

Sei mesi sono passati dagli affannosi giorni di aprile in cui le [ceneri](#) emesse da un vulcano islandese dal nome pressoché impronunciabile (

[Eyjafjallajökull](#)

) tennero in scacco per più di due settimane il sistema europeo del trasporto aereo.

Enormi i [danni economici](#) provocati da quell'evento, e enormi anche le polemiche sollevate dal comportamento delle autorità preposte al controllo del traffico aereo che, preoccupate essenzialmente dalle possibili ricadute sulla sicurezza, bloccarono di fatto la circolazione aerea su gran parte dell'Europa.

Sono in molti, forse a ragione, a sostenere che le precauzioni prese all'epoca non fossero realmente giustificate. Si trattava di misure di prevenzione prese sulla base di precedenti esperienze e che, durante e dopo l'emergenza-ceneri, furono da molti giudicate esagerate.

Violente furono le polemiche nei confronti della linea di azione, giudicata troppo conservativa, che gli enti di controllo ritennero di dover mettere in atto sulla base di un discusso modello matematico di diffusione della nube vulcanica, e che portò al blocco quasi totale dei voli. E infatti l'intero sistema di rilevamento delle ceneri, valutazione del rischio e intervento operativo è in corso di revisione.

In particolare, fu da molti messo in discussione il ruolo dei VAAC (Volcanic Ash Advisory Center), la rete di osservatori che a livello mondiale si occupa del monitoraggio delle attività vulcaniche, da più parti accusati di avere un approccio troppo scientifico e poco operativo.

Ma forse un recentissimo avvenimento potrebbe indurre ad accordare maggior fiducia all'operato dei VAAC.

Il 26 ottobre, infatti, a seguito dell'eruzione del vulcano indonesiano Merapi, il VAAC di Darwin, in Australia, ha emesso una previsione di nube vulcanica fino a una quota di 10.000 metri sull'Indonesia. nonostante questo, i voli nella regione sono continuati normalmente.

Il giorno seguente, un A-330 operato da Thomas Cook Scandinavia per conto di Garuda, è decollato da Solo City (Indonesia) alla volta di Batam (anch'esso in Indonesia), da dove avrebbe dovuto proseguire alla volta di Jeddah (Arabia Saudita). A bordo, oltre all'equipaggio, c'erano 383 fedeli musulmani diretti alla Mecca in occasione dell'Hajj, il pellegrinaggio rituale che si tiene ogni anno nell'ultimo mese del calendario islamico.

Durante il volo, sull'aereo si è manifestato un leggero odore sulfureo, seguito da lievi fluttuazioni degli strumenti di bordo, ma l'atterraggio a Batam si è svolto senza problemi. Una volta a terra, però, un'ispezione tecnica ha rilevato danni ai motori, tali da impedire la successiva tratta per Jeddah, ed è stato necessario far arrivare un aereo sostitutivo, che ha portato i pellegrini alla loro destinazione con 21 ore di ritardo.

Al di là della facile battuta sulla montagna (in questo caso, il vulcano) che va a Maometto, vale la pena di chiedersi se le autorità aeronautiche non avrebbero fatto meglio a prestare maggiore attenzione al bollettino emanato dal VAAC di Darwin, chiudendo o limitando gli spazi aerei, per evitare di sottoporre i passeggeri al rischio di un'avaria in volo.

E magari, è anche il caso di domandarsi cosa sarebbe successo se il problema, anziché manifestarsi in un'area dove la densità dei voli è molto scarsa, si fosse verificato nei convulsi cieli d'Europa.

*(30 ottobre 2010)*