

I - L'articolo scritto qualche giorno fa dall'ottimo Ivan Anzellotti mi offre il destro per qualche precisazione sullo stato della sicurezza dell'aviazione commerciale in quelli che i più benevoli definiscono "paesi aeronauticamente emergenti", e che altri più rudemente relegano nel "terzo mondo aeronautico".

Stiamo parlando, per esempio, di quei paesi che, nella famosa [black list dell'Unione Europea](#), figurano per intero, salvo qualche eccezione. In poche parole, anziché vedere elencate due o tre compagnie, tutte le compagnie di un paese sono interdette dal sorvolare gli spazi aerei europei. Poi, magari, siccome non è possibile privare totalmente un paese, e per giunta spesso grande e popoloso, della possibilità di avere collegamenti autonomi con la vecchia Europa, si cercano delle scappatoie.

Una di queste consiste nell'accordare a una delle compagnie più importanti (spesso la compagnia di bandiera) del paese in questione l'autorizzazione a esercitare le linee da e per l'Europa facendo ricorso ad aerei presi in *wet-leasing* (noleggio di aerei completi di equipaggio) da compagnie non incluse nella lista nera. Così facendo, in pratica, si delega ad altri il raggiungimento e il mantenimento dei requisiti di sicurezza minimi richiesti dalla normativa europea.

L'altra scappatoia è quella di includere almeno una delle compagnie di uno stato nel cosiddetto "Annesso B" della black list. In questa seconda parte della pubblicazione sono indicate le eccezioni, vale a dire quegli aerei che, pur appartenendo ad una compagnia soggetta a bando, sono comunque autorizzati a volare in Europa. In genere l'inserimento in questa lista presuppone che la manutenzione degli aerei esentati dal divieto sia effettuata all'estero, da ditte approvate dall'EASA; altrettanto dicasi per l'addestramento e il controllo degli equipaggi destinati a pilotarli.

Vi sarete già accorti che, al di là degli accorgimenti sopra elencati, l'inserimento di una nazione intera nella black list equivale a dichiarare l'inadeguatezza non delle sue compagnie, ma dell'intero sistema aeronautico del paese, con quello che ne consegue.

Tanto per cominciare, che se vi trovate a viaggiare all'interno di uno di questi paesi, prendere un aereo è cosa senza dubbio arrischiata. E questo è il rovescio della medaglia della black list. Che senso avrebbe infatti inserirci una compagnia dell'Estremo Oriente che dispone solo di quattro o cinque turboelica assolutamente non in grado di raggiungere l'Europa, se non quello di mettere in guardia il cittadino europeo che si trova a viaggiare in quell'angolo di mondo?

In pratica dunque si tratta dunque di un espediente messo in atto dalla vecchia Europa per proteggere in qualche modo i suoi cittadini. A ben vedere però si tratta di una messa in guardia che spesso non ha nessun valore pratico.

Aeronauticamente emergenti - I

Scritto da Pietro Pallini

Prendiamo l'esempio dell'Indonesia. E' il quarto paese più popoloso del mondo, e i suoi 250 milioni di abitanti sono sparsi su un territorio (sedicesimo al mondo per estensione) a cavallo tra due continenti e composto da ben oltre 17.000 isole.

Come pensate che sia possibile spostarsi rapidamente da un punto all'altro del paese, se non servendosi dell'aereo? ([continua](#))

(16 novembre 2015)