

MISSILI & VIRUS, AEROLINEE ALLE CORDE

L'industria aerea commerciale per definizione è stata sempre una industria a rischio in quanto troppe variabili incidono sulle operazioni da essa svolte. Allarmi meteo, allarmi sanitari, allarmi attentati...E questo mese di gennaio 2020 sembra esservi stato un incrociarsi di fattori negativi che si sono dati convegno in contemporanea: missili che abbattano per errore aerei, e emergenza sanitaria per rischio epidemie. La Iata lo scorso dicembre aveva già visto al ribasso per l'anno 2019 i profitti netti delle aerolinee mondiali portando la stima degli utili a 25.9 miliardi di dollari Usa contro i 28 miliardi previsti a giugno. Ora con gli eventi di gennaio c'è da attendersi un ulteriore abbassamento delle stime.

Circa l'epidemia del coronavirus le compagnie aeree sono state oggetto di critiche in quanto da più parti è stato osservato che se il periodo di incubazione del virus sembra attestarsi tra i 10 e 15 giorni prima dei quali la persona infettata non manifesta segni riconoscibili di contagio, i **controlli termici** cui sono sottoposti i viaggiatori negli aeroporti è solo parzialmente efficace. Ciò sarà senz'altro vero però possiamo immaginare quali critiche sarebbero state avanzate se tali controlli che erano stati già messi in atto con successo per la Sars del 2003, non fossero stati adottati. Ricordiamo pure che il controllo termico non è l'unica misura adottata in quanto la carta PLC (Passenger Locator Card) che viene distribuita a bordo dei voli con provenienza "sospetta" permette l'individuazione immediata delle persone potenzialmente soggette a contagio nel caso sullo stesso volo venisse individuato a posteriori un caso di malattia da coronavirus.

Detto ciò, sembrerebbe potersi affermare che le compagnie aeree hanno fatto il loro dovere, ma su questo argomento avremmo da avanzare qualche perplessità. Dobbiamo infatti annotare che i voli ad esempio fra Roma e Wuhan non sono stati sospesi. Alle ore 12.29 del **25 gennaio** è decollato da Fiumicino il volo China Southern Airlines 646 con destinazione Wuhan e tale volo una volta giunto sul cielo cinese è stato poi dirottato sullo scalo di Guangzhou. Il Boeing 787 che ha effettuato il volo in uscita da Roma era giunto a Fiumicino proveniente sempre da Wuhan il giorno precedente. Ora se il volo di ritorno da Roma troverebbe una sua giustificazione con il fatto che l'aereo non poteva rimanere bloccato su un aeroporto straniero bensì doveva rientrare nella sua base di armamento, quale giustificazione può dare la compagnia aerea per aver continuato ancora in data **23 gennaio** ad operare voli in uscita da Wuhan verso l'Europa? A quella data la situazione era già abbastanza critica. E l'esempio da noi citato per il collegamento Wuhan-Fiumicino può essere esteso anche ad altri voli e ad altre compagnie.

Lo abbiamo già scritto in occasione dell'abbattimento del volo della Ukraine International avvenuto l'8 gennaio scorso, e qui lo ripetiamo: **le compagnie aeree debbono avere il coraggio di sospendere i collegamenti quando vi è una determinata situazione a rischio. Se tale decisione non la prendono loro spetta alle autorità governative che in ogni Paese guidano l'aviazione civile, a intervenire a tutela dei passeggeri e degli equipaggi.**

Il denaro speso per evitare il rischio pesa sui conti dei vettori e la possibilità di sbagliare sul lato del risparmio dei costi è sempre presente. L'impasse è tutta qui. La decisione finale sull'approccio al rischio spetta alla compagnia aerea che a tutti gli effetti è un'impresa commerciale la quale ha comunque la priorità assoluta di assicurare la safety a passeggeri ed equipaggi. **Ma come sappiamo bene ogni decisione in un'azienda sarà in ultima analisi una decisione commerciale per garantire la sicurezza senza per questo andare in rosso.** Questo spiega perché le compagnie aeree hanno continuato a volare a Teheran e sorvolare l'Iran anche quando è apparso chiaro che era avvenuto un caso di abbattimento.

Così come ogni Paese ha propri siti istituzionali che forniscono consigli utili su quali sono le nazioni dalle quali bisogna girare al largo in quanto a rischio, ovvero ti sconsigliano di viaggiare, stesso analogo consiglio, o meglio sarebbe ordine, deve essere esteso agli operatori aerei da parte delle rispettive autorità aeronautiche: **Non volare** laddove vi è una situazione a rischio.

NL 10/2020 ; 26 gennaio 2020

Newsletters emesse nel 2020

NL 1/2/3, 8 gennaio, Flashnews sull'incidente Ukraine International
NL4, 9 gennaio, Nuovi dettagli sull'incidente di Teheran
NL5, 10 gennaio, The show must go on
NL6, 16 gennaio, E' sicura la nostra rotta?
NL7, 16 gennaio, B737 Ethiopian attaccato dalle cavallette
NL8, 23 gennaio, Passeggeri affumicati
NL9, 25 gennaio, Incidente Sochi, allarmi windshear ignorati

www.air-accidents.com