

Dopo la recente condanna a un anno e 8 mesi (pena sospesa) del comandante del volo WindJet 243 del 24 ottobre 2010 la domanda è d'obbligo, ma non è nelle pagine di Manuale di Volo che troverete la risposta. A noi, prima della giustizia, interessa la sicurezza, e di sicurezza se ne è fatta davvero poca.

Quello che i professionisti del volo si aspettano di avere, dopo un incidente, è una indagine "tecnico-formale" condotta da specialisti dell'investigazione aerea. E si aspettano di averla in tempi ragionevolmente brevi, perché il parlamento europeo aveva, ironia della sorte proprio pochi giorni prima dell'incidente di Palermo, votato una legge tesa a riaffermare l'indipendenza e la priorità delle indagini aeronautiche su quelle giudiziarie, al duplice scopo di fornire tempestivamente alla magistratura ordinaria un supporto scientifico, e alla comunità dei piloti indicazioni utili ad evitare il ripetersi di eventi analoghi.

E nel caso dell'incidente di Palermo, parevano davvero esserci tutte le condizioni per una pronta conclusione dell'indagine: piloti incolumi, aereo integro (ancorché danneggiato pesantemente) scatole nere intatte e recuperate dopo poche ore, registrazioni dei bollettini meteo e delle comunicazioni radio prontamente acquisite, e dovizia di testimoni a terra e a bordo.

E invece così non è stato. Il primo rapporto preliminare dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del VOLO (teoricamente dovuto entro 30 giorni) porta la data del maggio 2011, ed è in pratica una ricostruzione fattuale abbastanza succinta. Poi, silenzio assoluto, rotto solo da periodiche recriminazioni di ANSV nei confronti della stampa che, grazie alle fughe di notizie nelle quali sono specialisti i nostri tribunali, pubblicava pretesi "scoop" a base di conversazioni in cabina di pilotaggio.

Nell'ottobre del 2012, esce il secondo rapporto preliminare, e se il primo aveva detto poco, neanche questo apporta grandi elementi di conoscenza sulle cause dell'incidente. In pratica, si tratta di poco più che chiacchiere innocue a proposito della remota possibilità di un oscuramento delle luci di pista a causa della forte pioggia, della mancanza di coordinamento tra gli operatori di torre e i pompieri nei minuti seguenti l'incidente e, udite udite, una raccomandazione al fabbricante affinché si adoperi per cambiare la foggia di un bullone che, a causa della deformazione della fusoliera dopo l'urto col terreno, è fuoriuscito per pochi millimetri dal pavimento della cabina, rischiando di far inciampare la gente che si precipitava verso le uscite.

Sulle dinamiche dell'incidente, a parte una ricostruzione acritica e per sommi capi, non c'è niente. Eppure la sicurezza, quella vera, non si fa andando a spulciare cosa non è andato bene "dopo" l'incidente, ma cercando di determinare cosa è successo "prima": errori, comportamenti sbagliati, procedure inadeguate, addestramento poco efficace, politiche di compagnia deficitarie, scarsa manutenzione, e via dicendo.

Giustizia è fatta?

Scritto da Pietro Pallini

Con tutto il rispetto per gli investigatori dell'ANSV, il nocciolo della questione non sta nel bullone fatto male, ma nella sequenza di eventi che quel bullone hanno fatto fuoriuscire dalla propria sede. E al nocciolo della questione ancora oggi, tre anni e due mesi dopo l'incidente, non è stata dedicata una sola riga, se si eccettuano quelle della motivazione della sentenza che, per quello che riguarda la sicurezza aerea, dicono poco o nulla: ai giudici interessa "cosa" è successo, un pilota vuole sapere "perché" è successo.

Un esempio? Qualche anno fa, a seguito di un incidente a un turboelica di una compagnia regionale americana, l'agenzia per la sicurezza statunitense si è spinta a mettere sotto accusa il sistema di costruzione dei turni di lavoro dei piloti, l'accusa è approdata prima nelle aule di tribunale e poi in parlamento, ed ha sortito come effetto un cambiamento delle leggi federali.

Da noi, niente di tutto questo: l'ANSV deve sottostare alle esigenze della magistratura ordinaria, spesso miope e per forza di cose incompetente in materia, e si arriva all'assurdo che il parere di un qualsiasi perito di parte venga tenuto in considerazione più di quello di uno specialista del settore... anzi, agli specialisti del settore, con la scusa dell'indagine penale in corso, del segreto istruttorio e del conflitto di competenze, viene addirittura impedito di fare il loro lavoro istituzionale che è, e lo ripetiamo ancora una volta, quello di fornire in tempi ragionevoli un quadro attendibile delle ragioni che hanno portato all'incidente, corredato da una serie di raccomandazioni (o prescrizioni) per evitarne il ripetersi.

Ultima considerazione: ve lo ricordate il volo AF447? l'A-330 precipitato in Atlantico il 1° giugno del 2009? quello che le scatole nere stavano a 4000 metri di profondità? relitto disperso in fondo al mare e nessun sopravvissuto? Bene, il rapporto finale della commissione d'inchiesta del BEA (omologo francese di ANSV) è arrivato tre anni e un mese dopo i fatti... abbiamo battuto anche questo record.

(18 dicembre 2013)