

Bogus part ovvero "i mercati aeronautici delle pulci"

Da questa edizione ospitiamo la preziosa collaborazione di Gianfranco Bangone, giornalista con profonda conoscenza di aviazione, civile e militare, e dell'high-technology di questo settore. Gianfranco Bangone scrive per il settimanale **"Panorama"** ed i suoi articoli sono stati spesso ripresi dalla stampa internazionale. Ad esempio, la sua inchiesta sul disastro dell'ATR 42 precipitato a Conca di Crezzo fu citata dal settimanale americano **"US News and World Report"**.

In realtà il rapporto di collaborazione con Gianfranco Bangone risale proprio a quel periodo [allora avevo l'incarico di Direttore della Commissione Tecnica dell'ANPAC] perché il suo background tecnico di conoscenza [raro anche nei piloti] e la sua capacità di sintetizzare argomenti ostici rendendoli accessibili al grande pubblico erano, e sono, una risorsa di pregio nel panorama nazionale dei media.

L'articolo che segue è già comparso su **"Panorama"** ai primi di febbraio ma viene qui riproposto integralmente senza rimaneggiamenti dovuti a necessità editoriali o tipografiche.

Negli ultimi due anni la Federal Aviation Administration ha inviato alle compagnie aeree ben 56 avvisi urgenti in cui segnala un elevatissimo numero di parti di ricambio revisionate che non sono conformi alle specifiche aeronautiche. La lista di questi componenti è molto lunga e comprende impianti assai critici: si tratta, ad esempio, di termocoppie per turbine, valvole di flusso per il carburante, indicatori di temperatura e pressione, altimetri, orizzonti artificiali, parti delicatissime dei motori a getto come i dischi del compressore. Ma non mancano interi motori provenienti da eroplani incidentati, che dovrebbero andare al macero, zattere autogonfiabili o generatori di ossigeno scaduti. Se poi si guarda alla componentistica generica l'elenco è ancora più lungo, ad esempio la FAA segnala 12.000 tipi di componenti in alluminio realizzati con materiali di scadente qualità.

E' questo il quadro internazionale in cui leggere gli ultimi avvenimenti italiani che hanno prodotto una raffica di avvisi di garanzia firmati dai magistrati di Tempio Pausania. A finire sotto inchiesta è un'azienda romana, la Panaviation di Ciampino, e due società affiliate. Per amor di cronaca è necessario ribadire che nell'aviazione civile si fa ricorso da sempre a componenti usati, a volte per sostituzioni temporanee, e che un pezzo riciclato di per sé non comporta alcun problema di sicurezza se è regolarmente certificato. Se così non fosse gli Stati Uniti dovrebbero liberarsi di una parte considerevole della loro flotta che è costituita da aeroplani ormai fuori produzione e dove si fa grande ricorso a componenti revisionati. L'integrità di un pezzo "ricondizionato" è rappresentata dallo yellow tag, una sorta di certificato che accompagna il pezzo, e infatti nel caso dell'inchiesta italiana siamo in presenza di tag falsificati.

"E' bene non fare di tutte le erbe un fascio - dice a Panorama un tecnico che lavora da più di venti anni nell'aviazione civile e che per ovvii motivi chiede l'anonimato - perché in termini di sicurezza una poltrona usata non presenta gli stessi problemi di un apparato di navigazione o della gamba di un carrello. E poi un buon tecnico non si fa certo ingannare da uno yellow tag, se un pezzo non conforme finisce su un aereo significa che qualcuno ha volutamente chiuso gli occhi".

Resta comunque il fatto che questa componentistica ha un fiorente mercato e che non tutte le compagnie, per problemi di bilancio, si possono permettere standard di manutenzione elevati utilizzando pezzi originali. Negli Stati Uniti, ad esempio ci sono tre portali che raccolgono i dati inviati da quasi 2.000 aziende del mondo che raccolgono componenti usati. I portali centralizzano queste informazioni in un database che una compagnia può facilmente consultare. Se il pezzo è disponibile si firma un contratto e il componente viene recapitato in 24 ore: può provenire da un'azienda italiana, asiatica o sudamericana che lo spedisce al cliente finale. Vi sono anche alcune aziende statunitensi che si sono specializzate in alcune macchine e che raccolgono direttamente dai loro corrispondenti la parte di magazzino che gli interessa. La Panaviation, ad esempio, per il mercato di aerei a grande capacità faceva riferimento alla Dunbee di Greshboro, nel North Carolina, che ha il più grande magazzino al mondo di parti di ricambio per il Lockheed 1011 Tristar, un trimotore uscito di produzione da molti anni ma che vola ancora in decine di esemplari. Questa azienda aveva già acquistato dall'Alitalia cinque Airbus A300 e ora ne attendeva altri sei, acquistati dalla Panaviation due anni fa per 200 milioni l'uno, i cui container sono stati posti sotto sequestro a Napoli e Fiumicino. Sempre la società romana, a sua volta, aveva firmato nel 2000 un contratto con la Werner Corporation di Allendale, nel New Jersey, che invece è specializzata in DC9. La Panaviation aveva un discreto magazzino di ricambi per questa macchina che provenivano da aerei dismessi della fallita Itavia e da una compagnia jugoslava, la Adria Airways.

L'associazione delle industrie aeronautiche americane stima che il mercato mondiale della ricambistica valga circa due miliardi di dollari l'anno, quindi si tratta di un giro di affari di tutto rispetto dove i demolitori possono realizzare grandi guadagni, ma che consente alle compagnie grandi risparmi sui costi di manutenzione. La FAA stima che sommando tutte le parti che compongono gli aerei oggi in circolazione si arriva alla bella cifra di 45 miliardi di componenti. Anche se solo il 2% di questi componenti fosse "ricondizionato" non correttamente avremmo per la sola aviazione americana mezzo milione di parti contraffatte all'anno. Ma fra un pezzo nuovo e uno revisionato c'è una vistosa differenza di prezzo: un perno originale di un motore costa 30\$, uno ricondizionato solo 3. In altri casi il "ricarico" è elevatissimo, "le palette del compressore di un motore destinato alla demolizione - spiega ancora il nostro anonimo interlocutore - le si può acquistare a 1\$ l'una, ma una volta smerigliate e ricondizionate valgono 1.200\$ l'una. Un ricambio originale, che costa molto più, è garantito per 20.000 ore di funzionamento, mentre un pezzo ricondizionato ha una vita molto più breve, tra 600 e 1.000 ore, ma un prezzo così basso può indurre qualcuno in tentazione". In ogni caso non si può dire che tutto questo sia una novità: *"il problema delle bogus parts, o dei ricambi taroccati - dice il comandante Massimiliano Coli, ex presidente dell'Anpac - esplode nei primi anni '90 all'apice del processo di deregulation. Esistono decine di rapporti sui problemi che comporta per la sicurezza in volo e infatti la FAA, a partire dal '95, ha condotto una serie di ispezioni, multando pesantemente le aziende colte in flagrante. La mia personalissima sensazione è che dopo aver lungamente indagato in casa abbiano capito che bisognava colpire la rete internazionale che porta negli Stati Uniti molte parti di ricambio di dubbia certificazione"*.

E a confermare questa ipotesi c'è infatti una strana coincidenza: la scorsa settimana nella sala in cui si è stata tenuta la conferenza stampa della Guardia di Finanza di Olbia campeggiava la scritta, "Latin Phoenix". Nel 1999 l'attorney general dell'Arizona apriva una inchiesta su questo traffico internazionale, a cui è stato dato il nome di Operation Phoenix, che nell'ottobre del 2000 portava gli agenti dell'FBI e

la task force della FAA di stanza al Dulles Airport di Washington ad effettuare una serie di ispezioni in Irlanda di concerto con le autorità locali. In quell'occasione furono ispezionati 12 magazzini a Shannon, Limerick, Ennis e Sixmilebridge e sequestrati decine di migliaia di ricambi.

I magistrati di Tempio Pausania hanno dichiarato di aver chiesto la collaborazione dell'FBI e della FAA per la loro indagine. E tutto questo autorizza a sospettare che la campagna italiana sia solo agli inizi e che la lista degli avvisi di garanzia sia destinata ad allungarsi.

(GB)