

Anche se non sono ufficialmente presenti nella ventesima edizione della *black list* dell'Unione Europea, pubblicata il 4 dicembre scorso, le compagnie aeree della Libia continuano ad essere bandite dai cieli europei per effetto di un provvedimento preso dalle stesse autorità aeronautiche libiche.

Detto in altre parole, benché nel comunicato che ha accompagnato la pubblicazione della lista di proscrizione aggiornata la Commissione riconosca i progressi compiuti dopo il termine delle operazioni belliche, la ripresa delle operazioni nei cieli europei è ancora condizionata alla completa ricertificazione della flotta commerciale libica. La mancata inclusione nell'elenco farebbe tuttavia pensare che tutto sia pronto per superare il "test di riammissione" europeo.

Test che è stato pienamente superato dalle compagnie della Mauritania, che sono sparite dalla lista nera, sostituite però, sempre per restare in Africa, da tutte quelle dell'Eritrea. Altro paese che si è guadagnato la cancellazione dalla lista nera è l'Honduras, così come la compagnia medio orientale Jordan Aviation.

Dal punto di vista pratico, la lista di esclusione dai diritti di traffico nei cieli europei viene stabilita per mezzo di ispezioni casuali (random) condotti dalle autorità aeronautiche europee su aerei in transito sugli aeroporti comunitari. Nel corso di queste ispezioni vengono controllati lo stato di manutenzione dell'aereo e dei suoi equipaggiamenti, la rispondenza dei manuali di compagnia agli standard minimi di sicurezza internazionalmente riconosciuti e l'adeguatezza delle misure eventualmente imposte per raggiungere questi standard.

Ovviamente, una compagnia che si vede includere nella lista (e niente vieta che si tratti di una compagnia europea) può sollecitare una ulteriore ispezione, allo scopo di dimostrare che le condizioni che hanno dettato il bando di esclusione sono state rimosse.

E' un lavoro che viene spesso condotto in collaborazione con altri organismi internazionali (come la IATA - *International Air Transport Association*, che raggruppa quasi 250 compagnie aeree di oltre 120 paesi) e nazionali, come le singole autorità aeronautiche dei vari paesi.

Cosa, quest'ultima, che non sempre è possibile a fronte della completa assenza, in certi paesi, di un sistema attendibile di controllo e certificazione statale. Di qui, la presenza nella *black list*, di divieti che riguardano tutte le aerolinee di un paese. E' quello che si definisce un

blanket ban

(messa al bando a coperta): una messa al bando totale che colpisce attualmente 20 stati, di cui 15 africani.

Dei restanti, due appartengono all'area ex-sovietica, mentre gli altri tre sono Afghanistan, Filippine e Indonesia, dove però (come in Kazakistan) alcune compagnie sono tollerate, a condizione che si servano di aerei strettamente specificati, sia come modello che come marche

Black list # 20

Scritto da Pietro Pallini

di immatricolazione, nella *black list* stessa.

Eccezioni esistono anche per alcuni paesi africani, e tutte queste eccezioni sono elencate nella seconda parte della *black list*, quella che raccoglie i vettori la cui operatività è soggetta non a “divieto”, ma a “restrizione”.

Per un paese colpito da *blanket ban*, la possibilità di mantenere collegamenti aerei con l'Europa passa attraverso i voli garantiti da compagnie estere, in massima parte europee, o l'effettuazione dei propri voli in *wet leasing* (noleggio di aerei completi di equipaggio) tramite altre compagnie, ancora una volta prevalentemente europee.

Questa pratica ha attirato sull'Unione Europea accuse di neo-colonialismo da parte di organizzazioni aeronautiche africane, come l'AFRAA (African Airlines Association) che [un anno fa](#), nel corso del suo 43esimo congresso, pur riconoscendo che la situazione della sicurezza aerea in Africa è tutt'altro che lusinghiera, ha apertamente contestato il metodo, sostanzialmente unilaterale, adottato dalla Commissione Europea nello stabilire le sue liste di proscrizione.

(18 dicembre 2012)