

Volare su aree pericolose?

Scritto da Dario Romagnoli

Forse non tutti sanno che l'EASA *European Aviation Safety Agency*, dopo l'abbattimento del volo Malaysia Airlines [MH-17](#)

sui cieli dell'Ukraina (298 vittime fra passeggeri ed equipaggio) ha deciso recentemente di mettere in piedi un sistema d'informazioni che segnala le zone di maggior rischio.

La diffusione delle informazioni avviene mediante l'emissione di un bollettino "*Conflict Zone Information Bulletin* CZIB" dove sono riportate tutte le notizie disponibili sulle aree dove sono in atto conflitti potenzialmente pericolosi per la sicurezza dei voli.

L'EASA intende così mettere a disposizione degli Stati Membri tutte le informazioni provenienti anche dai servizi d'*intelligence* su zone dove avvengono conflitti e vengono ritenute pericolose per la navigazione aerea.

Similmente l'ICAO, *International Civil Aviation Organisation*, ha messo in atto una iniziativa a livello mondiale che consente di collazionare tutte le informazioni che i Paesi membri notificano su base volontaria sulle aree in cui sono in atto conflitti. L'iniziativa, in sé lodevole, a mio avviso stimola alcune riflessioni.

La commissione del *Dutch Safety Board* che ha investigato sulle cause dell'abbattimento del Boeing 777 della Malaysia ha sottolineato nelle sue raccomandazioni come "L'attuale funzionamento della struttura delle responsabilità dell'aviazione civile non sempre porta ad una adeguata valutazione dei rischi associati con il volo su zone di conflitti. Data la debolezza rilevata nel sistema, il *Dutch Safety Board* ritiene urgente la necessità di migliorarlo. Ciò riguarda sia le regole, la maniera in cui le responsabilità sono assegnate e la collaborazione fra i soggetti."

Viene cioè evidenziato come le informazioni sul conflitto sarebbero dovute essere tempestive ed esaurienti che l'operatore (ammesso che ne fosse a conoscenza) non avrebbe dovuto utilizzare quella rotta, che le autorità ucraine avrebbero dovuto chiudere lo spazio aereo interessato.

L'iniziativa dell'EASA (e quella analoga dell'ICAO) però, per sua stessa ammissione fornisce solo delle informazioni agli operatori ed alle Autorità nazionali, per aiutarli nei loro autonomi processi decisionali "*To support national Authorities and operators in their own decision making processes* ."

Mi chiedo se per caso un operatore più "disinvolto" di un altro non potrebbe utilizzare questa autonomia decisionale per, ad esempio, decidere di effettuare voli in zone poco sicure, ciò in violazione della pari concorrenza e opportunità.

Volare su aree pericolose?

Scritto da Dario Romagnoli

Siamo inoltre sicuri che tutte le Autorità dell'aviazione civile d'Europa (le cui compagnie possono effettuare cabotaggio da e per tutta l'UE) siano in grado di analizzare tempestivamente ed efficacemente la mole d'informazioni che dovrebbero giungergli da fonti così diverse quali l'intelligence, il ministero degli esteri, il ministero degli interni, l'EASA - *Conflict Zone Information Bulletin*, l'ICAO *Online Conflict Zone Information Repository*, la FAA *Federal Aviation Administration* USA, l'*European Aviation Crisis Coordination Cell*, l'*Eurocontro Network Operations* e via dicendo?

Per garantire la massima sicurezza possibile ai cittadini europei che usano l'aereo per spostarsi, non sarebbe meglio, oltre che raccogliere le informazioni, che l'EASA fosse responsabile anche della loro analisi e che essa stessa emettesse i divieti di sorvolo applicabili obbligatoriamente a tutti gli operatori?

(11 ottobre 2016)