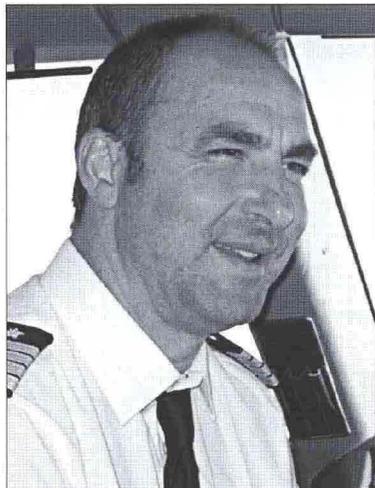


■ Convegno a Palermo organizzato dall'Associazione Sicurezza Volo

Wind shear: c'è bisogno di altri incidenti per applicare soluzioni di safety?

Safety e security indicano due aspetti dello stesso bisogno: sicurezza. Dopo l'attacco alle Torri Gemelle gli investimenti per la security si sono moltiplicati per difendere l'aviazione civile dal rischio di attentati ed i passeggeri oggi fanno i conti con procedure che impegnano risorse con il solo scopo di impedire che un potenziale attentato diventi realtà. Negli ultimi 60 anni di trasporto aereo le innovazioni nelle tecniche di costruzione e manutenzione degli aerei, nelle procedure di pilotaggio, nella formazione del personale di terra e di volo, nella regolamentazione tecnico-giuridica, hanno permesso un continuo incremento del livello di safety. In aviazione civile i pericoli maggiori sono rappresentati da ciò che può essere definito "terrorismo aereo" e che è caratterizzato da una volontarietà criminale, e da un più grave pericolo, perché invisibile, che scaturisce quando più fattori tra loro disgiunti si concatenano in maniera negativa e producono un disastro aeronautico involontario.

Chi si occupa professionalmente di aviazione sa bene che l'incidente aeronautico non è mai dovuto ad una singola isolata responsabilità, e che gli elementi in gioco sono ben più numerosi e complessi di quanto a prima vista possa sembrare. Numerosi incidenti dimostrano che la loro genesi era cominciata anni e anni prima e oggi sarebbe opportuno chiederci quali errori, certamente involontari, stanno strutturando l'incidente di domani. I fatti di terrorismo accaduti dal 2001 in poi hanno favorito nel pubblico la formazione di una coscienza e la consapevolezza che il pericolo del terrorismo, ed in particolare dal terrorismo aereo, non sia qualcosa di periferico, circoscritto a qualche angolo remoto del pianeta, ma un fenomeno che interessa chiunque compri un biglietto aereo. I fatti di terrorismo puntualmente riportati dalla cronaca hanno mantenuto vivo ed aumentato l'interesse del grande pubblico che ha recepito l'allarme lanciato da più parti. Oggi, chiunque debba spostarsi con un aereo sa di doversi sottoporre a controlli decisi proprio per garantire la sua incolumità e le proteste e gli



Filippo Capuano

Enav ha fatto sapere che entro la fine del mese inizierà i lavori per la costruzione del radar nel territorio di Isola delle Femmine

COM. TE. FILIPPO CAPUANO

PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE SICUREZZA VOLO

atteggiamenti di intolleranza iniziale hanno lasciato il posto ad un senso di responsabilità condivisa e generalizzata, che favorisce l'applicazione dei controlli stessi, rendendo più spedite le operazioni di preimbarco. Anzi, il passeggero ha mutato anche le sue abitudini, preferendo di buon grado sottoporsi ai controlli di security il prima possibile e trascorrere il resto del tempo prima dell'imbarco nell'area cosiddetta sterile.

Il grande pubblico però non ha la stessa percezione dei pericoli che attengono alla safety, quasi fosse consapevole di poterci fare poco per porvi rimedio. In effetti, l'attività di security aeroportuale, è qualcosa che si vede, che il pubblico vive e tocca con mano sentendosi parte dell'attività stessa di security, perché le procedure sono tali che il passeggero fa delle cose, come tirar fuori dalla borsa il suo computer, e questo lo fa sentire attore del processo più che spetta-

tore. Aver favorito nel passeggero la partecipazione alle procedure di security, come elemento essenziale di prevenzione contro il terrorismo aereo, ha contribuito a migliorare l'accettazione spontanea, aumentando l'attenzione e velocizzando le operazioni di imbarco. Purtroppo, non si può fare un analogo ragionamento per ciò che riguarda la safety, cioè quell'insieme di tecnologie e procedure poste a prevenzione dell'incidente aereo involontario. Questa diversa percezione trova la sua spiegazione nel fatto che il grande pubblico non vede e non tocca con mano questo tipo di sicurezza ed ha meno familiarità con tecniche e procedure che sono patrimonio di pochi addetti al settore, ai quali, in sintesi, è affidata una parte consistente di responsabilità per difendere la vita della gente.

Questo diverso sentire è stato oggetto del convegno organizzato a Palermo lo scorso 6 dicembre dall'Associazione Sicurezza Volo - Centro Studi e che in collaborazione con il Cerisdi, Centro Ricerche e Studi Direzionali, ha ospitato i massimi rappresentanti di Enac ed Enav oltre che della Federconsumatori, di membri delle istituzioni locali e nazionali, e dell'Istituto Superiore di Sanità. Non vi è alcun dubbio, infatti, che in occasione di un incidente aereo palesemente dovuto al terrorismo nessuno faccia riferimento al fattore umano, mentre, qualora le cause non siano immediatamente accertabili, l'ipotesi più ricorrente diventa proprio quella del fattore umano, conside-

CONTINUA ALLA PAGINA SEGUENTE



Gaspare Portobello

randolo come qualcosa di auto esplicativo. È già successo che nelle fasi iniziali di un post incidente la prima ipotesi sia stata quella dell'attentato terroristico per poi dirigere l'attenzione verso il fattore umano, che nell'immaginario collettivo identifica molto più banalmente un errore del pilota e basta.

Le ricadute di questa differente percezione nel pubblico determinano una diversa attenzione per gli investimenti che ricercano soluzioni per migliorare la safety. Infatti, nessuno si sogna di frapporre ostacoli e creare lungaggini burocratiche nel campo della security. Gli episodi dell'esplosivo contenuto nel tacco delle scarpe o degli esplosivi liquidi, hanno portato all'adozione immediata, ed a livello planetario, di regole che fino al giorno prima non esistevano. In un battibaleno sono state blindate le porte delle cabine di pilotaggio per renderle inespugnabili e piazzate telecamere a bordo per far vedere ai piloti chi bussa alla loro porta. Non si tratta di quattro soldi, ma di investimenti cospicui e, visto che il problema del terrorismo aereo è ben lontano dall'essere risolto, l'industria è alla ricerca di nuove tecnologie adatte a fronteggiare i nuovi pericoli. La velocità con la quale si fanno le cose nel campo della security dimostra come ci sia una sorta di corsia preferenziale, un disco verde che si accende ogni qualvolta un fatto di cronaca riguardante la security lo richiede, consentendo il superamento di ostacoli burocratici di ogni tipo per fare le cose che vanno fatte per difendere la gente dal pericolo.

Per la safety non è così. Bisogna aspettare spesso mesi e addirittura anni per avere i risultati delle inchieste aeronautiche che spiegano un po' più in dettaglio qual è la causa probabile dell'incidente. Sono pochi i casi che hanno portato all'adozione di provvedimenti immediati quali il

fermo degli aerei, o la chiusura di compagnie aeree e aeroporti. Il grande pubblico non si preoccupa della safety, perché è convinto in cuor suo che ci sia chi ci pensa. Come farebbe altrimenti a comprare il biglietto aereo? Nessuno pensa di comprare un biglietto di sola andata e la gente dà per scontato, insomma, che le piste di volo e tutto ciò che si portano a corredo siano lunghe quanto debbano essere, e gli aeroporti siano dotati di ciò che serve, le compagnie aeree abbiano una cultura tale da non ricercare il profitto a scapito della sicurezza, ed i piloti siano autonomi quanto basta per applicare quell'indipendenza di poteri che non gli è stata data come privilegio, bensì come un obbligo per la tutela dell'interesse pubblico, certamente superiore a quello dell'interesse privato del suo datore di lavoro. Purtroppo, gli ostacoli verso l'applicazione di soluzioni di safety rimangono sui tavoli di chi deve decidere anche per anni, a volte per sempre, lasciando innescati pericoli che avrebbero potuto essere adeguatamente contrastati.

Un esempio difficilmente contestabile di questo ragionamento è il programma wind shear italiano che rappresenta un safety case da portare in giro per il mondo. Durante il convegno di Palermo su "Safety and Security, Infrastrutture e Territorio" l'avv. **Gaia Matteini**, intervenuta in rappresentanza della Federconsumatori, ha puntualizzato che «le associazioni dei consumatori oltre ad intervenire nelle sfere di operatività loro proprie, ossia a fornire supporto informativo ed assistenza legale, devono sempre più spesso fare i conti con istanze che riflettono ansie e paure, più o meno razionali, dei consumatori. Le paure più frequentemente manifestate sono quelle che tutti possono immaginare: possibilità di avarie tecniche; conseguenze, in

termini di sicurezza, della vetustà o dell'eccessivo sfruttamento dell'aeromobile, affaticamento dei piloti; congestione del traffico aereo; fenomeni atmosferici anomali. In generale, si osserva come le paure dell'utente riguardino proprio quegli aspetti, collegati alla sicurezza intesa come safety, non visibili, non verificabili, e, dunque, fuori dalla sfera di controllo e percezione diretta. In occasione di eventi patologici, queste paure sono suscettibili di tradursi in una diffidenza generalizzata nei confronti del servizio aereo, con punte di apprensione quando si tratti di compagnie aeree cosiddette low cost, o voli charter, poiché, ancora oggi, persiste, tra una larga fetta di consumatori, un qualche scetticismo nei confronti del "volare a basso prezzo".

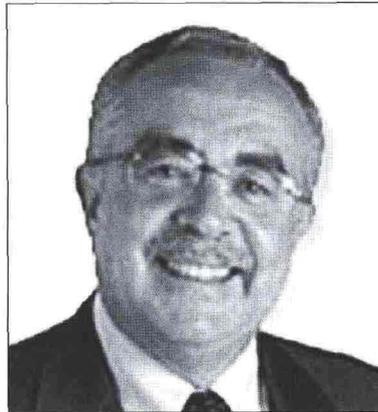
Le voci dei consumatori sulla safety ignorata si manifestano nella loro sofferenza quando l'incidente mostra in tutta la sua drammaticità che a bordo di un aereo si può anche morire per cause diverse dall'attentato terroristico. In questi casi i piloti, essendo l'unico anello visibile della catena del fattore umano, diventano il fattore umano, poiché è difficile scoprire a prima vista di quale smagliatura si sia resa colpevole la rete di protezione stesa intorno al trasporto aereo. Il programma wind shear nazionale, avviato da Enac ed Enav sull'aeroporto di Palermo Punta Raisi, è un esempio di smagliatura della rete. Fin dal 2004 Enac ed Enav con la collaborazione di Gesap, il gestore dell'aeroporto di Palermo, hanno inteso avviare il programma wind shear per risolvere un problema che da decenni aspetta di essere risolto e che riguarda quegli aeroporti nazionali che subiscono questo particolare fenomeno meteorologico. Ma per motivi che lasciano esterrefatti e non soltanto chi si occupa di trasporto aereo, il programma wind shear



Massimo Garbini



Adelfio Elio Cardinale



Francesco Musotto

nazionale ha ricevuto un significativo rallentamento.

Il prof. **Gaspare Portobello**, sindaco di Isola delle femmine, uno dei piccoli comuni alle porte di Palermo, intervenuto al convegno, si è sempre opposto all'installazione del Terminal Doppler Weather Radar, un sensore in grado di rilevare il fenomeno del wind shear nel sito prescelto dai tecnici di Enav. Il sindaco, si dice convinto dei danni alle salute provocate dalle onde elettromagnetiche del radar e contesta, anche con manifestazioni di piazza, le scelte tecniche alle quali è pervenuta Enav (cfr. AIR PRESS, Fasc. 47/10, pag. 1519). Vorrebbe che il radar fosse installato in altro luogo. A nulla è valsa la più che pacata spiegazione di **Massimo Garbini**, direttore generale di Enav, che ha sottolineato ai presenti in sala di come la Società di assistenza al volo abbia preso in considerazione e verificato la fattibilità di ogni singola richiesta che negli ultimi sette anni il sindaco ha fatto pervenire ad Enav. Le valutazioni dei tecnici però hanno confermato come luogo tecnicamente adatto il sito dell'ex caserma della Marina Militare della Nato situata nel territorio di Isola delle femmine. Del resto, quale interesse potrebbero avere i tecnici ad insistere su un luogo che ha creato così forte opposizione, piuttosto di cercarne un altro dove l'intero programma sarebbe stato già realizzato con buona pace di tutti, piloti compresi.

La presenza a Milano e Roma di altri due radar meteorologici dello stesso tipo (TDWR), la volontà di Enav di collocare uno strumento a lettura diretta e pubblica, affinché chiunque possa leggere continuamente il livello di radiazione emessa dal radar, l'esclusione categorica di danni alla popolazione sancita dall'Istituto Superiore di Sanità, le dichiarazioni pubbliche del prof. **Adel-**

io Elio Cardinale, uno dei massimi esperti italiani nel campo della radiologia e della protezione fisica e medica che senza mezzi termini ha detto che «si conferma quanto da anni affermato dalla comunità scientifica, oncologi come **Veronesi, Tirelli**, fisici come **Bernardini, Regge**, i quali parlano di pericoli immaginari che talora rappresentano facezie e posizioni pseudo scientifiche. L'onestà scientifica deve contrastare le ideologie, le ossessioni e le paure sfruttate a fini politici, ritengo che sia molto più grave mettere a rischio l'incolumità dei cinque milioni di passeggeri che ogni anno passano da Punta Raisi sfidando il wind shear rispetto a pericoli infondati, inesistenti e non documentati», non hanno scalfito la caparbia pretestuosa degli oppositori ad oltranza. Né ha sortito alcun effetto anche la proposta di ridurre del 50% la potenza di emissione del radar, benché al 100% rispetti ampiamente i limiti di legge. Nulla di tutto ciò ha convinto il sindaco Portobello ed i suoi concittadini, ormai da troppo tempo allarmati da un pericolo completamente inventato. E in quest'ottica si è espresso anche il TAR Sicilia, respingendo il ricorso del Comune di Isola delle Femmine e riaffermando in sintesi che mentre il pericolo delle radiazioni è tutto da dimostrare, quello del wind shear negli aeroporti è più che dimostrato.

Una chiave di lettura del problema è però arrivata dall'on. **Francesco Musotto**, capogruppo della MPA all'Assemblea Regionale Siciliana che, prendendo la parola durante il convegno ha ricordato come su ampio spazio della ex caserma Nato di Isola delle Femmine ci fosse un progetto di riconversione in parco marino sponsorizzato proprio dal Comune di Isola delle Femmine, circostanza questa confermata dallo stesso sindaco Portobello durante una intervista ri-

lasciata alla trasmissione Report. L'on. Musotto ha insistito sulla necessità di collocare l'antenna al più presto per assicurare ai passeggeri quella sicurezza necessaria in caso di wind shear. Il wind shear è quindi un pericolo al quale la safety ha provato a dare una soluzione, fallendo l'obiettivo non già per ragioni, legittime, di dubbi alla salute, bensì per un ipotetico programma di riconversione di un pezzo di territorio rientrato nelle disponibilità del Comune di Isola. Per questo, l'on. **Pippo Fallica**, segretario alla camera dei deputati, parlamentare PDL e fondatore di Forza del Sud, ha preso la parola rimarcando non soltanto l'impegno che lo ha portato a seguire la vicenda con interrogazioni parlamentari che risalgono al 2003, ma ricordando come l'interesse della collettività, rappresentato dai milioni di cittadini che usano l'aeroporto di Punta Raisi, non possa essere subalterno ad interessi economici di tipo locale. Con molta probabilità, se si fosse trattato di un problema di security il paese non avrebbe aspettato sette anni per risolverlo. È ciò che si deduce dagli sforzi fatti in campo nazionale ed internazionale per contrastare il terrorismo, ampiamente illustrati da **Francesco Fucarini**, vice Questore della Polizia di Stato, tra i relatori del convegno.

La safety, insomma, riceve meno attenzioni da parte del grande pubblico, sembra più una cosa per addetti ai lavori, ma quando chi ne ha il dovere istituzionale vuole agire, come nel caso del wind shear, trova ostacoli di ogni tipo. È forse questo quel fattore umano richiamato da più parti in caso di incidenti e del quale la parte visibile è costituita dai piloti dell'aereo incidentato? L'inchiesta sull'incidente del volo Wind Jet IV243 del 24 settembre scorso, protagonista di un CFIT (Controlled Flight Into Terrain) che per mera fortuna non ha avuto conse-

CONTINUA ALLA PAGINA SEGUENTE



Pippo Fallica



Giacomo Terranova



Vito Riggio

Azimut

AirPress 48 13 dicembre 2010

guenze mortali, è ancora in corso e qualsiasi ipotesi non avrebbe niente di professionale, ma una riflessione va fatta. Da più parti c'è stato il tentativo di colpevolizzare i piloti, quasi a dire che non è stato il wind shear la causa dell'incidente, così traendo nuova forza per opporsi all'installazione del radar. Potrebbe anche essere così, ma cosa cambia? La safety non può e non deve aspettare che un incidente le dia il pretesto per agire. Capita a tutti prima o poi di volare e per questo la sicurezza del volo è un dovere ed un diritto di tutti, ma quanto accaduto nel corso di questi ultimi sette anni rafforza la convinzione che il grande pubblico, la gente, non ha la stessa percezione sulle conseguenze che derivano dalla mancanza di safety a meno che, gli incidenti aeronau-

tici non avvengano a raffica, come nel corso dell'estate del 2008. Allora il grande pubblico scopre la mancanza di safety e i morti che si porta appresso.

È giusto pensare che Enac, il nostro regolatore, lavori continuamente per ricercare soluzioni di security e di safety che funzionino all'occorrenza. Infatti **Alessandro Cardì**, direttore centrale infrastrutture aeroporti di Enac, ha rimarcato come l'Ente a più riprese adotti soluzioni di sicurezza attiva, passiva ed integrata. Ha ancora aggiunto che se l'incidente del volo Wind Jet a Palermo non ha avuto più gravi conseguenze, si deve alle opere di rifacimento delle strisce di sicurezza che Gesap ha eseguito preventivamente e che investite da continue piogge hanno comunque opposto una resistenza

adeguata e impedito ulteriori danneggiamenti del velivolo. Un tipico esempio di sicurezza passiva, di safety, realizzato prima che l'incidente accadesse. L'intervento tra i relatori dell'on. **Giacomo Terranova**, membro della Commissione Trasporti della Camera, ha evidenziato che le perplessità dei cittadini, con ciò riferendosi alle istanze del sindaco Portobello, sono legittime e vanno prese in considerazione, ma dopo aver valutato le varie posizioni occorre «buttare il cuore oltre la siepe, avere tutti il coraggio di dire sì, decidere di far partire subito i lavori per la costruzione del radar nel territorio di Isola delle Femmine, poiché gli interessi in conflitto non sono neanche lontanamente comparabili. La necessaria attenzione all'innalzamento delle condizioni di sicurezza dei voli si pone come prioritaria rispetto al resto».

La vicenda del programma nazionale per la difesa del wind shear è quindi emblematica per come si è svolta fino a questo momento, anche se Enav ha annunciato nel corso del convegno che comincerà i lavori entro la fine del corrente mese di dicembre. Fino ad oggi però, un pericolo che esiste da 30 anni negli aeroporti di Palermo, Genova, Reggio Calabria, Pantelleria, Napoli, per citare quelli a maggior rischio non è stato risolto, segno che l'attenzione del grande pubblico per la safety viene risvegliata solo in casi di disastri. È stato compito di **Vito Riggio**, presidente dell'Enac, concludere il convegno ristabilendo i giusti termini della questione e riaffermando le responsabilità delle parti in campo, rivendicando la completa autonomia decisionale dell'Ente nei confronti di chiunque, soprattutto per le questioni riguardanti la sicurezza, e non vi è alcun dubbio che gli organi tecnici preposti a fornire le soluzioni in campo aeronautico siano Enac ed Enav. Il fattore umano era abbondantemente presente durante il convegno e si è manifestato più volte, nelle intenzioni a favore e contro, nelle dichiarazioni, nei comunicati stampa, nelle opposizioni di quanti sono intervenuti. Rimane una domanda alla quale tutti in cuor proprio dovrebbero dare una risposta. Negli Stati Uniti, prima che il problema del wind shear fosse affrontato con tecnologia e procedura adeguate si sono verificati 18 incidenti che hanno provocato 575 vittime. C'è forse bisogno di altri incidenti per applicare soluzioni di safety che nel mondo sono già applicate da tempo? Perché parlarne domani del fattore umano, parliamone oggi. ●

G&G Aviation

Augura

COMPAGNIE AEREE

AEROPORTI



TRAINING

OPERATORI EXECUTIVE

Buone Feste

marketing@ggaviation.com - Viale Regina Margherita 216 00198 ROMA
Telefoni: 06 916507834; 06 90287269 Fax: 06 62204662

www.ggaviation.com