisepolto dalla neve e senza alcun segno di vita attorno. Lo afferma il radiomessaggio lanciato il 21 febbraio da un G 212 in perlustrazione. L'impatto con la montagna l'ha pressoché disintegrato. Aggiunge: "Sono visibili i piani di coda e un'ala spezzata". A Vigna di Valle vengono allertati mezzi aerei e paracadutisti. Dal ricognitore però sconsigliano "in modo assoluto, qualsiasi lancio a causa delle proibitive condizioni atmosferiche". Si dovrà tentare di raggiungere l'impervia quota 1600 via terra. Comincia così il tempo della "via Crucis", ossia l'operazio-

ne "per contenere - di nuovo il cronista d'allora - alla neve ed al ghiaccio il tragico carico del DC 6". Le squadre di soccorso si impegnano al limite delle possibilità. Le ultime salme vengono recuperate il 25 febbraio ed, insieme alle altre, ricevono il solenne commiato nella Cattedrale di Rieti. Con "una grande nevicata di fiori sulle 29 vittime". Altrettanto singolare poi la versione dell'agricoltore residente sulla strada Teverina, tra Grotte Santo Stefano e Viterbo (ora defunto). Lui disse (secondo i familiari e gli amici) che di ritorno dai campi, attorno alle 21 circa vide una grossa fiammata in lontananza; direzione Monti. Ma quali? Recandoci lì - come poi abbiamo fatto - è ravvisabile in una serata di cielo limpido la vetta del Terminillo, e quindi plausibile la verità del mezzadro.

Tentò di avvisare le autorità locali ma senza le adeguate tecnologie di comunicazione (telefoni cellulari e social), come sarebbe stato possibile oggi, quella "strana" confidenza cadde in poche ore nell'oblio. Peccato, perché forse l'avvistamento di quel bagliore da parte dell'uomo era proprio lo schianto relativo all'aereo in questione. Parliamo degli anni Cinquanta, quindi di un mondo e di un'era completamente diversa da quella che viviamo ora. Niente satelliti, antiquati i radar, scarsi i mezzi di potenzialità e soprattutto nessuna scatola nera per-

ché a David Warren, il suo inventore, vennero messi a disposizione le risorse e i mezzi per la produzione su vasta scala e a livello industriale solo nel 1958. A provocare il disastro sul costone dell'Acquasanta il maltempo, un forte vento che ha disorientato il pilota e fatto cambiare rotta al DC6. Tragico poi l'epilogo, poiché alcuni di quei corpi ormai esanimi furono trovati coperti da lastre di ghiaccio, e a tutt'oggi, ancora non è certa e appurata l'ipotesi e l'amara teoria che vede nel ritardo (inevitabile) dei soccorsi il mancato salvataggio di parte di essi. Un eventuale ed immediato intervento poteva in qualche manie-

ra dare speranza ai superstiti? E' tardi ormai per dirlo e, dopo oltre mezzo secolo, non porterebbe ad alcun giovamento. In provincia di Rieti, negli anni a seguire,

molte le commemorazioni per quelle 29 vittime e, nel paesino di Cantalice, pochi mesi fa, è stata inaugurata persino la "saletta dei ricordi"; vero e proprio piccolo museo relativo a questa vicenda. Sopra, a bordo, c'era Lei, la Miss, la fanciulla che tanti sogni aveva in cantiere, una marea di speranze attraverso i suoi occhi e - sicuramente - una lunga carriera che l'avrebbe vista protagonista nel più bel momento che il nostro cinematografo abbia mai conosciuto.

Mirko Crocoli

mk.crocoli@gmail.com

