

Il presidente dell'Ente ipotizza: «Forse il pilota ha aperto una valvola e il sistema è andato in tilt»

L'unica certezza: quando l'Atr 72 è caduto in mare le eliche erano ferme poteva solo ammarare

Sequestrata l'autocisterna che ha rifornito il velivolo allo scalo di Bari. Si indaga per disastro colposo

Dietro al disastro c'è il giallo carburante

L'Enac: «Forse un guasto all'alimentazione del kerosene, ma non è escluso l'errore umano»
Bloccati tutti e due i motori, succede una volta su un miliardo. Lunardi: più controlli sui charter

di Anna Tarquini

CARBURANTE SPORCO, guasto all'alimentazione del motore, errore umano. Non c'è stato sabotaggio. Ventiquattr'ore dopo lo schianto in mare dell'Atr 72 al largo di Palermo i tecnici dell'Enac hanno raggiunto almeno una certezza: l'aereo è precipitato

perché i due motori si sono piantati, bloccati mentre era ad alta quota. «Succede una volta su un miliardo - spiega Vito Riggio, presidente dell'Enac - È praticamente impossibile che tutti e due i motori smettano di funzionare». E se succede non può essere stato che un guasto all'alimentazione del motore se non un'ipotesi più remota e cioè che l'Atr fosse senza «benzina». Dopo una prima ispezione del moncone dell'Atr diretto a Djerba i tecnici sono certi: o il carburante era cattivo, o c'è stato un guasto elettrico che ha bloccato l'alimentazione dei motori, oppure la manovra di salvataggio tentata dal pilota ha mandato fuori uso anche il secondo motore. Vito Riggio la spiega così: «Può essere accaduto che si sia verificato un difetto all'alimentazione di uno dei motori e, per sopperire alla mancanza di carburante, il pilota potrebbe avere aperto una valvola di collegamento tra i due serbatoi, creando così un vuoto di carburante e provocando l'arresto anche del se-

Il pm di Palermo a sorpresa chiede l'autopsia sui cadaveri
«Servirà per stabilire concorsi di colpa»

condo motore». Può essere - detta in linguaggio blasfemo - che il comandante abbia ingolfato l'altro motore o che si sia creata una bolla che ha impedito al motore rimasto in funzione di ricevere la benzina. Gli inquirenti ora non si sbilanciano, ma per loro non ci sono oramai troppi dubbi. Dell'Atr si sono salvati i motori e le eliche, erano a bandiera, che in gergo tecnico significa nella posizione di minor resistenza possibile all'acqua. Se fossero state in funzione si sarebbero spezzate. L'aereo è precipitato a motori spenti, in picchiata. La procura di Bari ha messo sotto sequestro l'autocisterna che ha fornito il velivolo e chiede controlli analoghi anche in Tunisia. Una misura precauzionale, anche perché lo scalo di Bari ha rifornito l'Atr di 240 chili di carburante, mentre, al momento del decollo, l'Atr ne aveva 2400 chili. Se il carburante era sporco è altamente improbabile che fosse quello preso dall'Italia. E a mezza bocca i tecnici fanno capire che si, «sono in corso accertamenti sulla quantità e la qualità del carburante», ma prevale invece la seconda ipotesi, quella dell'errore umano, e per questo i magistrati attendono con ansia di poter interrogare il comandante. Sette minuti di buio, dal momento del primo sos all'ammarraggio. E una domanda che al momento resta ancora senza risposta: ci sono state delle omissioni nei controlli allo scalo di Bari? L'Enac dice di no, del resto quell'aereo aveva subito già otto ispezioni ed era risultato sempre in regola. Ma il ministro Lunardi, forse non a caso, ha annunciato che saranno riviste le regole di sicurezza sui voli: «Faremo più controlli sui charter - ha detto - li facciamo da tempo e costantemente,

adesso li faremo intensificare ancora di più, ma gli utenti possono stare tranquilli perché la sicurezza è assicurata». C'è infatti qualcosa che non torna e che - subito a caldo - aveva notato uno degli esperti. L'Atr era appena atterrato a Bari proveniente da Tunisi e si era fermato in pista appena quindici minuti. Nemmeno il tempo di fare rifornimento e di imbarcare i nuovi passeggeri. Sono le normali procedure di sicurezza? L'Enac dice di sì: «Quegli aerei hanno tra l'altro un tecnico a bordo. E in ogni caso il comandante, allo scalo, firma un documento dove è scritto che sono stati effettuati i controlli. Si prende cioè la responsabilità». Ma se è così non si spiega allora il perché di due testimonianze dei sopravvissuti: quell'aereo - dicono - non aveva giubbotti di salvataggio in regola. Lo dice Vittoriano Basile, fratello di Gianfranco che nella tragedia ha perso la fidanzata: «Mio fratello - racconta Vittoriano - mi ha detto che alcuni giubbotti di salvataggio erano sgonfi e quindi inservibili. Lui si è salvato nuotando». Lo dice Maria Grazia, una bambina di 11 anni: «Quando l'aereo ha toccato l'acqua e si è spezzato - ha raccontato ai parenti - sono stata risucchiata in acqua. Stavo per affogare, anche perché il giubbotto salvagente mi impediva di muovermi. Ho anche bevuto, poi per fortuna si è sfilato da solo e io sono riuscita a nuotare».

A tutte queste ci dovrà ora rispondere le inchieste avviate dalle procure di Bari e Palermo (per disastro colposo), dal ministero delle Infrastrutture, dall'Associazione nazionale della sicurezza dei voli. Già oggi i tecnici esamineranno i motori, l'impianto carburante e l'autobotte sequestrata a Bari. Non sarà facile invece recuperare la scatola nera che è rimasta sull'aereo, il tratto di mare è troppo profondo. Poi ci sarà anche il contributo dato dall'autopsia svolta sui cadaveri. «Ho disposto di eseguire l'autopsia - ha spiegato il procuratore Grasso - perché è fondamentale accertare le cause della morte anche ai fini di eventuali cause di risarcimento del danno». Proseguono con difficoltà, invece, le ricerche dei dispersi. Solo due di loro, al momento, sono stati identificati. Uno è il meccanico di bordo, Harbaoui Chokri che fino all'ultimo non si sapeva se si fosse imbarcato, l'altro si chiama Raffaele è il papà di Maria Grazia. Il terzo è un minorenni.



Foto di Tullio Puglia/Reuters



I parenti delle vittime Foto di Tullio Puglia/Reuters

La disperazione dei parenti al Grand Hotel del dolore

Maria Grazia: «Mia madre non aveva mai volato e io ho preso il mio primo aereo per venire qui...»

di Saverio Lodato

«**MIA MAMMA** aveva cinquantatré anni, non aveva mai preso l'aereo in vita sua, era la prima volta che avrebbe dovuto fare una vacanza all'estero. La prima volta di

tutto. Mio papà, che si chiamava Angelo, è deceduto l'anno scorso. E proprio per questo motivo mia mamma aveva deciso di andare a Djerba insieme a mio fratello e a sua nuora. Per rilassarsi un po', per distrarsi, per fare una cosa finalmente diversa. Neanche io avevo mai preso l'aereo. L'ho preso per la prima volta ieri notte, sabato, per arrivare a Palermo, quando ormai sapevo che la mamma era morta. Appena arrivati a Punta Raisi ci hanno immediatamente accompagnati alla camera mortuaria del "Policlinico". Ormai erano le quattro del mattino. Eravamo alcuni parenti che venivano a rico-

noscere i familiari. Tutto un volo di parenti. Mamma aveva numerosi tagli al volto, e in tante altre parti del corpo, ma non era irriconoscibile. Il riconoscimento è durato poco istanti. Entrava una famiglia per volta». Parla Maria Grazia Filippo, 22 anni, casalinga. Accanto a lei, Francesco, il marito, 26 anni, operaio all'Ilva di Taranto. Entrambi vengono da Crispiano, provincia di Taranto. Ci incontriamo nella hall dell'Astoria Palace, diventato da ieri "Grande Hotel del dolore", visto che qui stazionano tutte le famiglie delle vittime della tragedia aerea, chi per riconoscere le salme e aspettarne il trasferimento nelle sedi di origine, chi per avere notizie in tempo reale sulla condizione dei feriti, chi, come i coniugi Filippo, un po' per l'una o un po' per l'altra ragione. Se infatti Anna Palmisano, la mamma, è deceduta, in camera intensiva al Policlinico c'è ancora Luciano Lucaselì, 22 anni, il fratello di Maria Grazia. Mentre invece migliora a vista d'occhio, e potrebbe essere dimessa da un momento all'altro, la fidanzata di Luciano, Rosanna Di Cesare, di 33 anni. L'albergo brulica di volontari, rappresentanti della Croce Rossa, di Emergency, della Guardia Costiera, di Vigili del Fuoco, oltre ai soliti drappelli di poliziotti, carabinieri uomini della finanza. Sui divani donne affrante che piangono assistite da psicologhe che cercano di aiutarle a superare uno strazio difficilmente superabile. Racconta Maria Grazia: «Mio fratello, non l'ho ancora potuto vedere. Il primario non vuole che abbia altri choc. Luciano non sa ancora che mamma è morta. Non sa niente di niente. L'ho sentito per telefono, un telefono interno al reparto, ma non abbiamo parlato di quanto è accaduto. Ricorda poco. È un ragazzo forte. È culturista, ha una palestra, lui sì che ha girato il mondo, in America, in Spagna, è stato in tante parti, per competi-

zioni sportive, e ne hanno parlato anche i giornali... Ce la farà. Ma so che non è in condizioni facili. Rosanna è estetista e lavora proprio nel centro estetico che si trova all'interno della palestra di mio fratello. Lei forse la dimettono domani. Con Rosanna ho parlato a lungo, di presenza. Ci ha raccontato tutto quello che è successo...». Quando abbiamo appreso la notizia? «Sabato pomeriggio, dal TG3, quindi quasi subito. C'era poco da sperare. La rotta era quella, l'orario di partenza era quello e noi sapevamo benissimo che a bordo c'erano i nostri familiari. Rosanna è stata la prima a telefonare dall'ospedale, verso le sei di sera, un paio d'ore

La famiglia viene da Crispiano in provincia di Taranto
«Salvi mio fratello e la sua fidanzata»

dopo la tragedia. Ma non sapeva ancora dove fossero mio fratello e mia madre. Poi, verso le sette, abbiamo ricevuto la telefonata di un funzionario della Questura di Palermo. Luciano ci ha telefonato verso le nove...». «Di notte, - continua Maria Grazia - prima di partire per Palermo ormai sapevamo che il nome di mamma era nell'elenco dei dispersi. No. Non sappiamo ancora quando lasceremo Palermo. Dipende molto dalle condizioni di salute di Luciano... No. Non ero mai venuta in Sicilia. È la prima volta. Senza togliere niente a nessuno, in Puglia abbiamo una litoranea molto bella... Come dicevo prima, anche per me è stata la prima volta che prendevo un aereo, sono stata costretta perché era il sistema più veloce... Ma mi credea: ho avuto tanta, tanta paura...».

saverio.lodato@virgilio.it

L'appello: «Non fermate le ricerche»

La madre di un disperso: rinvoglio mio figlio

PALERMO «Non si permettano di sospendere le ricerche. Rinvoglio mio figlio. Lo voglio intero». È lo sfogo di Grazia Cardone, madre di Raffaello Di Tano, 42 anni, sposato e padre di una figlia, uno dei tre dispersi nella tragedia aerea al largo di Palermo. La signora Grazia, che si è recata alla Capitaneria per chiedere il «massimo impegno», non si accontenta delle rassicurazioni fornite ieri mattina all'ospedale di Villa Sofia, dove sono ricoverate nuora e nipote, dal ministro Pietro Lunardi e dall'ammiraglio Vincenzo Pace, comandante della Capitaneria di porto di Palermo. «Ho un figlio che ancora non si trova - riprende - mi è stato garantito che si sta facendo di tutto. Ma con quali strumenti, ho chiesto. Si controlla la superficie con mezzi aerei e navali, ma parte dell'aereo è a oltre mille metri di profondità. Occorrono mezzi tecnici idonei per verificare cosa c'è dentro i rottami. Ho chiesto loro che venga usato un batiscafo». Le è stato assicurato che oggi dovrebbe arrivare una nave della Marina militare in grado di sondare i fondali. «Ma io chiedo con forza che non vengano sospese le ricerche. Come si può dire a una madre che ha perso un figlio che si sta facendo quello che si può?». La signora Grazia afferma poi che «quell'aereo era difettoso. Mi è stato detto da chi era a bordo che l'elica non funzionava».

Comunicato della società costruttrice francese

L'Atr aveva oltre 29mila ore di volo

TOLOSA L'Atr 72 diretto a Djerba coinvolto nel drammatico incidente al largo delle coste di Palermo aveva al suo attivo 29.710 ore di volo e, a fine maggio 2005, aveva effettuato 34.790 tratte. È quanto ha affermato ieri in una dichiarazione ufficiale la società francese che costruisce gli Avions de Transport Regional (Atr) in partnership con Alenia Aeronautica e Eads. Da Tolosa, un portavoce di Atr fa anche sapere che la società sta «assicurando il pieno sostegno a livello industriale e tecnico» per contribuire «a determinare le cause dell'evento sul quale le autorità italiane hanno avviato un'inchiesta con il supporto delle autorità francesi». Il velivolo gestito dalla Tuninter aveva tredici anni di vita, essendo stato consegnato «nel 1992». Atr sottolinea inoltre di aver ottenuto le certificazioni Ansi/Iso/Asq 9001:2000 ed En/As/Jisq 9100 «lo standard mondiale di qualità nel settore dell'aeronautica». La società ha anche espresso il suo cordoglio per la tragedia: «Siamo profondamente dispiaciuti dispiaciuti dell'accaduto e vogliamo trasmettere le più sentite condoglianze alle famiglie delle vittime ha detto Frederic Lahache dell'Atr».