

La vicenda Germanwings è già stata inghiottita dal grande tritacutto mediatico senza fornire indicazioni utili né risposte, non diversamente dal famigerato volo malese sparito in tutti i sensi nel nulla. Vale la pena perciò continuare ad osservare da vicino il mondo delle compagnie aeree per mettere in relazione i fatti di cronaca di questi ultimi mesi.

Si viene a sapere che l'ente americano per l'aviazione F.A.A. (la più grande agenzia mondiale aeronautica) fosse a conoscenza dell'intero profilo psichiatrico di Lubitz e che ne avesse seguito attraverso le proprie strutture l'intero iter medico rifiutando inizialmente di rilasciare le licenze necessarie per l'addestramento del giovane in Arizona. Lo afferma il New York Times, sollecitando dubbi inquietanti sulle procedure con cui, attraverso il Lufthansa Training Program, l'allievo tedesco è approdato con regolare contratto alla Germanwings. Qualcuno ha nascosto la verità, perché? Chi e come governa i processi nelle aziende aeronautiche?

Pochi giorni fa un A320 della Turkish Airlines dopo una rocambolesca riattaccata ha concluso il suo atterraggio all'aeroporto di Istanbul finendo fuori pista con ala e carrello spaccati. La versione ufficiale descrive l'incidente come dovuto ad un effetto rotore indotto dalla turbolenza di scia dei jet in decollo e in atterraggio sulle due piste incrociate dell'Ataturk International. Sarebbe stata una turbolenza vicino al suolo la causa del contatto duro con la pista, del conseguente incendio motore e del rientro in emergenza. Ma le fotografie diffuse sul web dimostrerebbero che la versione non è affatto veritiera (nessuna traccia di incendio al motore) e che le ragioni dell'incidente, miracolosamente senza vittime, sarebbero ben altre.

Sul più popolare blog internazionale dei piloti di linea è apparso il giorno successivo l'intervento di un comandante turco, già executive manager ora in pensione, che -facendo nomi e cognomi- ha messo all'indice i vertici della compagnia turca della precedente e attuale gestione, indicandoli come meri prodotti della politica, del tutto privi di capacità e di esperienza aeronautica.

La reazione del blog è stata unanime e i piloti di mezzo mondo sono stati solidali nel ritenere estremamente diffuso il malcostume in tutto il globo, ammettendo la grave sofferenza e frustrazione gestionale che questo comporta.

Naturalmente le severissime norme di riservatezza delle Compagnie e i vincoli contrattuali non lasciano spazio a libere denunce o a clamorose prese di posizione. I sindacati sono molto abbottonati, avanzano ipotesi ma non affondano il colpo, non si esprimono chiaramente temendo ricadute sul lavoro e sui lavoratori.

Né tantomeno i piloti si fidano delle istituzioni: in molti Paesi, soprattutto in Africa e Asia, la consistenza degli enti di controllo dell'aviazione civile e commerciale è del tutto inesistente, essendo in pratica tali agenzie emanazioni delle compagnie di bandiera locali. In pratica il controllato controlla il controllore...

Un esempio per tutti il recente declassamento della direzione dell'Aviazione Civile indiana da parte dell'FAA per tutto il 2014, dovuto alle decine di infrazioni normative riscontrate in quel Paese dall'agenzia americana che aveva sottoposto l'ente asiatico ad un audit rivelatosi drammatico.

Corruzione e mistificazione esercitano dunque un ruolo preciso all'interno dell'industria del trasporto aereo, e le vicende cui abbiamo accennato fanno pensare che il fenomeno ci venga fatto apparire di proporzioni ridotte... proprio come la punta di un iceberg.

*(3 maggio 2015)*