

## I PUNTI DEBOLI DELLA “BLACK LIST” UE

*“Nell'aggiornamento dell'elenco, la Commissione europea è assistita dal Comitato per la sicurezza aerea dell'UE (ASC), composto da esperti in sicurezza aerea di tutti gli Stati membri dell'UE e presieduto dalla Commissione europea, con il supporto dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA). Su proposta della Commissione europea, l'ASC esprime il proprio parere a maggioranza qualificata. Le misure proposte vengono quindi sottoposte al Parlamento europeo e al Consiglio dell'UE prima dell'adozione definitiva da parte della Commissione europea e della successiva pubblicazione nella Gazzetta ufficiale. Ad oggi, tutte le decisioni prese dalla Commissione europea per imporre o revocare le restrizioni sono state prese all'unanimità dai membri dell'ASC e dalla Commissione Trasporti del Parlamento europeo.” (1)*

Da questa premessa che introduce all'ultima black list emessa il 3 giugno di quest'anno e rintracciabile sul sito ufficiale UE *Questions and answers: European Commission adopts new EU Air Safety List* è facile dedurre che 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 come accaduto al volo Air France 447 il primo giugno 2009 (228 vittime) o come accaduto al volo Air India 171 il 12 giugno di quest'anno (260 vittime). (2)

Diciamo invece che la lista in questione mette in luce lo stato carente dell'aviazione commerciale che vige in alcuni paesi del mondo dettagliando il nome dei vettori coinvolti. La lista è suddivisa in due parti distinte, l'Annesso “A” e l'Annesso “B”.

Nel primo sono inclusi i vettori che sono “banned from operating within the Union”, nel secondo troviamo la lista dei vettori “which are subject to operational restrictions within the Union”.

Dopo il 46° aggiornamento di giugno 2025, sono 169 le compagnie aeree bandite dai cieli dell'UE, in particolare:

- 142 compagnie aeree certificate in 17 stati, a causa della mancanza di supervisione della sicurezza da parte delle autorità aeronautiche delle rispettive nazioni;
- 22 compagnie aeree certificate in Russia, oltre a 5 singole compagnie aeree di altri stati, a causa di gravi carenze di sicurezza individuate: Air Zimbabwe (Zimbabwe), Avior Airlines (Venezuela), Iran Aseman Airlines (Iran), Fly Baghdad (Iraq) e Iraqi Airways (Iraq).
- Altre due compagnie aeree sono soggette a restrizioni operative e possono volare verso l'UE solo con specifici tipi di aeromobili: Iran Air (Iran) e Air Koryo (Repubblica Popolare Democratica di Corea).

*E' da notare un particolare importante: Ai vettori aerei elencati nel presente allegato può essere consentito di esercitare i diritti di traffico utilizzando aeromobili in wet lease di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettati i pertinenti standard di sicurezza. (3)*

Ciò significa che ciascuna delle compagnie bandite può stipulare un contratto di *wet lease* con un altro vettore non incluso nella lista ed operare tramite esso nei cieli e sugli scali europei.

I 17 Stati di cui sopra che comprendono le 142 compagnie aeree, sono i seguenti:

Afghanistan, Angola (con la eccezione di 2 aerolinee), Armenia, Congo (Brazzaville), Democratic Republic of the Congo, Djibouti, Equatorial Guinea, Eritrea, Kyrgyzstan, Liberia, Libya, Nepal, São Tomé and Príncipe, Sierra Leone, Sudan, Suriname, e Tanzania.

Nel titolo di questa newsletter abbiamo parlato di “punti deboli” ed ora intendiamo chiarire il significato.

La lista venne introdotta nel 2005 a seguito di un tragico incidente avvenuto a un Boeing 737 della compagnia egiziana Flash Airlines che operava un volo charter da Sharm el-Sheikh alla volta di Parigi-Roissy, uccidendo tutti i 142 passeggeri (di cui 139 cittadini francesi) e i 6 membri dell'equipaggio presenti a bordo. L'aereo precipitò nel Mar Rosso il 3 gennaio 2002 poco dopo il decollo e fu proprio sulla scia e il clamore da esso suscitato -specialmente in Francia- che la Commissione Europea decise di varare la lista delle compagnie da evitare. (4) L'obiettivo primario della lista era quello di mettere in guardia l'opinione pubblica sulle compagnie ritenute più a rischio.

Ebbene una prima annotazione che ci sentiamo in dovere di fare 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 "bolle in pentola" nel campo dell'aviazione civile. Oltre ai due incidenti già sopra ricordati citiamo l'Airbus di Egyptair (Parigi-Cairo) precipitato nel Mar Mediterraneo il 15 dicembre 2016, l'incidente avvenuto alla compagnia indonesiana Sriwijaya Air il 9 gennaio 2021, l'incidente occorso al volo China Eastern il 21 marzo 2022, l'incidente occorso il 25 dicembre 2024 all'Embraer della compagnia Azerbaijan Airlines, e pochi giorni dopo, il 29 dicembre, a un volo della compagnia sudcoreana Jieou Airlines....

Sono tutti casi di incidenti mortali occorsi a vettori che non erano inclusi nella black list e sia ben chiaro che se fossimo partiti dal 2006, anno della prima pubblicazione della lista nera, ne avremmo potuti citare 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). (5)

Vorremmo ora evidenziare un errore che fanno molti vacanzieri.

Che senso ha consultare la black list per sapere se la compagnia che ci porterà da un aeroporto italiano alla nostra destinazione è sicura o meno, se poi una volta sul posto si finisce per prenotare un volo, e quindi la propria vita, **su una compagnia aerea locale mai sentita nominare?**

A questo punto, è solo un nostro suggerimento, se possibile, meglio raggiungere la destinazione locale via mare o evitare proprio di andarci. Le cronache ci informano che sono occorsi non pochi incidenti aerei "locali" di cui sono rimaste vittime i vacanzieri di destinazioni tropicali. Il 31 dicembre 2017 dieci cittadini statunitensi che si erano imbarcati su un Cessna 208 della compagnia aerea del Costa Rica "Nature Air" hanno perso la vita in un incidente aereo immediatamente dopo il quale la *Dirección General de Aviación Civil* di quella nazione ha ritirato di gran fretta il certificato di operatore al vettore. Il volo incidentato era partito da Punta Islita diretto a San Jose, in pratica un volo domestico di pochi minuti, ma ciò che è venuto a galla durante le investigazioni ha fatto prendere l'immediata decisione di ritiro della licenza. Punta Islita, che si trova sulla costa del Pacifico di Costa Rica, è una destinazione molto gettonata sia fra i turisti americani come pure fra gli europei per le sue spiagge e paesaggi mozzafiato. Da quello che è dato sapere il personale della compagnia era in pratica ridotto all'osso e i voli locali venivano effettuati avendo a disposizione solo 3 equipaggi.

Non a caso abbiamo voluto citare questa *occurrence* in quanto, come molti ricordano, vi sono stati altri eventi fatali che hanno coinvolto cittadini italiani sempre nell'area del centro-america.

- 2 marzo 1997 Cessna 402 (YV784C) Caracas-Gran Roque (6, di cui 2 italiani) ;
- 4 gennaio 2008 Let 410 (YV2081) ; Caracas-Gran Roque (14 di cui 8 italiani) ;
- 4 gennaio 2013 BN2 (YV2615) , Gran Roque-Caracas, (6 fra cui 4 italiani; incidente "Missoni") ;

Questi da noi citati si riferiscono a incidenti ove troviamo cittadini italiani fra le vittime, ma va precisato che essi non sono certo gli unici incidenti occorsi in quell'area.

Sarebbe comunque troppo riduttivo dire che queste *occurrences* che riguardano collegamenti locali avvengono solo nell'area caraibica. Il 2 luglio 2015 un DHC6-300 della compagnia Trans Maldivian Airways decolla da Komandoo Resort diretto a Kuredu. Si tratta di un collegamento domestico. L'aereo ha a bordo 11 passeggeri e 3 membri di equipaggio. Decollo e crociera di routine. Dopo un volo in VFR, giunto alla fase di avvicinamento finale quando si trovava a 400 piedi e a 3 chilometri dalla destinazione, il pilota seleziona i flaps in posizione di massima estensione, ma il velivolo inizia a vibrare e si innalza di quota. Scatta l'allarme di stallo e il pilota nel tentativo di recuperare il controllo porta la potenza ad *idle*. L'aereo non risponde a tali azioni. Si prova allora a ritrarre completamente i flaps, l'aereo sembra rispondere a questa manovra ma purtroppo si inclina sulla destra, perde quota e impatta il mare prima che l'equipaggio possa recuperare il totale controllo. (6)

Il 13 aprile 2016 Un Britten Norman Islander (stesso tipo di aereo in cui hanno perso la vita Vittorio Missoni e coniuge nel gennaio 2013) della Sunbird Aviation Ltd (Papua-Nuova Guinea) decolla da Tekin con 11 passeggeri e il pilota; destinazione Kiunga. Anche in questo caso l'incidente avviene durante l'avvicinamento finale allorché l'aereo improvvisamente si impenna in verticale, si capovolge in volo e precipita impattando il terreno in posizione verticale. Non c'è scampo per gli occupanti a bordo.

Ma, prima di chiudere, una nota positiva va detta. Il fatto di venir inclusi nella lista nera dovrebbe costituire uno stimolo per il Paese interessato a trovare rapide soluzioni alle sue inadempienze, perché solo in tal modo il proprio vettore nazionale può venir rimosso dalla lista. E' questo uno degli aspetti positivi della black list UE.

**In conclusione possiamo affermare che così come non esiste un posto più sicuro di altri a bordo di un aereo, (7) non vi è lista che ci può evitare di trovarci sull'aereo sbagliato al momento sbagliato.**

- (1) La lista in questione venne introdotta nel 2005 con il regolamento 2111/2005; La prima versione dell'elenco è stata pubblicata nel 2006, sulla base giuridica del Regolamento n. 474/2006 della Commissione Europea, emanato il 22 marzo dello stesso anno. Il testo da noi riportato è stato preso da: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_25\\_1365](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_1365)
- (2) I dettagli su tutti gli incidenti aerei riportati in questa newsletter sono disponibili nel nostro sito *air-accidents.com*
- (3) Nota contenuta anche nella lista attualmente in vigore.
- (4) La prima lista pubblicata a marzo 2006 comprendeva 92 compagnie aeree.
- (5) Il programma IATA Operational Safety Audit (IOSA) è un sistema di valutazione riconosciuto e accettato a livello internazionale, progettato per valutare i sistemi di controllo e gestione operativa di una compagnia aerea. IOSA utilizza principi di audit di qualità riconosciuti a livello internazionale ed è progettato per condurre audit in modo standardizzato e coerente.
- (6) Nel caso dell'incidente delle Maldive fortunatamente non si sono registrate vittime.
- (7) Su tale argomento vedi la nostra newsletter n. 46/25 "Il posto 11A" del 21 luglio 2025 <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-46-2025.pdf>

*Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbatimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti similari a velivoli Airbus	25/07/2025

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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)



# **USTICA**

## *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)