

La tragedia dell'Airbus 4U9525. La compagnia tedesca ha ammesso di essere stata a conoscenza della depressione del pilota Andreas Lubitz

Lufthansa rischia risarcimenti senza limiti

LA COMPAGNIA AMMETTE: SAPEVAMO DELLA DEPRESSIONE DEL PILOTA

Lufthansa rischia risarcimenti senza limiti

di **Marco Moussanet**

Lufthansa era al corrente che Andreas Lubitz, il copilota dell'Airbus 320 della Germanwings che una settimana fa si è sbriciolato sulle Alpi francesi, aveva attraversato un periodo di forte depressione. Un'altra agghiacciante rivelazione, mentre ci si interroga sull'ammontare dei risarcimenti, che potrebbe essere enorme, e sui danni immateriali che potrebbero mettere in ginocchio la compagnia tedesca.

È stata la stessa Lufthansa ad annunciare di aver trasmesso alla Procura di Düsseldorf dei "documenti supplementari" dai quali risulta che nel 2009 Lubitz aveva informato la scuola di formazione della compagnia, a Brema, di essere stato vittima di «un episodio depressivo importante». È stata questa la causa dell'interruzione di alcuni mesi della sua istruzione. Che era quindi ripresa e poi conclusa con un certificato di attitudine al volo.

Si tratta di informazioni che Lufthansa avrebbe ottenuto dopo «nuove ricerche interne», grazie alle quali sono stati rintracciati «documenti medici» e lo «scambio di corrispondenza tra Lubitz e i responsabili della scuola». Informazioni che contraddicono le dichiarazioni del presidente di Lufthansa Carsten Spohr (il quale aveva detto di «non avere il minimo indizio» sulle ragioni del comportamento del copilota) e gettano un'ombra sull'intero sistema di controllo e di valutazione della compagnia.

Tutti elementi che certo peseranno nella futura vicenda processuale sulla quantificazione dei risarcimenti. Il consorzio assicurativo guidato da Allianz e di cui fa parte anche l'americana Aig ha per ora accantonato 300 milioni di dollari (circa 279 milioni di euro) destinati quasi totalmente al risarcimento delle 149 vittime (la parte dell'aereo è di "soli" 6,5

milioni), ma molti esperti già dicono che non basteranno e che la cifra finale sarà molto più alta, con risarcimenti che potrebbero essere limitati.

Oltre ai danni a carico del pool assicurativo, ci sono però quelli - impossibili da calcolare - che peseranno su Lufthansa (che già sta attraversando un periodo difficile) e sulla controllata low cost Germanwings, la cui immagine esce a pezzi da questa vicenda. La storia insegna che per alcune compagnie simili drammi (certo sommati ad altre cause) sono stati l'inizio della fine. È successo con l'americana Pan Am, fallita nel 1991, tre anni dopo l'esplosione in volo sopra Lockerbie (causata dalla bomba di un terrorista libico). È accaduto a un'altra compagnia americana, Twa, che ha chiuso nel 2001, cinque anni dopo l'esplosione di un suo Boeing 747 appena decollato da New York. Korean Air Lines, dopo che un suo aereo è stato abbattuto nei cieli russi (nel 1983), ha dovuto cambiare nome e livrea della flotta. Dubbi ci sono ora sul futuro di Malaysia Airlines, dopo che un suo aereo è stato colpito dall'artiglieria dei ribelli pro russi in Ucraina e un altro è misteriosamente scomparso lungo la rotta tra Kuala Lumpur e Pechino.

Nel frattempo la Gendarmeria francese ha annunciato che è stata conclusa la raccolta dei resti (oltre 4 mila "pezzi") dei corpi sul luogo della catastrofe. Secondo il presidente François Hollande, entro la fine della settimana, grazie agli esami del Dna, sarà possibile identificare tutte le vittime.

