Air-Accidents.com

LA BLACK LIST E' DAVVERO UTILE?

Pubblicata per la prima volta nel 2006 ed oggi giunta alla 48sima edizione, la Lista di sicurezza aerea dell'UE *"Protegge i passeggeri vietando alle compagnie aeree non sicure di operare da, verso, all'interno, o sopra l'Unione europea. Al di fuori dell'UE, la lista rappresenta anche una preziosa fonte di informazioni per i viaggiatori, identificando le compagnie aeree che non soddisfano gli standard di sicurezza internazionali."* Così almeno è scritto nel sito istituzionale.

Lo ricordiamo come fosse ieri. Il 3 gennaio 2004 il volo Flash Airlines 604 che operava dall'aeroporto di Sharm El Sheikh e diretto al Charles de Gaulle di Parigi, si schiantava nel Mar Rosso poco dopo il decollo da Sharm El Sheikh, tutti morti i 148 a bordo, di cui 135 cittadini francesi. Fu sulla scia di questa tragedia che in Europa si formò l'idea di diramare periodiche circolari che evidenziassero quali erano le compagnie aeree dalle quali sarebbe stato meglio girare alla larga.

L'idea era buona ma chi ha avuto tempo e volontà di studiare il contenuto delle varie versioni (l'ultima pubblicata porta la data del 9 giugno 2026) si è ben presto reso conto dei suoi limiti.

Nelle 48 edizioni che si sono succedute dal 2006 ad oggi, mai -ripetiamo mai- abbiamo trovato inclusa una compagnia aerea di primaria grandezza. Bene, dirà qualcuno, ciò significa che le grandi compagnie aeree offrono parametri di sicurezza maggiori e non sono state oggetto di incidenti fatali. No, non è proprio così. Nel giugno 2009 il volo 447 di Air France Rio-Parigi si inabissò nell'Oceano Atlantico provocando 228 vittime, nel marzo 2015 un aereo della compagnia Germanwings, controllata di Lufthansa, si schiantò sulle Alpi francesi provocando 150 vittime, nel giugno 2025 un aereo dell'Air India si è schiantato a terra poco dopo il decollo provocando 260 vittime…. Insomma, chi spera di trovare nella ultra celebrata lista nera chiarimenti e assicurazioni sulla scelta dell'aerolinea prenotata, si illude di grosso. Le tragedie dell'aria sono purtroppo imprevedibili e possono riguardare le compagnie più insospettabili e sia ben chiaro che ai tre incidenti da noi ricordati ne avremmo potuti aggiungere altri ancora. Pertanto possiamo affermare che il particolare che la compagnia da noi scelta non è inclusa nella black list non equivale alla certezza assoluta di volo "sicuro". Così come non lo è nemmeno l'attestato che la IATA riconosce all'aerolinea attraverso la IOSA (Operational Safety Audit).

Altra punto debole è che la eccessiva burocratizzazione dell'iter che porta a preparare la lista è tale che ben difficilmente si riesce a informare in tempo reale i passeggeri su ciò che realmente "bolle in pentola" nel campo dell'aviazione civile.

Un particolare comune a tutte le liste fin qui pubblicate è che la stragrande maggioranza delle compagnie riportate riguarda vettori del continente africano. Nella black list del 6 giugno scorso ad esempio su un totale di 154 vettori riportati, e come tali banditi dall'entrare nello spazio aereo UE, ne abbiamo contati ben 91 riferentesi a nazioni africane. Bene direte voi, ne rimangono ben 63 di altri Paesi; ma di questi 22 sono compagnie russe bandite in quanto sanzionate, 20 sono del Nepal, 9 sono dell'Armenia, 8 del Suriname, poi ci sono le compagnie dell'Iran… insomma anche nell'ultima edizione troviamo i "soliti noti". Ma attenzione, perché in effetti una *new entry* c'è: si tratta della compagnia algerina Air Express Algeria la quale è diventata prima compagnia aerea del paese nordafricano a essere inserita nella lista nera della Commissione europea.

Secondo i documenti che descrivono l'ultima revisione della lista nera della Commissione, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha espresso preoccupazione per la "mancanza di capacità... di rispondere alle carenze di sicurezza individuate" da parte della compagnia aerea. "In particolare, è emerso che Air Express Algeria non è stata in grado di fornire prove verificabili dell'esistenza di un programma di addestramento per l'equipaggio di volo".

La documentazione UE rileva che l'ANAC (National Civil Aviation Agency), che ha assunto la responsabilità della regolamentazione dell'aviazione civile nel 2023, è stata sottoposta a un audit dell'ICAO nel febbraio dello scorso anno il quale ha rivelato "gravi carenze" negli obblighi relativi alla risoluzione dei problemi di sicurezza e al rilascio di licenze, autorizzazioni e certificati.
In effetti dobbiamo riconoscere che dietro ad una compagnia aerea carente in termini di safety il più delle volte si cela una Autorità per l'aviazione civile carente. Questo è un dato di fatto più volte riscontrato in vari Paesi.

Tornando al tema della sicurezza dei voli, un argomento molto serio tuttora irrisolto è quello relativo agli inaccettabili tempi di ritardo con cui in alcuni Paesi vengono emessi i rapporti investigativi sugli incidenti occorsi.

Tutti noi possiamo capire l'orgoglio nazionale, la sensibilità culturale e il voler salvare la faccia di fronte all'opinione pubblica mondiale (specialmente se si suppone trattarsi di casi di suicidio), ma tutti gli interessati dovrebbero ben sapere che **un ritardo nella divulgazione della causa che ha provocato l'incidente può mettere a rischio la vita di migliaia di altri passeggeri.**
CVR/FDR e registratori di nuova generazione permettono in tempi brevi di appurare cosa è accaduto, e ogni ritardo nella divulgazione di quanto appurato impedisce di prendere provvedimenti che evitino il ripetersi di tragedie similari. Attualmente abbiamo ancora due casi in attesa di soluzione e un terzo circa il quale la causa ufficiale avanzata dopo 8 anni è stata messa in dubbio. Tre casi che complessivamente hanno provocato la perdita di 439 vite umane.
Un China Eastern Boeing 737 è precipitato nel marzo 2022 durante lo svolgimento di un volo domestico nei pressi di Wuzhou ma a tutt'oggi malgrado il recupero sia dell'FDR e del CVR le autorità cinesi non hanno ancora fatto sapere le cause dell'incidente (132 vittime). A maggio 2016 un Airbus 320 della Egyptair in volo fra Parigi e Cairo è precipitato nel Mar Mediterraneo, il rapporto investigativo finale emesso 8 anni dopo l'incidente (nel 2024!) ha parlato di una esplosione a bordo, una conclusione questa che gli investigatori francesi della BEA hanno rigettato (66 vittime). Ritardi si stanno verificando anche per l'incidente al 787 di Air India nel quale pochi secondi dopo il decollo gli interruttori che assicurano l'emissione di carburante ai motori sono stati messi su cut-off ed anche per questo incidente ancora nulla di concreto si sa (241 vittime).

Proprio a causa di questi inaccettabili ritardi l'ICAO a marzo di quest'anno ha adottato, l'emendamento 20 all'allegato 13 che rafforza le indagini globali sugli incidenti aerei, consolidando l'indipendenza investigativa e affrontando i conflitti di interesse. Stabilisce standard più rigorosi per l'accesso alle prove, il trasferimento delle indagini, la comunicazione con le vittime e l'informazione pubblica. L'emendamento entrerà in vigore il 23 novembre 2028 (anche l'ICAO in termini di burocrazia, non scherza!). Nei suoi dichiarati intenti l'emendamento affronta le problematiche ricorrenti che in passato hanno causato ritardi o interruzioni nelle indagini, chiarendo le responsabilità e rimuovendo gli ostacoli probatori.
Con questo emendamento si punta a prevenire i conflitti di interesse per garantire che le indagini sulla sicurezza siano imparziali e trasparenti. Proteggere le prove investigative e chiarire i protocolli per i trasferimenti delle indagini, migliorare la trasparenza nei confronti delle vittime degli incidenti, delle loro famiglie e del pubblico. Ora tutti gli Stati membri dell'ICAO, le autorità aeronautiche e le parti interessate del settore come le compagnie aeree, MRO e operatori di assistenza a terra avranno oltre due anni per allineare le proprie operazioni, i sistemi di gestione della sicurezza (SMS) e le normative nazionali ai nuovi requisiti.

Vorremmo chiarire che laddove mettiamo in evidenza i tempi troppo lunghi con i quali si rendono noti i risultati delle inchieste, lo facciamo in quanto ci stiamo riferendo a incidenti nei quali sappiamo è stato effettuato il recupero dei registratori: di certo non possiamo imputare alle autorità malesi ritardi nella diffusione di notizie circa la scomparsa di MH370 in quanto sappiamo bene che per quell'incidente a tutt'oggi non sono mai stati recuperati i registratori di bordo.

Dunque, in conclusione quale risposta dare alla domanda da noi posta nel titolo? Ebbene così come fino ad oggi è stata presentata, a nostro parere la lista nera della UE si è dimostrata di scarsa o nulla utilità per l'utente del mezzo aereo: nessun vettore venezuelano era presente nella black list in vigore al Gennaio 2013 quando Vittorio Missoni e Maurizia Castiglioni si sono imbarcati su un Britten Norman Islander di una certa compagnia venezuelana denominata Transaereo…

P.S. Sul tema dell'efficacia di questo strumento raccomandiamo anche la lettura della nostra Newsletter 50/25; https://www.air-accidents.com/nlet/nl-50-2025.pdf

NL 33/26 *(19 Giugno 2026)*

Air-accidents.com

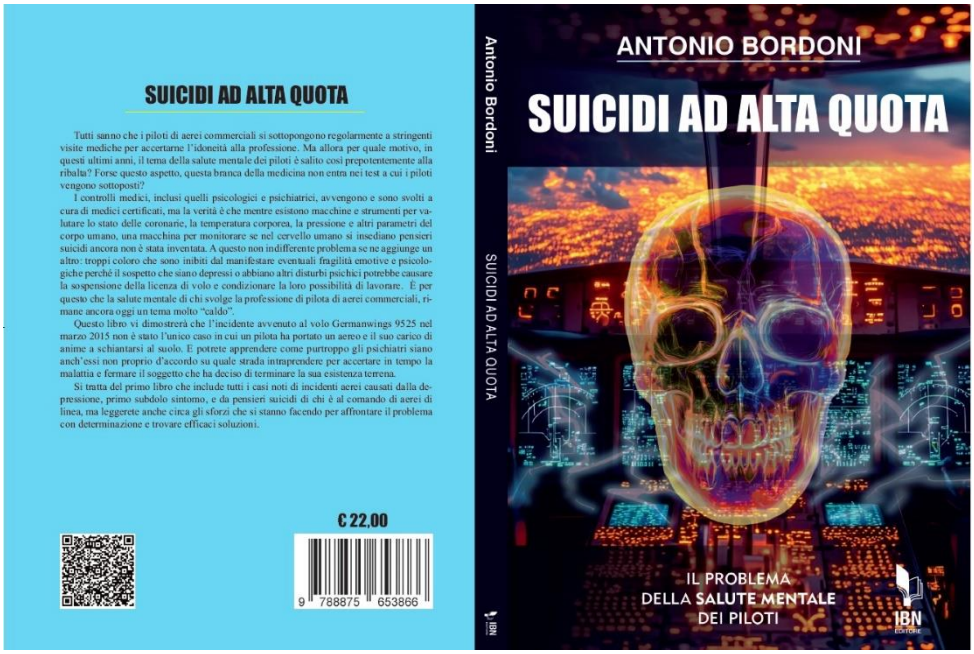
Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:


SUICIDI AD ALTA QUOTA
Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?
I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. È per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".
Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.
Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.
€ 22,00
9 788875 653866
Antonio Bordoni
SUICIDI AD ALTA QUOTA
IBN
ANTONIO BORDONI
SUICIDI AD ALTA QUOTA
IL PROBLEMA DELLA SALUTE MENTALE DEI PILOTI
IBN EDITORE