

L'allarme vento forte c'era. Ecco le carte Enav. Il bollettino diramato sabato dall'Ente parlava chiaro: «windshear» tra 28 e 41 nodi sulla pista 16L

Fuori pista La Carpatair prima nega l'esistenza del rischio, poi corregge: non ce l'hanno detto

ROMA Che a Fiumicino c'era il rischio di raffiche di vento improvvise lo sapevano tutti. Il pericolo «windshear» era stato inserito nei Notam diffusi sabato scorso, il bollettino ai naviganti fornito dall'Enav, l'ente nazionale di assistenza al volo. Avrebbe dovuto saperlo anche il cinquantacinquenne pilota romeno alla cloche dell'Atr 72-500 della Carpatair che stava effettuando il volo Pisa-Roma per conto di Alitalia e finito fuori pista proprio all'atterraggio al Leonardo da Vinci. «Il windshear non era previsto nei rapporti meteorologici disponibili per l'equipaggio prima del volo», scrive la Carpatair subito dopo l'incidente. «Se c'era windshear all'aeromobile non è giunta alcuna comunicazione durante il volo e nella fase di avvicinamento allo scalo romano», poi corregge. Dai documenti raccolti da Il Tempo, invece, si può notare come sul Notam il rischio di raffiche improvvise fosse stato segnalato: «windshear at runway 16L», «wind 250 degrees from 28 to 41 knots», riporta il Notam. Raffiche di vento sulla pista 16 sinistra, cioè quella assegnata dalla torre di controllo al volo Alitalia per l'atterraggio. Vento che sabato sera soffiava ad una velocità variabile da 28 a 41 nodi proveniente dal mare. Vento «di traverso» per i velivoli che si sono trovati ad operare su quella pista, parallela alla costa. Le altre due piste non erano al momento utilizzabili, la «16 destra» per problemi meteo e la «25» per lavori («working in progress» riporta il bollettino ai piloti). Eppure proprio la 25, orientata in direzione del vento presente in quel momento, avrebbe permesso un atterraggio senza problemi. La visibilità perfetta, dieci chilometri, e la temperatura mite, undici gradi, hanno spinto il pilota ad scendere egualmente. Del resto l'autorizzazione c'era. La Procura della Repubblica di Civitavecchia sta indagando per disastro colposo. Il procuratore capo Gianfranco Amendola, che procede ancora contro ignoti, è in attesa di ricevere l'informativa dalla Polaria prima di valutare iscrizioni sul registro degli indagati. Verrà quindi disposta una consulenza tecnica per accertare le ragioni del disastro, in cui sono rimasti feriti quattordici dei 46 passeggeri, la copilota e una hostess. Per il momento le cause dell'incidente vengono attribuite ad una forte raffica di vento improvvisa. Era possibile prevederla e agire diversamente? Il pilota, che è anche istruttore con 9.607 ore di volo su Atr, avrebbe potuto richiedere uno scalo alternativo per atterrare ma non lo ha fatto. Né ha segnalato problemi durante il volo da Pisa a Roma, decollato alle 19.15 e arrivato a Fiumicino alle 20.40. Inchieste sono state aperte pure dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e dalla Carpatair, che ieri ha inviato i propri ispettori al Leonardo da Vinci. Il turboelica incidentato è stato spostato nell'Area tecnica Alitalia. Decisivo sarà il responso della scatola nera, che ha registrato tutte le conversazioni pilota-torre e le manovre eseguite. Intanto Cgil, Cisl, Uil e Ugl hanno chiesto all'amministratore delegato di Alitalia Andrea Ragnetti di rescindere il contratto «wet lease» (noleggio di aerei ed equipaggi) da Carpatair, al momento sospeso. E da ieri sulle rotte Roma-Pisa e Roma-Ancona la compagnia italiana vola con due Airbus A319.