



## COMUNICATO STAMPA

### “Relazione Conferenza stampa del 3 ottobre 2005”

Oggi, lunedì 3 Ottobre, presso la sede del Comitato 8 Ottobre si è svolta la presentazione della pubblicazione

**“La sicurezza del volo: i ricambi aeronautici non approvati tra responsabilità penali e illecito civile”,**

patrocinata dalla Fondazione 8 Ottobre. Un profondo esame sul delicato e gravissimo tema dei pezzi di ricambio “taroccati”, scritto da tre grandi esperti del settore aeronautico: il Comandante **Arturo Radini** e l’Ing. **Vittorio Floridia**, entrambi periti del magistrato e dal Dott. **Renato Perinu**, sostituto Procuratore della Repubblica di Tempio Pausania, protagonisti dell’indagine sulle “bogus part” (parti sospette) o “S.U.P.S.” (Suspected Unapproved Parts) che ha rivelato risvolti ed intrighi internazionali.

Questa pubblicazione nasce in seguito all’esperienza di investigazione, la più importante fatta al mondo e la prima in Europa, dal Dott. Perinu insieme con gli esperti il comandante Arturo Radini e l’ingegner Vittorio Floridia, riguardante il traffico di pezzi di ricambio aeronautici così detti “taroccati”, contraffatti o non approvati, perché privi delle specifiche necessarie all’impiego operativo per gli aeromobili.

L’indagine si è svolta partendo dall’esame di alcune segnalazioni relative all’impiego aeronautico di parti sospette di essere fuori norma.

In seguito all’indagine investigativa, si è scoperto l’esistenza di un mercato parallelo di pezzi di ricambio impiegati sugli aeromobili, di cui non si conosce la tracciabilità e lo status e che erano resi disponibili per l’impiego grazie alla documentazione che ne alterava la provenienza e le condizioni. Nel libro sono descritti i gravissimi danni che possono causare le parti di ricambio non approvate installate a bordo degli aeromobili.

L’8 Settembre 1989 in Danimarca il velivolo Convair CV 340/580 ebbe un cedimento in volo e si spezzò in due tronconi cadendo da un’altezza di 6680 metri, causando la morte di 55 persone ; il 25 luglio 2000 il volo AF4590 del Concorde dell’Air France finì al suolo dopo pochi minuti dal decollo dall’aeroporto di Parigi causando la morte di 109 persone. L’incidente è stata la conseguenza alla perdita di un particolare metallico facente parte dell’invertitore di spinta di un DC10 decollato poco prima dalla stessa pista: il particolare è risultato non essere originale e con errori dimensionali;

L’8 Febbraio 2001 un Learjet 35 italiano precipita in Germania a tre minuti dal decollo a causa dell’esplosione di un disco turbina che aveva superato il massimo delle ore di impiego consentite, ma era stato installato come ancora operativo. Nell’incidente morirono i due piloti italiani e un ingegnere argentino.

Da stime ufficiali di un Istituto di ricerca di Hong-Kong risulta che nel futuro potranno essere interessati a questo commercio, su base mondiale, un numero compreso tra il 5-10% dei pezzi di ricambio per un valore di circa 50 miliardi di dollari.

Sembra che, addirittura, l’interesse di alcuni personaggi che operavano nel mercato della droga si stia spostando verso il mercato dei pezzi di ricambio “taroccati”, a causa del notevole, margine di lucro, a fronte di un ridotto rischio.



La Fondazione 8 Ottobre ha voluto patrocinare questa rara opera di indagine e denuncia affinché tutti possano essere informati sulla gravità di situazioni che spesso vengono prese con indegna leggerezza e creano tragedie troppo grandi.

Si dice scioccato Paolo Pettinaroli Presidente del Comitato e propulsore di iniziative finalizzate al miglioramento della sicurezza del Trasporto aereo quando, durante la conferenza stampa emerge che in passato la posizione informale della F.A.A (Federal Aviation Administration) considerava in termini di costi sociali il valore di una vita umana intorno ai 3-4 milioni di dollari e che spesso il costo della modifiche necessarie per la sicurezza era di gran lunga superiore. In alcuni casi l'intervento necessario ad elevare gli standard di sicurezza viene effettuato solo se il costo globale computato è inferiore a quello delle vite umane. Preferiscono pagare una vita umana, piuttosto che osservare gli standard di sicurezza.

“A questo punto mi chiedo a cosa servono tutti i nostri sforzi e l'attività che stiamo svolgendo se queste sono le premesse.”

Milano, 3 Ottobre 2005

Per ulteriori informazioni, prego contattare:  
Presidente Paolo Pettinaroli 335-6513797  
Addetta stampa Arianna Rosa 338-7489107