

# Paura di volare

ATTUALITÀ \_ (in)sicurezza aerea

di Antonella Trentin

**Agosto nero per il traffico nei cieli. Dal tragico incidente di Madrid con 154 morti al rischio scampato di Monaco di Baviera, le emergenze sono state tante, forse troppe. E un interrogativo ci preoccupa: non è che i costi esorbitanti dei carburanti incidono negativamente sui controlli? Ecco cosa abbiamo scoperto**



## Paura di



È successo persino ad AirFrance, prima compagnia del mondo per fatturato e terza per numero di passeggeri: la settimana scorsa un suo Boeing è uscito fuori pista in Canada. Ultimo di una preoccupante serie di incidenti in pochi giorni: prima il disastro della low cost Spanair con 154 morti, poi lo schianto di un aereo in Kirgizstan con 71 vittime, un Atr Air Dolomiti in fiamme a Monaco, un Boeing della Ryanair che ha perso 8 mila metri di quota in soli cinque minuti... Ma volare è ancora sicuro? Oppure, come dubitano alcuni esperti, per compensare il prezzo del carburante salito alle stelle le compagnie risparmiano sulla manutenzione e i rischi aumentano? Silvano Manera, direttore generale dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, respinge i sospetti. «Ogni anno in Europa si contano 10 milioni di voli con 700 milioni di passeggeri» dice. «Quello di Madrid è il primo e unico disastro del 2008. Gli altri incidenti sono banali, solo che

ormai i fari dei media sono accesi su di noi e i disguidi sono amplificati. Risultato: la gente ha il terrore di volare». In effetti, perché non dovrebbe essere spaventata quando legge che alcuni piloti, in modo anonimo, sostengono che la compagnia low cost Ryanair risparmierebbe sul carburante a scapito della sicurezza? Mentre Ryanair smentisce categoricamente, Manera sdrammatizza: «L'aeroporto è il luogo più sicuro al mondo. La media in Europa è di un incidente ogni 3 milioni e mezzo di voli. Nulla in confronto ai 5 mila morti sulle strade ogni anno nel nostro Paese! Nell'aviazione civile, infatti, sono obbligatori moltissimi controlli. Ogni 12 mesi l'Italia esegue mille verifiche sugli aeromobili come prevede il programma europeo Safa (Safety assessment of foreign aircraft). Insieme alle altre compagnie Ue, si arriva a 20 mila controlli su tutti i velivoli che transitano sul vecchio continente». I risultati delle ispezioni finiscono poi in una gi-

gantesca banca dati che seleziona l'elenco dei "cattivi", le compagnie che non rispettano le regole e le norme di sicurezza. «I vettori segnalati nella cosiddetta black list non possono viaggiare nei nostri cieli» spiega Vito Riggio, presidente dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile. «Il guaio è che spesso sono autorizzati a volare nel Paese dove ha sede la compagnia. È il caso dell'aereo del Kirgizstan, vietato in tutta l'Unione europea, ma non nell'area dov'è caduto. Per questo è fondamentale che chi viaggia all'estero controlli la black list sul nostro sito [www.enac-italia.it](http://www.enac-italia.it), in modo da evitare le compagnie a rischio per le tratte interne, soprattutto in Africa o Indonesia» (altre informazioni su [www.airsafe.com](http://www.airsafe.com) e [www.baaa-acro.com](http://www.baaa-acro.com)). E le low cost sono affidabili? In altre parole: il prezzo stracciato di un biglietto equivale a minore sicurezza? Il dubbio dev'essere venuto al sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti Roberto Castelli che ha



Nella foto, tratta da un video amatoriale, l'aereo dell'Air Dolomiti in fiamme sulla pista di Monaco, in Germania, il 24 agosto. Le 59 persone a bordo, quasi tutte italiane perché il volo era diretto a Bologna, sono fuggite attraverso i portelli di emergenza.



# volare



invitato l'Enac a rendere più severe le ispezioni sui voli super economici. «Sbaglia» dice Vito Riggio. «Non c'è proprio nulla da cambiare: i controlli sono gli stessi per tutte le compagnie. Anzi per le piccole sono più severi. Non solo: le società minori devono dimostrare di avere sufficiente patrimonio finanziario per far fronte alla manutenzione, altrimenti ritiriamo loro la licenza, com'è successo con Alpi Eagles». Conferma Ilario Tolini, direttore delle operazioni di volo della Wind Jet, la più grande compagnia low cost italiana, con 12 aeromobili e tratte di medio raggio in Europa e Medioriente: «Sulla sicurezza non si scherza. Non siamo incoscienti: a bordo dell'aereo ci siamo anche noi dell'equipaggio. E poi per una compagnia un incidente è l'anticamera del fallimento: nessuno vuole più volare con te». Ma i controlli non bastano a evitare rischi. Secondo l'autorevole sito Aviation safety network (aviation-safety.net), che esegue analisi statistiche sugli in-

cidenti aerei, il 53 per cento delle sciagure è causato da un errore del pilota. «Non siamo macchine» commenta Francesco Barbato, direttore esecutivo tecnico dell'Anpac, l'Associazione nazionale piloti aviazione commerciale. «Ma abbiamo tutti una grande preparazione alle spalle. Ogni sei mesi dobbiamo sostenere un esame dentro la cabina di simulazione, dove si riproduce un atterraggio con un motore guasto, o un'avaria, o un incendio, in fase di decollo. Atterraggio e decollo, infatti, sono le fasi più delicate, perché il comandante e il copilota hanno solo pochi secondi per reagire. Se l'equipaggio non supera la prova semestrale, viene sospeso e deve seguire un periodo di addestramento. Poi, se non passa neanche l'esame successivo, rischia il licenziamento». Il test, se così lo vogliamo chiamare, il comandante Maurizio Guzzetti, 49 anni, ex solista delle Freccie Tricolori, l'ha affrontato sul campo il 16 luglio 2004, su un Boeing 767 diretto a

Cuba con 276 passeggeri a bordo. «Durante il rullaggio» racconta oggi «c'è stata una grossa perdita di carburante che si è accumulato nel motore destro. L'aereo aveva già raggiunto una velocità tale da sconsigliare di interrompere il decollo. Ho subito messo in atto la procedura per spegnere l'incendio: sentivo i passeggeri urlare alla vista delle fiamme. Purtroppo il fuoco non si è spento e io non ho potuto scaricare il carburante in volo per tentare la discesa. Se l'avessi fatto, ci saremmo incendiati come una cometa. Così ho scelto il male minore: sono atterrato con 40 tonnellate in eccesso rispetto al peso consentito. In 90 secondi l'equipaggio ha evacuato tutti i passeggeri, nessun ferito. Non è stato azzardo, ma frutto di ragionamento: riascoltando la registrazione di bordo, mi ha colpito la mia grande freddezza. Eppure ho avuto paura. Ecco, simulazioni, prove e anni di esperienza servono proprio a questo: a non perdere mai la testa».

ANSA (6)/CONTRASTO (2) - AFP (2)/L'ESPRESSO