

Secondo il consorzio che produce i velivoli «la loro sicurezza è stata accertata in tutto il mondo»

È stata avviata un'inchiesta Il presidente dell'Enac: «Mai ho pensato di bloccare un'intera categoria di aerei»

Atr sì o no, gli aerei che dividono l'Italia

Dopo l'atterraggio d'emergenza di sabato a Pantelleria di un Atr 42 con un motore fuori uso l'Associazione dei consumatori ne chiede il ritiro. Riggio (Enac): «No, è strasicuro»

di **Marcello Lembo** / Roma

«**ESTREMAMENTE AFFIDABILI**», purché siano «utilizzati e mantenuti in accordo alle prescrizioni del costruttore e alle regole operative emanate dalle autorità aeronautiche». Con queste parole la Società Atr difende i suoi aerei all'indomani di quello che è ac-

caduto sul volo «Italy First» che, sabato scorso, era partito da Trapani diretto verso l'isola di Pantelleria. L'avaria che ha causato il blocco del motore sull'Atr 42 non ha avuto conseguenze e il pilota è riuscito ad effettuare l'atterraggio senza problemi ma, a un mese esatto dal tragico incidente dell'Atr 72 in volo da Bari a Djerba, provocato con ogni probabilità da un'avaria simile e che è costato la vita a 16 persone, gli interrogativi e i dubbi sulla sicurezza di questi mezzi aumentano. «Questi aerei - continua la nota del consorzio europeo di cui fa parte anche l'Alenia - sono utilizzati da più di 120 operatori in tutto il mondo, la sicurezza operativa è stata riconosciuta e certificata dalle autorità di tutto il mondo. Attualmente la flotta Atr, costituita da circa 700 aeroplani, effettua un atterraggio ogni trenta secondi».

Nel frattempo dalla parte della società costruttrice sembra schiacciarsi anche l'Enac. Ieri, infatti, il presidente Vito Riggio ha definito i mezzi Atr «strasicuri» e ha smentito quanti, sabato, gli attribuivano l'idea di bloccare l'intera flotta. «Non mi è mai passato di mente di fermare gli Atr - ha dichiarato Riggio - che sono gli aerei più diffusi d'Europa, venduti da un consorzio franco-tedesco a cui partecipa anche l'Italia e che non hanno mai avuto grandi problemi. Ho solo detto, come è ovvio, che faremo un'indagine sul caso, insieme all'«Agenzia nazionale volo sicuro». «Quando avremo capito cosa è successo - ha concluso, poi, il presidente dell'Enac - vedremo cosa fare. Ma non ho mai pensato di blocca-

re un'intera categoria di aerei che sono fra i più sicuri al mondo». In attesa che l'indagine faccia luce sulla vicenda, intanto, si allargano le fila di coloro che chiedono misure urgenti. Particolarmente attive in questo senso le società per la tutela dei consumatori che, dopo le polemiche sulla lista nera delle compagnie aeree, riportano le preoccupazioni sempre più pressanti di turisti e pendolari. Pier Orsoni, presidente di Telefono Blu (società per la difesa del turista consumatore), non ha dubbi: «Alla luce degli ultimi eventi, cercando in ogni caso di creare meno disagi possibili, non ci sembra assolutamente sbagliato pensare al ritiro degli aerei Atr». In ogni caso la parola d'ordine è sempre la stessa, «più controlli» ad ogni livello. «È chiaro che un aereo non esce dalla fabbrica già guasto - sottolinea Orsoni, commentando il comunicato della Società Atr - ma dopo quello che è successo negli ultimi mesi le richieste di maggiore sicurezza vanno rivolte sia alla società produttrice che alle compagnie aeree. E, ovviamente, agli organi competenti».

Nel panorama già caotico del traffico aereo nazionale ieri si è registrato un caso di «sconfinamento». Un velivolo civile russo, in volo da Nizza a Mosca, ha violato lo spazio aereo italiano senza le necessarie autorizzazioni ed è stato prima intercettato e poi accompagnato oltre confine a nord di Bolzano da un caccia F16 del quinto stormo di stanza a Cervia.

Pier Orsoni, presidente di Telefono Blu: «Dopo gli ultimi fatti non è sbagliato pensare al ritiro»



Un Atr della Tuninter. Apparteneva alla compagnia aerea tunisina l'Atr 72 precipitato a largo di Palermo il 6 agosto scorso Foto di Mike Palazzotto/Epa

L'INTERVISTA FERDINANDO CAPITANI Pilota e responsabile del dipartimento tecnico dell'Anpac

«Solo il costruttore può ritirare l'aereo»

«Il blocco di uno dei propulsori, quello che noi piloti chiamiamo "piantata di motore", non è un avvenimento normale ma non è neanche particolarmente eccezionale e riceviamo un addestramento specifico per fronteggiare una tale emergenza». A parlare è il comandante Ferdinando Capitani, pilota di Boeing e responsabile del dipartimento tecnico dell'Anpac, Associazione nazionale piloti aviazione commerciale. **Comandante, un mese fa l'incidente dell'Atr 72 al largo di Palermo che è costato la vita a 16 persone, sabato scorso ad un Atr 42 si blocca un motore in volo... Dall'Enac ventilano l'ipotesi di lasciare a terra tutti gli Atr, è una possibilità concreta?**

«Innanzitutto una precisazione. Nel primo caso si è trattato di un incidente, sabato invece solo di un'avaria, che in questa occasione

non ha avuto conseguenze. Quanto all'idea di effettuare un cosiddetto "blocco flotta", non credo che spetti all'Enac prendere un provvedimento del genere. Solo la casa costruttrice, dopo un'attenta analisi che certifichi un errore di progettazione, potrebbe ritirare gli aerei.

Quali sono le cause più comuni che portano allo spegnimento improvviso di un motore in volo?

«Possono essere tante: può rompersi il computer che gestisce l'erogazione del carburante ai motori... Ma è solo un esempio, non è possibile elencare tutte le cause».

In questi casi un pilota come si deve comportare?

«Per prima cosa bisogna spegnere il motore, una manovra che, nel caso degli aerei a elica come gli Atr, si chiama "mettere l'elica in bandiera". Dopo di che si procede con un

motore solo. Dopotutto gli aerei sono progettati anche per volare anche con un propulsore in avaria».

Da circa un mese, in Italia e nel resto d'Europa, è scoppiata una polemica su sicurezza, controlli, manutenzione e liste, sia nere che bianche, delle compagnie aeree. In Italia come funzionano questi controlli?

«Il livello dei controlli è elevato. Quelli di manutenzione sono di solito di quattro livelli. I primi tre si effettuano dopo 100, 600 e 2000 ore di volo. In seguito si svolge una vera e propria revisione, dove l'aereo viene praticamente smontato e rimontato. La sostituzione dei componenti, poi, è sistematica e può essere preventiva quando è legata al numero di ore di volo, o ciclica quando si basa sui cicli atterraggio-decollo».

m.l.

la scheda/1

L'estate nera dei voli mondiali

Un'estate nera per il trasporto aereo. Solo nel mese di agosto sono 330 le vittime degli incidenti in tutto il mondo.

6 agosto Al largo di Palermo un Atr-72 della Tuninter compie un ammaraggio d'emergenza dopo il blocco di entrambi i motori. I morti sono 16.

14 agosto Un Boeing della Helios Airways si schianta a 40 km da Atene. Tutti i 121 passeggeri muoiono nell'impatto.

16 agosto Un Md-80 della West Caribbean precipita nei pressi di Maracaibo, in Venezuela. Le 151 persone a bordo perdono la vita, tra essi anche l'italiano Rocco Scaglioni.

23 agosto Un Boeing 737 cade vicino Pucallpa, in Perù. 41 le vittime accertate tra cui un italiano, Walter Panni

la scheda/2

Gli Atr, i bimotori in cielo da 25 anni

Gli Atr 42 e 72 sono il prodotto di un consorzio formato dall'italiana Alenia del gruppo Finmeccanica e dalla joint-venture Eads, composta da capitali francesi, inglesi, tedeschi e spagnoli.

L'Atr 42 è un bimotore a elica per il trasporto locale. Il lancio del progetto risale al 1981. Nel 1986 compie i suoi primi voli di linea. Nella sua ultima incarnazione (Atr 42-500 del 1995) raggiunge una velocità di 563 km all'ora. Di solito, può trasportare 42 passeggeri e ha bisogno di un equipaggio di due persone. L'Atr 72 è una versione allungata del "42" lanciata nel 1986. L'ultimo aggiornamento (Atr 72-500) è del 1997. L'aereo raggiunge i 526 km all'ora. Può trasportare da 64 a 74 passeggeri oltre a un equipaggio di due persone.

Chiusura della «Rotonda», tutti contro Castelli

«Senza il carcere di Tempio si paralizzerebbe l'attività giudiziaria nella provincia»

di **Davide Madeddu**

PROTESTE BIPARTISAN

Il ministro della Giustizia chiude il carcere di Tempio Pausania e scoppia la protesta trasversale che fa accendere agli esponenti del centro-

sinistra anche gli amministratori del centrodestra. Il motivo della nuova «rivolta» contro il ministro Castelli è il decreto con cui, dal primo giugno, è stata disposta la chiusura della «Rotonda». Provvedimento giustificato con il fatto che il carcere dovrà essere sostituito da un altro edificio da costruire in un arco di tempo, come denunciavano i parlamentari sardi e i rappresentanti sindacali confederali, ancora da definire. «Si dice che il carcere sia stato chiuso perché obsoleto, e soprattutto la decisione sarebbe maturata dopo le proteste delle organizza-



Una veduta del carcere la «Rotonda» di Tempio Pausania

zioni sindacali per la mancanza di personale - denuncia Francesco Carboni, parlamentare diessino e vice presidente del Comitato carceri in Commissione Giustizia -. Il problema vero però è che il carcere è in queste condizioni da dieci anni non da

oggi. E in ogni caso è sempre meno peggio di altre carceri ancora funzionanti, mentre la questione dell'organico si può risolvere mandando più personale». Per l'esponente diessino, autore di un'interrogazione parlamentare cui si è unito anche Pino

Mulas, parlamentare di An, la chiusura del carcere rischia di compromettere l'attività giudiziaria nella provincia di Olbia Tempio. Un'area della Sardegna distante centinaia di chilometri dal primo carcere utile. «Bisogna ricordare al ministro che quel carcere non aveva più detenuti ma veniva usato come centro di prima accoglienza per coloro che dovevano andare in tribunale per la conferma dell'arresto - aggiunge ancora Carboni - la sua chiusura adesso avrà l'effetto di paralizzare l'intero sistema giudiziario che ruota attorno al tribunale di Tempio e della Gallura». Chiusura che, per Carboni, ha anche un altro significato: «Il decreto di chiusura del carcere conferma l'insensibilità del ministro Castelli verso i problemi del sistema penitenziario e alle esigenze della magistratura inquirente, anche perché è dall'inizio della legislatura che chiediamo al ministro risorse per questi problemi». Non è tutto. A prendere posizio-

ne, prima inviando una lettera al guardasigilli con cui si scongiurava la chiusura del carcere, e poi con una serie di interviste ai giornali e alle emittenti regionali è stato Valerio Cicalò, procuratore della Repubblica al tribunale di Tempio Pausania. Ricordando che il «fattore personale si sarebbe potuto risolvere mandando in missione agenti di polizia penitenziaria in servizio nel nord Italia», il procuratore della Repubblica ha annunciato che la chiusura del carcere «avrà l'effetto di paralizzare l'attività giudiziaria». Basti un esempio: gli interrogatori degli arrestati costringeranno i magistrati a trasferire a Sassari o ad Alghero, con spese in più per lo Stato. A contestare la decisione del guardasigilli anche il sindaco di tempio, Antonello Pintus, eletto con una lista di centrodestra che per questa sera ha annunciato la convocazione di un consiglio comunale aperto mentre per domani sono previste nuove interrogazioni parlamentari.

BREVI

Maltempo Danni da grandine per milioni di Euro

«Ammontano a milioni di euro i danni provocati dall'ondata di maltempo che si è manifestata con nubifragi e grandine nelle regioni del nord durante il week end con gravi danni alle coltivazioni agricole come frutteti, vigneti, noccioli e orticole». È quanto emerge da un primo monitoraggio effettuato dalla Coldiretti in riferimento ai temporali che si sono manifestati con insolita violenza determinando danni nelle campagne e nelle città.

Traffico Cciss-Isoradio adesione totale allo sciopero

Adesione totale dei redattori Rai del Cciss-Viaggiare Informati e di Isoradio allo sciopero di 24 ore che si è concluso alle 5,00 di ieri mattina per reclamare l'applicazione del contratto giornalistico a tutti coloro che svolgono attività per Isoradio, per tutte le testate giornalistiche della Rai e per le testate di Teleradio San Marino e Radio Vaticana. Una battaglia, dicono i redattori «non esclusivamente contrattuale, ma di correttezza formale e sostanziale verso gli abbonati Rai e lo Stato che investe risorse nella sicurezza stradale».

Protesta sindacale Sicilia, i canali scomparsi della Rete Video Tre

«I fiduciari di redazione di "Telecolor", televisione locale di Catania, protestano e si rivolgono anche ai loro telespettatori perché non sono più visibili alcuni canali della Rete Video Tre. «Questo perché le relative frequenze sarebbero state vendute con effetto dal primo settembre, ma non vi è alcuna comunicazione né alla redazione né ai telespettatori» si dice in un comunicato.