

La compagnia: windshear non segnalato. Doppia inchiesta sull'incidente di sabato. Carpatair: testimoni parlano di particolari raffiche di cui il pilota non era avvisato

ROMA Un comandante esperto, con «oltre quindicimila ore di volo e oltre novemila su Atr», istruttore e controllore di Atr, ha spiegato Alitalia. Una notte di vento forte, con raffiche fino a 80 chilometri orari e un incidente drammatico, con il bilancio finale di sedici feriti, due dei quali gravi. Sono questi gli elementi in mano agli investigatori che dovranno far luce sull'incidente del volo AZ1670 Alitalia operato dalla compagnia romena Carpatair, partito sabato sera da Pisa e diretto a Roma, con a bordo cinquanta persone che hanno rischiato la morte sulla pista numero 3 dell'aeroporto di Fiumicino. La procura di Civitavecchia, che oggi disporrà le consulenze tecniche mentre si prepara a fissare un calendario di audizioni per ascoltare i testimoni, ha aperto un fascicolo: l'ipotesi potrebbe essere lesioni colpose. L'aereo, da cui ieri Alitalia ha fatto cancellare «per decoro aziendale, come da prassi» la livrea della compagnia, è sotto sequestro. Il pilota è stato già ascoltato dalla polizia domenica notte. È affidata invece agli investigatori dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv) l'indagine interna, alla quale sono stati annessi due esperti stranieri: uno proveniente dalla Francia, paese costruttore dell'Atr 72 uscito di pista, e uno arrivato dalla Romania, paese in cui ha sede Carpatair. Il prossimo passo, dopo avere prelevato i documenti che si trovavano a bordo del velivolo, sarà acquisire le registrazioni delle comunicazioni tra aereo e torre di controllo. Il giorno dopo, mentre le polemiche investono Alitalia, la compagnia di bandiera annuncia la svolta: effettuerà «con propri aerei ed equipaggi» i voli da Pisa e Bologna finora operati dalla compagnia romena. Da Fiumicino, il direttore Enac Vitanalo Turrà spiega tuttavia che «gli aerei di Carpatair sottoposti a ispezioni senza preavviso erano risultati efficienti»: «Quando si verifica un incidente aereo, dipende da una catena di eventi. Il vento soffiava a 25 nodi (circa 50 chilometri, forte ma compatibile con l'atterraggio). Visto che la pista numero 1 stava subendo di più le raffiche provenienti dal mare, abbiamo deciso di utilizzare prevalentemente la pista 3». Sulla pista 2 sono in corso lavori di manutenzione e viene attualmente usata solo per i decolli. «I piloti, che vengono informati attraverso un bollettino meteo, possono decidere se atterrare o optare per un aeroporto alternativo». Ma Carpatair, in un comunicato, ipotizza che possano essersi verificate condizioni meteo straordinarie delle quali l'equipaggio non sarebbe stato informato: «Il fenomeno del windshear, segnalato apparentemente da varie testimonianze, che si verifica quando la direzione del vento può arrivare a rovesciarsi quasi istantaneamente, non era previsto. All'aereo non è giunta alcuna comunicazione di windshear». Cgil, Cisl e Ugl sono sul piede di guerra e chiedono la rescissione del contratto tra Alitalia e Carpatair. È la stessa richiesta dell'Anpav, l'associazione degli assistenti di volo, che definisce l'attribuzione di tre tratte a Carpatair un «gozzo tentativo di ridurre i costi» e dice «no al prestito "utile" della storica livrea Alitalia». Il Codacons, intanto, annuncia che si rivolgerà alla procura, sottolineando che «la responsabilità civile e penale non è della sola Carpatair ma di Alitalia».