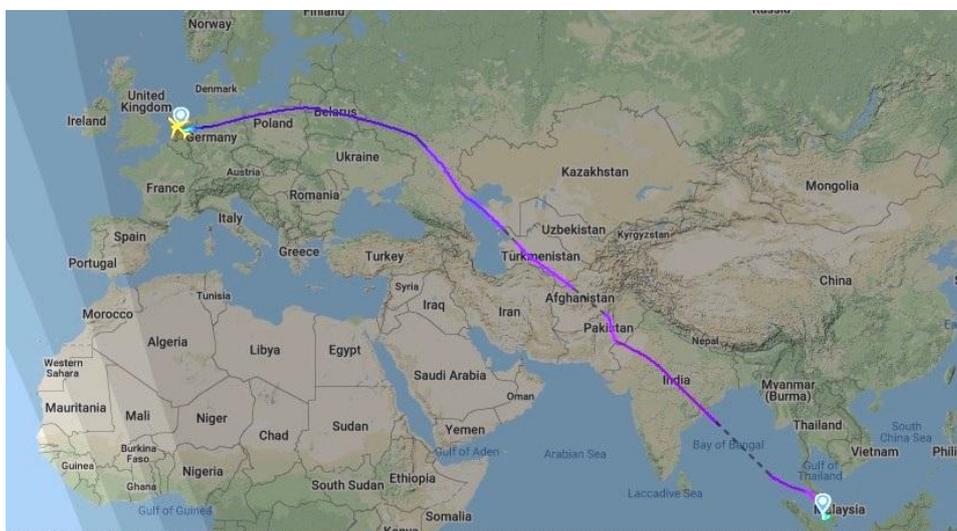


E' SICURA LA NOSTRA ROTTA ?

I passeggeri sono soliti interrogarsi sulla sicurezza della **compagnia aerea** prescelta per effettuare il loro viaggio, talvolta si preoccupano pure del **modello di aereo** sul quale voleranno. Ma in questi tempi farebbero bene a preoccuparsi anche su quanto sia opportuno volare, o solo sorvolare, una certa area geografica. Sull'argomento, parlare del solo aeroporto o città di destinazione è troppo riduttivo: chiunque crediamo sia in grado di informarsi sulla pericolosità di determinate destinazioni e sulla necessità di stare al largo da zone non proprio tranquille dal punto di vista geopolitico, ricordiamo a tal proposito i siti web che ogni governo mette a disposizione dei propri connazionali (1). In questa sede invece intendiamo soffermarci in particolare su un argomento delicato sul quale crediamo vi sia molto interesse a saperne di più, ovvero di quanto sia talvolta pericoloso anche il solo *sorvolo* di una determinata area e cosa facciano in merito le compagnie aeree. L'appunto è quanto mai di attualità dal momento che episodi funesti di missili lanciati per sbaglio sembrano ormai essere all'ordine del giorno. E qui ovviamente già immaginiamo la prima obiezione dei lettori: *la rotta non la possiamo di certo scegliere noi!*

Giusta osservazione, in quanto su questo specifico aspetto altro non si può fare che fidarsi della professionalità e competenza della compagnia aerea. Ma preso atto di ciò un'altra domanda è d'obbligo: **in base a quale criteri una compagnia aerea decide di volare su una certa rotta invece di un'altra?** La domanda non è affatto superflua o fuori luogo.

Quando il 17 luglio 2014 all'aeroporto di Schiphol 283 passeggeri salirono a bordo del Boeing 777 della Malaysian Airlines essi avevano come destinazione Kuala Lumpur. Si recavano in Malesia, una nazione assolutamente al di fuori di qualsiasi tensione geopolitica e militare. Avrebbe dovuto essere quindi un volo di tutta routine come le migliaia di voli che ogni giorno passano sopra le nostre teste. Prima di giungere nel cielo malese il Boeing avrebbe dovuto attraversare diversi paesi e quel giorno dopo il decollo il piano di volo prevedeva il sorvolo della Germania, Polonia e Ucraina prima puntare verso il medio oriente. In realtà altre rotte avrebbero potuto essere scelte fra cui il sorvolo del Belarus invece dell'Ucraina, come vediamo nella mappa sottostante.



Quella mostrata è solo una fra le rotte che l'aereo poteva scegliere. Purtroppo in quel periodo i cieli ucraini erano stati teatro di battaglie aeree che avevano visto coinvolti aerei ed elicotteri militari. In quell'area il Boeing 777 venne colpito per errore da un missile terra-aria e tutti gli occupanti a bordo perirono. (2) Abbiamo ricordato questo tragico esempio per far capire quanto sia sensibile e delicata la decisione sulla rotta prescelta e sulla responsabilità che hanno le aerolinee nell'adottare una scelta piuttosto che un'altra. Crediamo pertanto sia utile spiegare quali aspetti vengano presi in considerazione nel decidere il piano di volo che l'aereo deve seguire.

Se per effettuare operazioni commerciali su un determinato aeroporto con relativo sbarco e imbarco di passeggeri sono necessari specifici accordi fra due paesi, il semplice sorvolo di una nazione nello svolgimento di un collegamento internazionale è in pratica libero; limitate e sporadiche eccezioni che pure sussistono complicherebbero la comprensione e linearità della nostra esposizione, partiamo quindi dal dato di fatto che nell'operare un certo collegamento l'aerolinea può scegliere fra diverse rotte alternative le quali –in condizioni normali- vengono decise dal fattore meteo, cercando di risparmiare tempo e denaro sfruttando al meglio quote e correnti. Questo però avviene in condizioni di *operazioni normali*. Lo scenario operativo cambia in presenza di aree "calde". Nel dire ciò non bisogna pensare solo a conflitti in corso ma anche, ad esempio, alla possibilità che un vulcano sia in eruzione. (3)

L'opinione pubblica è rimasta scioccata dall'abbattimento "per sbaglio" avvenuto l'8 gennaio scorso in Iran di un Boeing 737 che ha provocato la morte di 176 persone ed è proprio su questa tipologia di incidenti che intendiamo soffermarci. Vogliamo esaminare le operazioni di un vettore aereo internazionale che si trovi a dover sorvolare aree caratterizzate da conflitti in corso. La domanda alla quale cercheremo di dare una risposta è la seguente: **Quali fonti hanno a disposizione le aerolinee per valutare quanto sia sicuro sorvolare una determinata nazione?**

- La prima e più ovvia fonte dovrebbe essere quella del paese interessato. In Iran si sparano missili? Le autorità iraniane chiudono il loro spazio aereo fino a nuovo avviso. Con questa misura nessun aereo civile è autorizzato a sorvolare il paese ne tantomeno atterrare negli aeroporti lì situati. Ebbene una prima scioccante notizia che diamo è quella che ben difficilmente le Autorità dell'aviazione civile dei paesi il cui spazio aereo è ritenuto non sicuro emettono un Notam (avviso ufficiale ai naviganti) di chiusura totale del proprio spazio aereo. Al limite potranno chiudere una delimitata area o un delimitato livello di volo ma sarà ben difficile che acconsentano a chiudere completamente l'area di loro competenza per il semplice motivo che ciò significherebbe l'isolamento del proprio paese dal resto del mondo.

- La seconda fonte a disposizione è quella di Notam emessi da altri stati riferentisi alla nazione critica. E' però evidente che se, ad esempio, l'Italia emettesse un Notam del genere la sua validità sarebbe circoscritta ai soli aerei battenti bandiera italiana e stessa limitazione varrebbe per qualsiasi altro Stato emittente. Si è tuttavia ormai instaurato uno status quo in base al quale i Notam provenienti da *paesi-sentinella* forniscono in un certo senso le linee-guida per tutti gli altri.

E sono quattro i principali Stati che forniscono informazioni-guida sui rischi vigenti in altri paesi: Stati Uniti, Germania, Francia e Regno Unito sono diventati gli iniziatori degli avvertimenti sulle criticità in atto negli spazi aerei mondiali. Questi avvisi pur se emessi per i propri vettori e quindi non vincolanti per gli operatori di altri stati, sono però utilizzati da tutti gli altri vettori per determinare i livelli di rischio e prendere le loro autonome decisioni.

La compagnia aerea durante la preparazione del piano di volo si avvale di suo personale o di società esterne ma è chiaro che può decidere autonomamente su quale rotta puntare. Nel malaugurato caso avvenga un incidente la compagnia aerea può sempre affermare che il volo era del tutto regolare in quanto nessun divieto operativo era stato messo in atto nel paese in cui avviene l'incidente. Ciò può sembrare un argomento accettabile ma rimane il fatto che, tornando per un momento all'incidente in Iran, il governo statunitense aveva proibito ai propri vettori di operare in Iran e Iraq e di certo un tale particolare, se il contenzioso fra familiari delle vittime e aerolinea finisce in tribunale, costituirà un punto a favore dei legali delle vittime.

Riassumendo, appare evidente che la compagnia è libera di scegliere la rotta su cui instradare i propri aerei. La situazione comunque, vista dall'ottica della sicurezza del passeggero, rimane alquanto critica. L'utente del mezzo aereo è libero di scegliere il vettore con il quale volare e nella sua scelta tenderà ad escludere quelle compagnie aeree che per la bandiera di appartenenza egli reputa più a rischio; in tal modo egli crede legittimamente che ha fatto una scelta oculata che non lo espone a pericoli. Ebbene il problema che sta nascendo in questi ultimi anni è che l'abbattimento "per sbaglio" di aerei civili, proprio perché avviene per errore, può coinvolgere qualsiasi vettore di qualsiasi bandiera. Ciò significa che nessuno può sentirsi al sicuro.

(1) Per l'Italia: viaggiare sicuri.it a cura della Farnesina.

(2) Il 13 ottobre 2015 il Dutch Safety Board presentava il rapporto definitivo sull'incidente concludendo che, sulla base delle indagini condotte sui rottami dell'aereo recuperati e tenendo conto dei sistemi di armamenti disponibili nell'area, a provocare il disastro dell'MH17 fu l'esplosione della testa di guerra tipo 9N314M di un missile terra-aria Buk lanciato da una postazione situata entro un'area di 320 chilometri quadrati nell'est dell'Ucraina.

(3) Ben nota nella mente dell'opinione pubblica è rimasta l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajoull nella primavera del 2010 che ha causato il blocco quasi totale dei voli europei.

NL 06/2020

16 gennaio 2020

www.air-accidents.com

Newsletters emesse nel 2020

1/2/3 8 gennaio Flashnews sull'incidente Ukraine International
4 9 gennaio Nuovi dettagli sull'incidente di Teheran
5 10 gennaio The show must go on