

Dopo gli episodi di sabotaggio è stato esteso lo stato di allerta negli scali aeroportuali. Tensione a Fiumicino



Un aereo dell'Alitalia su una pista dell'aeroporto Leonardo da Vinci

Giuseppe Arnone/Agf

Allarme rosso negli aeroporti

L'Alitalia minimizza. I lavoratori: è uno di noi

L'allarme, per precauzione, è stato esteso a tutti gli scali. Ma l'Alitalia parla di «psicosi» e ribadisce: mai nessuno ha corso pericoli. A Fiumicino si rincorrono le voci più strane, tutti accusano tutti e tracciano identikit dei sabotatori. I passeggeri partecipano al gioco del «chi è il colpevole?», ma qualcuno inizia ad aver paura. Le ipotesi degli operai, quelle dei dirigenti: «Di certo non sono i piloti. Solo uno scemo saboterebbe l'aereo su cui poi deve volare».

CLAUDIA ARLETTI

FIUMICINO (Roma). Il tam tam è lo stesso in tutto l'aeroporto, davanti alle biglietterie, tra i piloti appena sbarcati e gli operai della manutenzione, una sola voce ormai dà dei sabotaggi all'Alitalia la seguente versione: primo, si tratta di inezie che non hanno messo a repentaglio la sicurezza di nessuno, piccole sgarberie tecniche per creare un po' di fastidio e fare parlare i giornali; in secondo luogo, però, la voce avverte: «dai ci sono e il colpevole è uno di noi, uno che lavora con gli aerei».

Ma il bisbiglio d'accusa che riempie Fiumicino ufficialmente non esiste, né trova riscontri. E negli uffici del centro direzionale, a qualche chilometro di distanza dalle piste e dal cuore dell'aeroporto, i dirigenti Alitalia-eri ancora parlavano di «avarie». Avaria per

noi è l'unico termine utilizzabile, finché la magistratura non si pronuncia. Qualcosa di strano però c'è... «Al massimo si può parlare di "eventi a bassa probabilità", nel senso che alcuni guasti per propria natura accadono più facilmente e altri, invece, si verificano più difficilmente. In questo caso, siamo di fronte a fatti singolari. Ma, personalmente, anche se non ho la palla di vetro, non credo all'ipotesi del sabotaggio». Poi, dagli uffici è uscito un comunicato dove la Compagnia denuncia di avere subito «un gravissimo danno di immagine» e fa presente che «si sta creando un clima di sospetti per cui ogni anomalia tecnica rischia di trasformarsi in un potenziale atto vandalico».

Dalla cabina alla stiva

Ma il gioco del «chi è stato?» è in pieno svolgimento. Nella sala delle

partenze nazionali, un giovane dipendente Alitalia spiega come stanno, secondo lui, le cose. «La storia secondo me ha a che vedere con la fusione Alitalia e Ati. Ci fu quella strana malattia, non so se si ricorda...». Difficile dimenticarsene: lo scorso mese di ottobre, una curiosa epidemia d'improvviso colpì l'80 per cento dei dipendenti Ati, mettendoli tutti a letto. Chi aveva il mal di testa, chi la febbre, altri si dicevano stressati, raffreddati, indisposti, depressi... Uno scandalo, dietro al quale era la difficile fusione tra le due compagnie. «Secondo me ci risiamo, a fare i danni è un dipendente, uno che può avere libero accesso agli aerei». E dunque? «Io vado per esclusione. Deve essere una persona scontenta e abbastanza abile per smontare un pannello e manomettere un relais. Dico di più: All'Ati una volta c'erano gli Atb, assistenti tecnici di bordo. In pratica il loro compito era provvedere al rifornimento dei carburanti. All'Alitalia questa figura non è mai esistita. Così dopo la fusione i più giovani degli Atb hanno fatto un corso e un esame e sono diventati tecnici di volo, cioè Tvb, come il legghista Speroni. Questi qui sono contenti, hanno avuto una promozione. Gli altri? Alcuni sono andati in pensione, altri hanno cambiato lavoro. E alcuni sono diventati assi-

stenti tecnici di volo. Hostess e steward. Bisogna cercare. Prove? «Fingiamoci, neanche mezza. Soltanto, sono uno che ragiona».

I ragionamenti sono migliaia e tutti molto variopinti. Nell'immenità dell'aeroporto - che dicono sia grande, piste comprese, quanto una città - nascono e si rincorrono le voci più stravaganti, poi si spengono per risorgere a nuova vita completamente trasformate. Un addetto della biglietteria, un ometto dall'aria pacifica, ieri raccontava: «Se il danno è stato fatto nella stiva, per me è uno degli operai che si occupano dei bagagli. Se uno vuole, entra nella stiva e in un attimo, zack!, tutto finito».

«Ma quali operai...»

Gli operai però si indignano e offrono altre spiegazioni: «Nella stiva ci sono solo condutture. Per tagliare dei fili, bisogna prima smontare i pannelli, non è un lavoro da un minuto. E poi tutti gli operai sono controllatissimi, vengono segnati i nomi, e si muovono a gruppi di cinque o sei. Siamo scherzando?».

Tutti d'accordo solo su un punto: non può essere stato un pilota. «A meno che si tratti di uno scemo», spiega un dirigente, «non esiste pilota disposto ad arrecare il più piccolo danno all'aereo sul quale deve volare. È quasi un tabù,

nessuno farebbe mai una cosa del genere».

Al gioco delle ipotesi partecipa volentieri anche il popolo dei passeggeri. Da Fiumicino l'anno scorso ne sono passati oltre 20 milioni; e ogni giorno, almeno 70 mila si riversano all'interno di questa «città». Cosa pensano, loro, dei sabotaggi? In attesa di imbarcarsi per Alghero, il signor Renzo Gaio, ieri ha spiegato: «L'ho saputo adesso, so-

Il sindacalista

«Colpa di un dipendente? Non potrei crederci»

ROMA. «Chi fa queste cose agisce contro i lavoratori...». Sul micro-sabotaggio degli aerei Alitalia abbiamo rivolto alcune domande a Bruno Loi, della segreteria nazionale Fil-Cgil.

Si parla di sabotaggio «aziendale», molti pensano che i danni agli aerei si spieghino con la tensione fra i dipendenti Alitalia. Quali è l'opinione del sindacato?

Escludo in maniera categorica che questi sabotaggi siano stati compiuti dai lavoratori. È impossibile, non potrei mai crederci. Un gruppo organizzato che faccia queste cose... No, non sta né in cielo né in terra.

Magari non si tratta di un gruppo, ma di un singolo.

Su questo, cosa potrei dire? Certo, non posso garantire che un individuo non impazzisca... Ma, insomma, non potrei mai credere a un progetto di sabotaggio. Un'azione di questo genere non fa parte della cultura dei lavoratori Alitalia. L'unico episodio che io ricordi è stato stroncato sul nascere.

Di che si tratta?

Mah, è una storia che rammento vagamente. Credo che risalga agli anni Ottanta. Anche lì, ci furono dei casi di manomissione o qualcosa del genere. Niente di veramente serio, comunque la reazione dei lavoratori fu durissima e fatti di quel genere non si verificarono più.

In aeroporto, ci sono voci che riferiscono del malcontento fra ex dipendenti Ati, destinati a fare gli assistenti di volo...

Ci sono ex dipendenti Ati che si sono rifiutati di fare gli assistenti di volo. Saranno circa 25 persone. L'Alitalia ha chiesto il loro licenziamento ed è in corso una trattativa. Abbiamo ancora trenta giorni di tempo per trovare una soluzione. Comunque, se proprio girano queste voci, devo precisare che le persone sono state lasciate a terra dall'Alitalia. Non possono nemmeno entrare in aeroporto o avvicinarsi agli aerei. Quindi loro sicuramente non c'entrano.

Altra voce: pare che il responsabile abbia i giorni contati, che lo stiano per prendere...

Ah, se è per questo io mi auguro che lo becchino subito, adesso. Fra l'altro, sparare sui giornali che ci sono stati atti di sabotaggio getta discredito sulla compagnia, oltre che scompiglio fra i dipendenti. E in regime di concorrenza, si sa, c'è sempre qualcuno pronto a trarre vantaggio dai guai degli altri. Comunque, in questi giorni sono in corso assemblee e si avrà modo di parlare a lungo di questa storia. Io, una sola cosa vorrei dire: chi fa cose simili agisce contro i lavoratori e contro la loro lotta.

□C.A.

GLI SCIOPERI NEL TRASPORTO AEREO

Febbraio riservato per il trasporto aereo. Quasi 8 scioperi determinano il blocco del traffico aereo per tutto il mese. Ecco l'agenda delle agitazioni.

| | |
|---------------------|--|
| Mercoledì 1 | Sciopero dei piloti della compagnia Meridiana. |
| Venerdì 3 | Sciopero dei piloti della compagnia Alitalia. |
| Martedì 7 | Sciopero dei piloti della compagnia Alitalia. |
| Giovedì 9 | Sciopero dei piloti della compagnia Alitalia. |
| Mercoledì 15 | Sciopero dei piloti della compagnia Alitalia. |

In data da stabilire

Un mese di agitazioni in tutti gli scali

Febbraio riservato per il settore del trasporto aereo: parte infatti oggi una raffica di scioperi destinati a sconvolgere il traffico aereo per tutto il mese. Ecco l'agenda delle agitazioni. Oggi, dalle 10 alle 14 si fermano gli assistenti di volo (hostess e steward) di Cgil, Cisl, Uil e Anap. Gli assistenti di volo, invece, incrociano le braccia dalle 12 alle 14 e dalle 16 alle 18. Venerdì tocca ai controllori di volo (Cgil, Cisl, Uil e Cna) che incrociano le braccia dalle 12 alle 15. Martedì 7 sarà la volta dei dipendenti delle società aeroportuali aderenti a Cgil, Cisl, Uil, Saita e Sarga (dalle 12.30 alle 16.30), mentre giovedì 9 si fermeranno nuovamente e per 24 ore (dalle 00.01 alle 24) gli assistenti di volo. Il giorno 15 altre 24 ore di blocco, questa volta ad attuarlo sono nuovamente i controllori di volo dell'Anap. Ancora da fissare, poi, altre 20 ore di sciopero già proclamato nei giorni scorsi dagli assistenti di volo e 72 ore proclamato dai piloti dell'Anap. A queste agitazioni vanno poi aggiunte quelle dei lavoratori di terra degli aeroporti di Linate e Malpensa decise ieri: 9 ore, dalle 10 alle 18, il 20 febbraio. Le segreterie regionali Fil-Cgil, Fil-Cisl e Uil-Uil hanno inoltre indetto uno stato di agitazione con blocco degli straordinari e dei riposi saltati, dal 10 al 20 febbraio. Per le agitazioni ha presentato il vicepresidente del Movimento federativo democratico, Giuliano Trinola: «Non vi è alcuna considerazione dei diritti degli utenti».

Per gli inquirenti chi ha agito rischia una condanna a cinque anni

Il reato è «attentato alla sicurezza»

Secondo gli inquirenti l'obiettivo di chi ha tranciato i fili del sistema Vhf del volo Roma-Catania non era quello di provocare un disastro. Ma il reato ipotizzato dalla procura romana è l'attentato alla sicurezza dei trasporti previsto dall'articolo 492 del Codice penale. Nell'inchiesta 4 episodi diversi. Oggi verrà consegnata al pm romano Franco Ionta una perizia tecnica. Intanto il ministro Caravale chiede il rafforzamento delle misure di sicurezza.

MINI ANDREOLO

ROMA. «Manomissioni che non hanno messo a repentaglio la sicurezza dei voli» più che veri e propri sabotaggi. «Distinzioni» determinate da chi ha ingaggiato una personalissima guerra contro la nostra compagnia di bandiera seminando il panico tra i passeggeri. Gli inquirenti credono poco alle coincidenze e meno che mai ai guasti meccanici. L'obiettivo è quello di scoprire chi e perché ha compiuto sugli Md/80 operazioni chirurgiche che non avrebbero avuto lo scopo di provocare disastri ma quello di inviare messaggi ai vertici

aziendali che hanno il sapore della ritorsione e della vendetta. «Forse c'è lo zampino di qualche operatore che ha perso o che potrebbe perdere il posto di lavoro...», sospettano gli investigatori. Intanto scatta l'allarme in tutta Italia. Il ministro dei Trasporti, Giovanni Caravale ha preso contatto con il Viminale «per verificare il funzionamento e l'eventuale potenziamento delle misure di controllo e sicurezza negli aeroporti nazionali». L'inchiesta della procura di Roma punta a scoprire l'identità di uno o

più operatori che conoscono per filo e per segno gli angoli più segreti dei velivoli e che vanno a colpo sicuro, muniti di tronchese o di forbici, a tranciare fili e a olturare col nastro adesivo le prese d'aria esterne degli aerei. Rischiano la condanna fino a cinque anni visto che il pm romano Franco Ionta ha aperto un fascicolo giudiziario che ipotizza «l'attentato alla sicurezza dei trasporti». Stamattina il magistrato riceverà una perizia tecnica sulla natura delle «manomissioni» effettuate sui cavi Vhf tranciati di netto prima che l'Md 80 Alitalia in servizio tra Roma e Catania lasciasse Fiumicino giovedì scorso. Ma la sua inchiesta riguarda anche altri episodi che si sono verificati tra il 1993 e il gennaio di quest'anno.

Tre riguardano la rotta Roma-Catania. L'ultimo è quello della settimana scorsa, i precedenti hanno per oggetto l'otturazione dei «serbatoi» esterni della carlinga. Poi c'è la vicenda dei fili degli indicatori di avaria tranciati sull'Md 80 in volo tra Roma e Zurigo. Sono soltanto gli ultimi anelli di una catena di strani episodi che oggi vengono rilette in chiave diversa? Nella inque-

tante lista delle avarie sospette, delle quali parlano gli operatori dell'Alitalia, ci sarebbero anche tre voli Roma-Ginevra, Roma-Napoli e Roma-Alghero. Ma di questi non c'è traccia nei fascicoli della procura romana. E l'Alitalia minimizza ribadendo che la sicurezza dei passeggeri non è stata mai messa a repentaglio. Per la compagnia di bandiera l'elenco si riduce a due soli episodi di «manomissioni». Quelli che sono stati denunciati il 10 e il 26 gennaio scorsi.

Il primo riguarda appunto l'Az 3642 in volo tra Roma e Catania, il secondo l'Az 400 sulla rotta Roma-Zurigo. «Nel primo caso - secondo la compagnia di bandiera - durante le operazioni che precedono la partenza per il controllo della funzionalità di tutte le apparecchiature (check-list), il comandante verificava anomalie e diversi indicatori che rendevano evidente, anche ad un profano, l'impossibilità di utilizzare quell'aeromobile. E in fase di controllo tecnico si appurava che le disfunzioni erano da attribuire al taglio di una decina di cavi. Nel secondo caso il comandante, ancor

prima del decollo, aveva chiara e precisa visione di una avaria alla strumentazione di radioassistenza. Tuttavia decideva che, considerata la ridondanza dei sistemi alternativi di navigazione, non esistevano elementi tali da diminuire la sicurezza del volo e da impedire la normale prosecuzione dello stesso. In fase di controllo tecnico, poi, si appurava che la disfunzione era stata determinata dal taglio di alcuni cavi dell'antenna Vhf Nav». Ma chi sono gli autori di queste «operazioni chirurgiche» compiute con sapiente perizia da personale specializzato che conosce gli aerei fin nei minimi dettagli? I sospetti investono gli addetti alla manutenzione che hanno accesso ai velivoli per i controlli. Una pista interna, quindi, all'aeroporto di Fiumicino e all'Alitalia. Il magistrato che indaga sulla vicenda ha chiesto l'elenco del personale di turno, ma anche la lista dei passeggeri nella ipotesi - che non viene scartata in partenza - che i «messaggi» abbiano avuto l'obiettivo di intimidire personaggi imbarcati su quei velivoli.