

Le perplessità di D'Arrigo (Cis):
«Un indicatore può anche
essere rotto ma un pilota deve
saper valutare da sé i consumi»

L'ipotesi più accreditata:
a Tunisi è mancato il controllo
sulla riparazione effettuata
all'indicatore di carburante



Foto Guardia di Finanza - Ap

Riparazioni «facili», Tuninter fuori legge

Cieli italiani vietati per la compagnia tunisina che non verificò il funzionamento degli strumenti dell'aereo precipitato. Saranno tutti controllati i 31 Atr di Alitalia, Air Dolomiti e Italy First

di Massimo Solani / Roma

AUTORIZZAZIONE SOSPESA Cieli italiani chiusi per la Tuninter, la compagnia di volo tunisina proprietaria dell'Atr 72 che il 6 agosto scorso fu costretto al tragico ammaraggio al largo di Palermo in cui persero la vita 16 persone. L'Ente nazionale dell'aviazione civile (Enac) ha infatti sospeso l'autorizzazione al volo alla compagnia dopo i risultati delle perizie, condotte sui rottami del velivolo precipitato nelle ac-

que siciliane, secondo cui a causare la sciagura fu la fine del carburante contenuto nei serbatoi dell'Atr. Una situazione di cui, stando alle analisi degli esperti, i piloti dell'aereo non ebbero modo di accorgersi perché l'indicatore di carburante era stato sostituito soltanto il giorno prima dell'incidente con un ricambio appartenente però ad un modello di velivolo diverso. E che per questo non ha funzionato.

Circostanze sulle quali le procure di Bari e Palermo (che indagano sull'incidente parallelamente e non senza qualche attrito) tenteranno ora di fare luce dopo l'iscrizione nel registro degli indagati di cinque persone, fra cui il pilota e il copilota del volo Bari-Djerba del 6 agosto. L'ipotesi, al momento, è che a Tunisi sia mancato il controllo sulla riparazione effettuata all'indicatore di carburante, anche se non è escluso che l'inchiesta possa allargarsi fino al capoluogo pugliese dove l'Atr 72 fu rifornito con 340 chili di carburante prima di riprendere la rotta, mai completata, verso l'Egitto. La ricostruzione, però, sembra non convincere del tutto molti addetti ai lavori secondo i quali un guasto o un malfunzionamento degli strumenti che segnalano il

livello del carburante difficilmente potrebbe causare, da solo, un incidente come quello occorso al velivolo della Tuninter. «No di certo - ha spiegato Francesco D'Arrigo, comandante pilota Alitalia e segretario nazionale Cisl Piloti - La prima cosa che insegnano a chi vola è di non affidarsi mai completamente a uno strumento. Tanto che nel corso dell'intera storia dell'aviazione civile, casi di blocco di entrambi i motori a causa della mancanza di carburante si contano sulle dita di una mano». Oltre alle indicazioni della strumentazione, ha infatti spiegato D'Arrigo, l'equipaggio ha diversi modi per verificare che rifornimenti e qualità del carburante siano regolari. «Ogni comandante sa quanto consuma il suo velivolo in ogni diverso assetto di volo - ha proseguito il segreta-

rio nazionale della Cisl Piloti - e il calcolo mentale di quanto ne sia necessario per arrivare è fondamentale, ed è la prima cosa che un pilota deve considerare prima di partire e durante la tratta. Un indicatore può anche essere rotto, ma se si è volato, ad esempio, per duemila miglia, e non si è consumato quasi nulla, non si può non insospettirsi». Gli esiti delle perizie sui rottami, però, non interessano solo le procure: l'Enac, d'intesa con la European Aviation Safety Agency, ieri ha infatti disposto «una verifica su tutta la flotta degli Atr operanti nel nostro Paese» e «ha chiesto all'Agenzia un intervento urgente per verificare le procedure di manutenzione inerenti l'installazione dell'indicatore di carburante su tutte le flotte di Atr 42 e 72 in Europa». Una verifica cui

saranno sottoposti 31 velivoli (dei 700 Atr in servizio in tutto il mondo) fra Alitalia, Air Dolomiti e Italy First. Nel frattempo, però, il presidente dell'Enac Vito Riggio ha sorpreso tutti con una proposta che ha suscitato non poche perplessità: «Praticamente abbiamo detto ai direttori tecnici delle compagnie che operano con Atr in Italia di misurare il livello del carburante con la classica asta, a mano - ha spiegato - Fino a quando non saranno effettuate le verifiche sugli impianti di bordo che segnalano la quantità di carburante i controlli andranno fatti manualmente. Abbiamo contestualmente informato l'Easa affinché provveda a far effettuare gli stessi controlli con gli Atr che volano in Europa. Nel mondo ci sono circa 700 Atr operativi».

HA DETTO

VINCENZO RIGGIO



«Abbiamo detto ai direttori tecnici delle compagnie di misurare il livello del carburante a mano»

Il presidente dell'Enac spiega: «Fino a quando non saranno effettuate le verifiche sugli impianti che segnalano il livello di carburante i controlli andranno fatti manualmente»

Il gran bazar on-line dei pezzi di ricambio

Il mercato di motori e turboeliche viaggia su internet: senza controllo

di Marcello Lembo / Roma

Motori, turboeliche, carrelli, freni per aereo, tutti a portata di click. Non è necessario fornire autorizzazioni particolari, non serve il numero del brevetto e non serve una certificazione di qualunque ente di controllo. Basta mandare una e-mail di richiesta e una rapida risposta informa sulle tariffe e sulla disponibilità. Sono diverse decine, ormai, i siti internet che trattano in pezzi di ricambio per aerei, a prezzi di convenienza (dal 30 al 50% in meno) ma senza garanzie, un fenomeno che si diffonde e che crea non pochi problemi. Per capire la portata di questo vero e proprio mercato nero basta pensare che sono tantissimi gli incidenti aerei che, secondo le autorità inquirenti, sono stati causati dalla presenza di ricambi di dubbia provenienza. Il 6 agosto scorso l'ammarraggio d'emergenza che è costato la vita a 16 passeggeri dell'Atr 72 Tuninter in viaggio da Bari a Djerba, si sarebbe potuto probabilmente evitare se sul velivolo non fosse stato montato un segnalatore del livello di carburante creato per un aereo più piccolo. Ma non mancano altri esempi. La procura di Roma non ha ancora chiuso le indagini sull'incidente dell'Atr 42 noleggiato dall'Onu che, nel novembre del 1999, si schiantò sul fianco di una montagna nei

pressi di Pristina in Kosovo, causando la morte di 24 persone. Anche lì il sospetto è che i piloti fossero stati traditi dal malfunzionamento di una delle apparecchiature di controllo. La presenza delle cosiddette «Bogus Parts» è anche l'ipotesi più accreditata per spiegare l'incidente dell'Airbus A-300 dell'American Airlines che, due mesi dopo la tragedia dell'11 settembre, precipitò sul quartiere Queens di New York uccidendo 265 persone. Se i sospetti di giudici ed esperti si concentrano, ormai sempre più spesso, sui pezzi di ricambio è anche vero che solo una volta nel mondo è stato possibile condannare uno degli agenti di questo mercato. Era il 2002 quando la procura di Tempio Pausania, in provincia di Cagliari, riuscì a inchiodare Enzo Fregonese, ex direttore tecnico di Itavia e titolare della Panavia srl, per falso in atto pubblico e attentato alla sicurezza dei trasporti. La società di Fregonese, nella ricostruzione del Pm Renato Perinu, comprò nel 1992 da Alitalia sei aerei pronti alla rottamazione e ne vendette i pezzi, dopo che un suo complice falsificò gli attestati di provenienza. Fregonese, che aveva fornito i suoi ricambi a circa 200 compagnie di tutto il mondo dopo un patteggiamento, fu condannato a 16 mesi di carcere.



I resti della carlinga dell'Atr precipitato a largo di Capo Gallo il 6 agosto scorso, nel porto di Palermo; in alto i resti nel mare

TRATTA TRAPANI-LAMPEDUSA

Spia accesa, torna indietro un altro Atr

Un Atr 42 che svolgeva servizio sulla tratta sociale Trapani-Lampedusa è rientrato allo scalo di partenza. Durante il volo si era accesa la spia che segnalava problemi di stabilizzazione e il pilota ha così preferito tornare a Trapani. L'aereo è stato poi sottoposto al controllo dai tecnici ma potrebbero sorgere problemi per la «protezione» dei passeggeri che devono raggiungere l'isola. Il presidente dell'Enac, Vito Riggio, ha più volte chiesto che la tratta venga potenziata aumentando il numero dei posti convenzionati sui voli per le isole e togliendo invece la tratta sociale Trapani-Catania che è un vero spreco e tutte le tratte che partono da Trapani per altre città che sono state prorogate dal governatore Cuffaro». Il 12 settembre si svolgerà una riunione con i vertici dell'Enac e i vettori Air One e Meridiana, che hanno il contratto per le tratte sociali. «Le compagnie - dice Riggio - rispondono con l'intera flotta del servizio. Il Cda dell'Enac sta esaminando la gestione delle tratte sociali negli ultimi due anni e mezzo con uno sguardo particolare ai disagi subiti dai passeggeri».

Precettazione inutile, lo sciopero del Sult blocca 100 voli

Dati divergenti: per l'Alitalia ha aderito soltanto il 10% degli assistenti. Aperta una procedura d'infrazione

di Marco Tedeschi / Milano

LARGA ADESIONE Dati come di prammatica contrastanti, ma comunque un numero significativo di voli che Alitalia è stata costretta a cancellare: è questo il bilancio della seconda e conclusiva giornata dello sciopero indetto dagli assistenti di volo del Sult. Per il sindacato le cancellazioni complessive di voli sarebbero state un centinaio. Molti voli, ha aggiunto il Sult, hanno viaggiato incompleti mentre, per la formazione di altri equipaggi, la compagnia è stata costretta ad aspettare le riserve, che vengono tra l'altro reperite cancellando voli incompleti. Il Sult ha affermato inoltre di aver «opera-

to in modo che fossero ridotti i disagi dei passeggeri, ma ci sono stati voli soppressi dall'azienda anche nella fascia in cui avevamo espressamente garantito i collegamenti. La clientela ha comunque capito il nostro messaggio e l'invito a non viaggiare al di fuori delle fasce protette, tanto è vero che il risultato evidente è stato che nelle aerostazioni, al di fuori delle ore che rientrano nelle fasce protette, i banchi ed i check-in della compagnia sono rimasti vuoti». Un particolare, quest'ultimo, su cui concorda la stessa Alitalia. Divergenze, invece, sulla riuscita di un'agitazione che, come si ricorderà, si è svolta nonostante la precettazione decisa dal ministro Lunardi. Secondo la compagnia, infatti, sono stati soltanto 80, su un

totale di circa 940, gli assistenti di volo del Sult che hanno aderito alle 48 ore di sciopero proclamate dal sindacato autonomo. E proprio ieri si è appreso di un'istruttoria avviata dalla Commissione di garanzia sullo sciopero, che servirà a valutare l'esistenza dei presupposti per applicare sanzioni al Sult e agli assistenti di volo che hanno ignorato l'ordinanza di differimento del ministro dei Trasporti. La nuova procedura messa in moto dal Garante fa seguito infatti alla delibera con cui la Commissione aveva anticipatamente dichiarato irregolare lo sciopero del 6 e 7 settembre sia per la sua durata sia per la violazione del principio di rarefazione tra scioperi nello stesso settore. Una delibera che, come detto, aveva in seguito indotto il ministro Lunardi a firmare l'ordinanza di differimento dello sciopero ad altra da-

ta. A questo punto la procedura avviata dalla Commissione di Garanzia sugli scioperi potrà portare ad una sanzione pecuniaria per il sindacato o a un provvedimento disciplinare per i lavoratori, senza escludere un'eventuale altra multa ordinata dal Ministero dei Trasporti. Infine, va segnalato che a Napoli lo sciopero nazionale è stato accompagnato da un sit-in di protesta svoltosi ieri mattina all'interno dell'aeroporto di Capodichino. Una mobilitazione che, come ha ricordato il segretario regionale dell'organizzazione Michele D'Apuzzo, «punta a denunciare i continui attacchi alla democrazia sindacale e a rivendicare una nuova legge sulla rappresentanza». E le adesioni allo sciopero, secondo il Sult, hanno raggiunto proprio a Napoli punte del 70 per cento.