

Le runway incursion e le Raccomandazioni ANSV in Italia

Gli eventi incidentali denominati "incursioni di pista" o runway incursion sono al primo posto nelle agende di lavoro degli organismi di sicurezza del volo. In Italia ed anche all'estero.

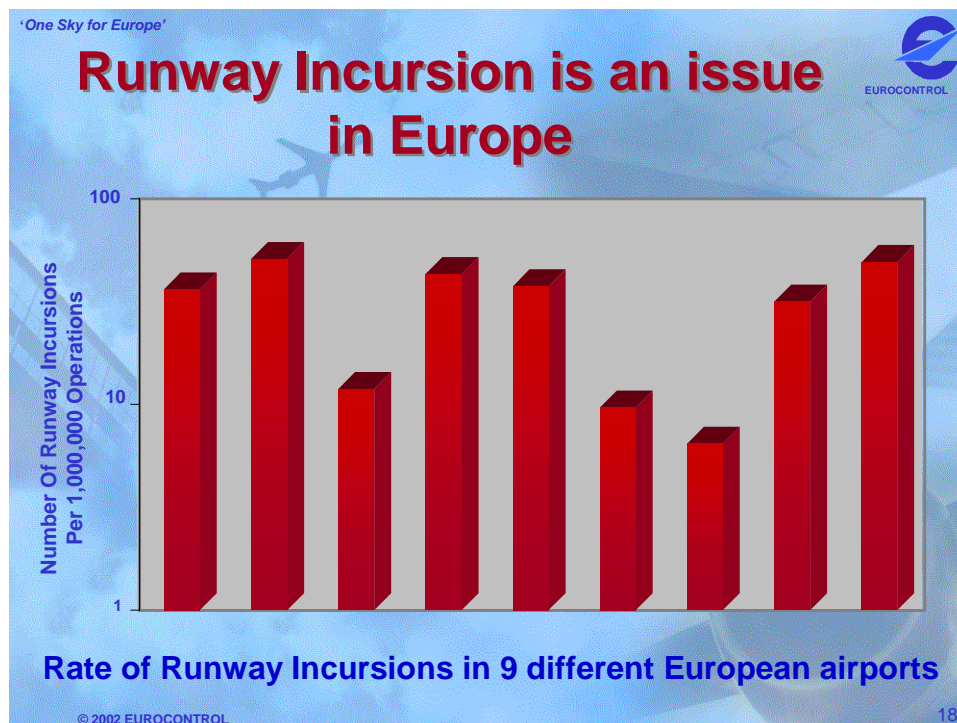
George PAULSON è Director Safety, Airspace, Airports and Information Services EUROCONTROL, e nell'ambito del convegno "One sky for Europe" ha esaminato il rischio "runway incursion" negli aeroporti della Comunità.

Ha inquadrato i fattori correlati a tali eventi e precisamente:

- la configurazione infrastrutturale (numero delle piste, posizione dell'aerostazione e reciproca collocazione)
- procedure operative esistenti e numero di movimenti in pista (somma di decolli ed atterraggi)
- livello di competenza e qualificazione del personale

Statisticamente sono state stimate le "runway incursion" (collisioni, indebite occupazioni di pista o altre sottoseparazioni procedurali) in rapporto al numero di movimenti in pista su 9 aeroporti del continente.

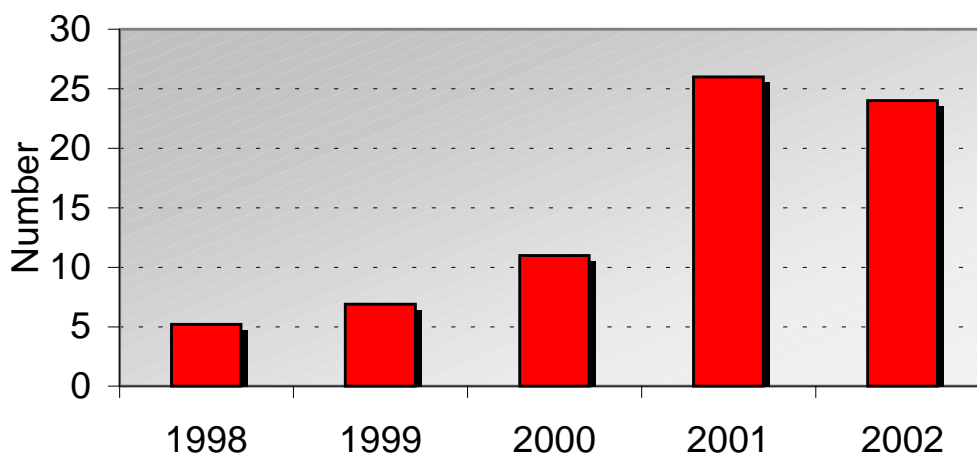
Gli aeroporti analizzati non sono stati identificati, anche se lo schema delle stime sono in sintesi quelle della tabelle sottostante.



Nel corso del 2004 gli aeroporti italiani hanno registrato numerosi episodi runway incursion (Capodichino, Trapani, Malpensa, Fiumicino, Torino, Pisa, Bolzano, Foggia) e l'ENAC nel contesto dei programmi European Action Plan for the prevention of Runway Incursions", ha attivato su ogni scalo aereo del Paese le cosiddette "Local Runway Safety Team".

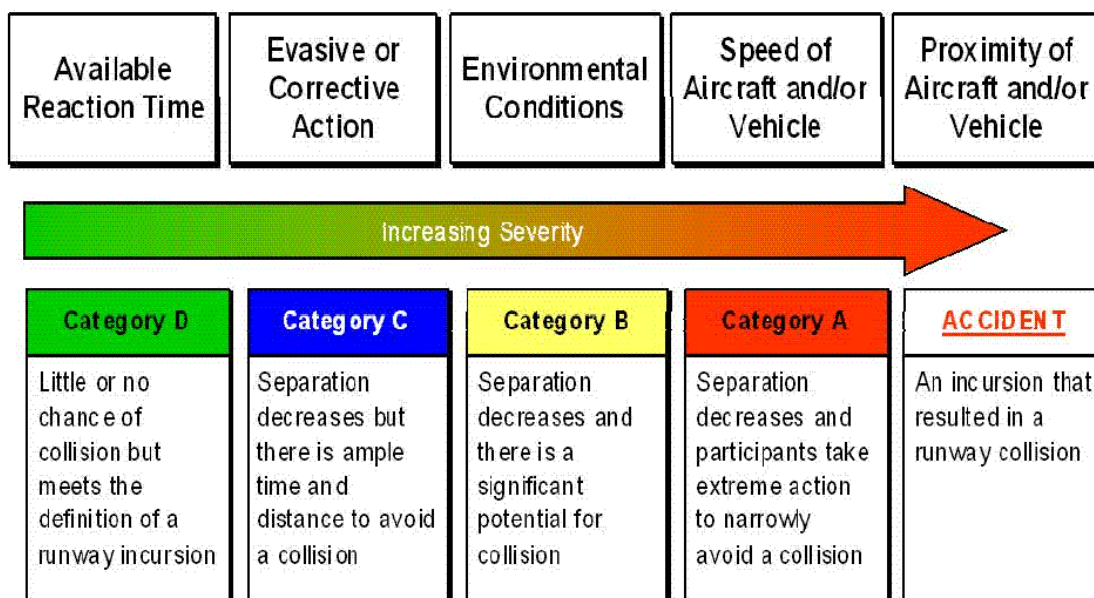
L'organismo LRST dovrebbe rappresentare una sorta di strumento, nella disponibilità di ogni operatore per lo studio e la prevenzione degli eventi di incursioni di pista

La casistica degli episodi Runway Incursion, nelle diverse tipologie del rischio ha rilevato un numero di episodi rapportato alle operazioni di volo.



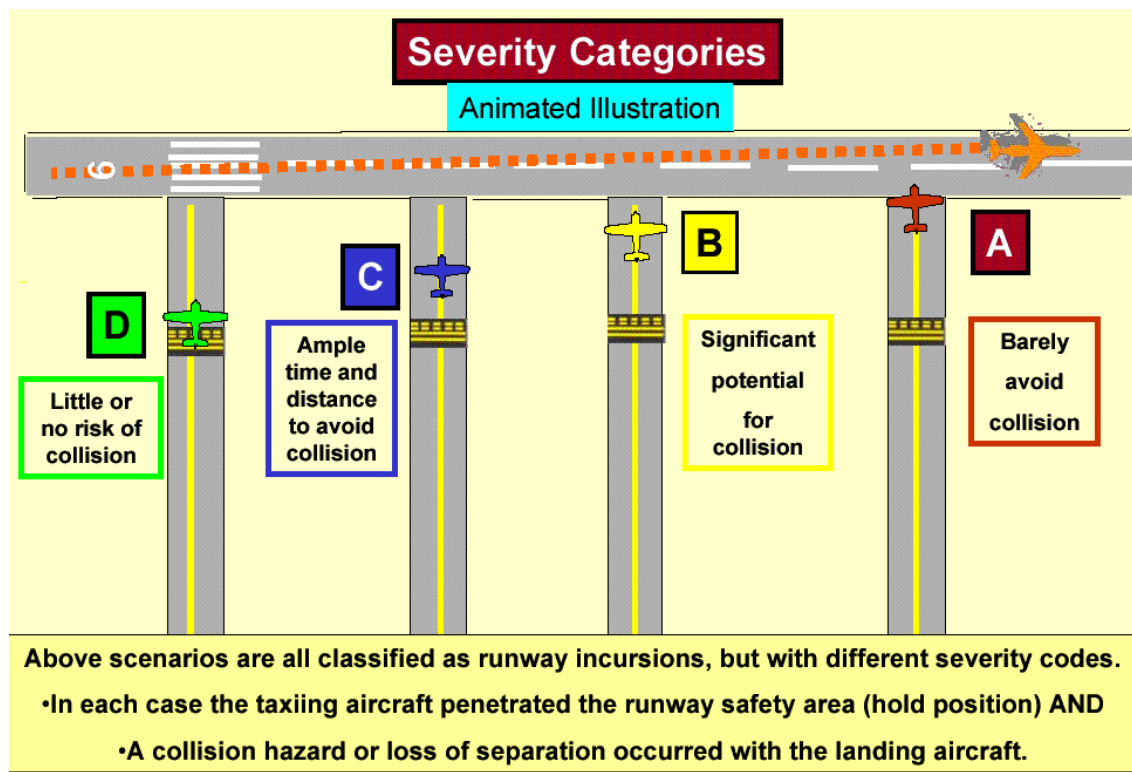
La stessa casistica inquadra una classificazione progressiva del rischio.

Runway Incursion Severity



The following slide illustrates how a variety of simple taxiing dimensions can dramatically impact the severity of a runway incursion.

Per un maggior dettaglio occorre gli investigatori hanno rappresentato le seguenti modalità del rischio di "collisione al suolo" o runway incursion.



In un recente Rapporto d'inchiesta ANSV, relativa alla "runway Incursion" occorsa il 27 aprile 2004 a Napoli Capodichino, classificato come "inconveniente grave", avendo interessato un MD 82, marche I – DAVS ed un Boeing 737 marche F-GKTA sono state emanate ben quattro (4) Raccomandazioni di Sicurezza.

Sono rispettivamente:

- Raccomandazione ANSV – 30/93/4 –1/04
- Raccomandazione ANSV – 31/93/4 –2/04
- Raccomandazione ANSV – 32/93/4 –3/04
- Raccomandazione ANSV – 33/93/4 –4/04.

Destinatari sono l'ENAC e l'ENAV e segnalano l'urgenza di interventi sulla corretta esecuzione degli standard nelle comunicazioni, con programmi di training specifici, la sensibilizzazione del personale interessato e l'opportunità di attenersi alle prescrizioni ICAO.

Ma non è la prima volta che l'Agenzia (ANSV), a seguito di incidenti o inconvenienti gravi, quindi dopo le investigazioni rituali, ha emanato direttive specifiche invitando gli organismi competenti a predisporre misure adeguate.

La prima volta dopo l'episodio di runway incursion di Malpensa nell'agosto 2001, tra un Boeing 777 Air Europe in decollo e un aereo Egypt Air. Prima dell'incidente di Linate, con Raccomandazioni riconducibili alle problematiche runway incursion:

- ANSV – 27/95 –2/I/01
- ANSV – 28/95 –3/I/01
- ANSV – 29/95 –4/I/01
- ANSV – 31/95 –6/I/01

L'Agenzia investigando sulla runway incursion 2001 di Malpensa aveva anche predisposto due messaggi di Allerta rispettivamente il 4 settembre e 9 settembre, sollecitando:

- **“azioni di competenza”“ finalizzato a prevenirepossibili runway incursion”.**

Altre Raccomandazioni attinenti la problematica “runway incursion” sono state emanate anche nel Rapporto d’Inchiesta finale dell’incidente di Linate

- **Raccomandazione ANSV – 1/113 – 7 A/04**
- **Raccomandazione ANSV – 3/113 – 9 A/04**
- **Raccomandazione ANSV – 7/113 - 13 A/04**

La serie di Raccomandazioni ed i Messaggi di Allerta emanati non hanno tuttavia impedito altri episodi di “runway incursion”. Anzi, nell'ottobre 2004, ad oltre tre anni dalla “runway incursion” con il maggior numero di vittime aerei registrata in Italia, il Presidente dell'ANSV Bruno Franchi ha rilasciato una intervista a Repubblica sulle conformità di Linate e sulle Raccomandazioni emanate dall'ANSV riportava:

Bruno Franchi, presidente dell'Associazione sicurezza voli: Linate è la nostra spina nel fianco

“Troppi problemi in quello scalo ignorate tutte le raccomandazioni”

ENRICO BONERANDI

MILANO — Ogni incidente (anche solo sfiorato) che avviene nei cieli o in uno scalo italiano da quattro anni viene analizzato dall'Associazione nazionale per la sicurezza del volo, che formula — se è il caso — «raccomandazioni» perché il guaio non si ripeta. Spesso sono parole al vento: le «raccomandazioni» vengono insabbiate. «L'aeroporto di Linate per noi è una spina nel fianco: sono ben 18 le raccomandazioni che abbiamo espresso su problemi rilevati in quello scalo. Almeno la metà non hanno avuto riscontro», accusa Bruno Franchi, presidente dell'Ansv.

Professor Franchi, perché non vi danno ascolto?

«Diciamo che da noi c'è ancora scarsa sensibilità sul tema della sicurezza».

Gli incidenti però non sono rari, e ancora di più le mancate collisioni in pista, quelle che chiamate «runway incursions».

«Ogni anno a noi vengono segnalati almeno 300 tra incidenti o inconvenienti gravi: noi li vagliamo e poi apriamo le inchieste relative. Ma in realtà i guai che succedono sono parecchi di più, solo che non ce lo fanno sapere».

Ve li tengono nascosti?

«La mancata collisione in pista accaduta a Malpensa un paio di settimane fa ci è stata segnalata dai danesi e dagli svedesi. Alle nostre autorità forse era sfuggita».

Come può succedere una cosa del genere?

«Spesso le cause sono disguidi burocratici, difficoltà di comunicazione. Eppure esistono protocolli precisi».

Non è che le vostre critiche danno fastidio?

«Per qualcuno forse siamo scomodi: certi guasti prima che arrivassimo noi venivano regolarmente tenuti segreti. Ma se ci vedono come dei giudici sbagliano, perché esula dai nostri compiti indicare responsabilità».

Qual è il livello della sicurezza dei voli oggi in Italia?

«Per l'aviazione commerciale la situazione negli ultimi tre anni è complessivamente migliorata, mentre per quella turistico-sportiva e l'elicotteristica resta molto

critica. Dall'inizio dell'anno ci sono stati 27 incidenti con 10 morti e 7 feriti».

Le mancate collisioni in pista sono all'ordine del giorno.

«Da gennaio a oggi, più di venti. E le cause sono quasi sempre le stesse. Una è la configurazione degli aeroporti: troppo complessi, quando ci sarebbe bisogno della massima semplicità».

Malpensa è tra gli aeroporti «complicati»?

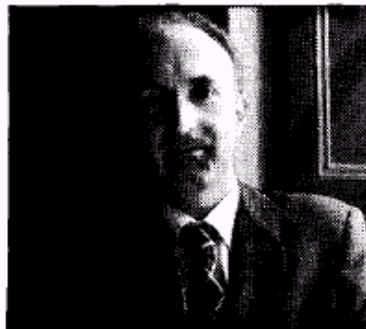
«Per spostarsi da una parte all'altra, a Malpensa i velivoli devono attraversare una pista attiva. I rischi sono evidenti».

Le altre cause di collisioni a terra?

«I controllori per comunicare con gli aerei utilizzano frequenze diverse tra loro. Così uno non è a conoscenza di quello che fa l'altro. E poi mettiamoci i cosiddetti fraintendimenti nelle comunicazioni radio: fraseologie confuse, ci si parla in inglese e magari qualcuno non lo conosce bene...».

Ma voi dell'Ansv siete qualificati per suggerire le soluzioni giuste?

«Dopo che a Fiumicino lo scorso luglio è rientrato un Boeing 767 con un motore in fiamme, abbiamo inviato tre raccomandazioni urgenti alla Federal Aviation americana, che le sta valutando con attenzione. È vero che ci occorrerebbero più finanziamenti e il doppio del personale, ma con le ultime finanziarie che tagliano i soldi agli enti pubblici non c'è molto da sperare».



Bruno Franchi, presidente Ansv