

# COMMENTI ALL'INCHIESTA SULL'INCIDENTE RYANAIR A CIAMPINO

## SOMMARIO

- **Acronimi usati**
- **Premessa**
- **Le inchieste sui bird strike in Italia**
- **Ciampino: ruoli e competenze nel 2008**
- **Cause dell'incidente**
- **Raccomandazioni mancanti**
- **Segnali premonitori e aspetti collaterali**

## ACRONIMI USATI

- AdR: Aeroporti di Roma spa
- AIP: Aeronautical Information Publication
- ANSV: Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- ATC: Air Traffic Control
- ATIS: Automatic Terminal Information Service
- BSCI: Bird Strike Committee Italy
- CdN: Codice della Navigazione
- CTA: Controllore del Traffico Aereo
- EASA: European Aviation Safety Agency
- ENAC: Ente Nazionale Aviazione Civile
- ENAV: Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
- FAA: Federal Aviation Administration
- ICAO: Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile
- NOTAM: Notice to Airmen
- SAR: Search and Rescue
- TWR: Torre di Controllo
- VVF: Vigili del Fuoco
- WBA: World Birdstrike Association

## Premessa

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), l'organismo italiano che ha il compito di condurre le inchieste indipendenti sugli incidenti e inconvenienti aeronautici, ha recentemente rilasciato la relazione finale sull'incidente occorso il 10.11.2008 nell'aeroporto di Roma Ciampino al Boeing 737 EI-DYG della compagnia Ryanair.

Si rimanda a quel documento per la dinamica dell'incidente e le evidenze fattuali; in questa sede, come di consueto, si proporranno osservazioni, commenti e suggerimenti allo scopo di esplorare settori non toccati nella relazione di inchiesta ma probabilmente importanti ai fini della prevenzione.

Ci si concentrerà dunque su ciò che la relazione non dice, e che invece sarebbe stato utile avesse detto.

Nel solco del metodo previsto dall'Annesso 13 ICAO e dalla stessa ANSV, il solo obiettivo sarà quello di fornire un contributo alla prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti.

## Le inchieste sui bird strike in Italia

E' questa la seconda volta che l'ANSV è chiamata ad occuparsi di un incidente/inconveniente dovuto a questa causa. La prima fu a proposito di una doppia ingestione occorsa a Roma Fiumicino il 7.7.2007 a un Boeing

767 della Delta. In quella circostanza non vi furono né vittime né feriti ma solo danni ai propulsori e un alto rischio di evento catastrofico. Vittime che invece ci furono il 1.6.2003 a Linate a seguito di un incidente occorso a un piccolo bireattore precipitato dopo un'avaria a un motore causato dall'ingestione di colombi. Per quell'incidente si è ancora in attesa della relazione e delle relative raccomandazioni, che costituiscono la parte proattiva e la "lezione da imparare" affinché eventi simili non si abbiano a ripetere.

L'inchiesta di EI-DYG giunge comunque a conclusione dieci anni dopo l'evento, quando peraltro alcuni soggetti avevano già autonomamente corretto e migliorato le proprie procedure operative e quando, visto il tempo trascorso dall'incidente, le raccomandazioni emesse dall'ANSV sembrano più l'evasione di una pratica aperta e da concludere, piuttosto che un esercizio di prevenzione.

### **Ciampino: ruoli e competenze nel 2008**

Roma Ciampino era un aeroporto il cui status era quello di "militare aperto al traffico aereo civile.

**L'Aeronautica Militare (AMI)** era una delle due autorità aeroportuali, mentre l'altra era l'ENAC.

AMI ed ENAC avevano differenti competenze e responsabilità sulle diverse parti del sedime, sul piazzale e sulle installazioni (l'aeroporto è base del 31° Stormo e di altri servizi, es. Ricerca e Soccorso – SAR-) mentre la maggior parte delle attrezzature, infrastrutture e servizi erano stati consegnati all'ENAC o da questo realizzati direttamente, in base ad un accordo fra le amministrazioni civili e militari, a seguito della L. 242 del 1980.

**L'ENAC** è l'Autorità nazionale per l'aviazione civile. I suoi compiti e responsabilità sono stabiliti dalla legge e comprendono in sintesi la regolazione tecnica, la certificazione ed il controllo sull'intera aviazione civile. L'Ente possedeva articolazioni centrali e periferiche chiamate Direzioni Aeroportuali che avevano più o meno gli stessi compiti su base territoriale. Il Direttore aeroportuale poteva emettere disposizioni regolamentari sotto forma di ordinanze valide entro i limiti della propria giurisdizione. La prevenzione dei bird strike era tradizionalmente uno dei punti regolamentati da ordinanza.

**Aeroporti di Roma spa (AdR)** è il gestore aeroportuale che sovrintende sui servizi in genere forniti nell'aeroporto. La sua attività era regolata da un contratto di programma sottoscritto con l'ENAC. AdR come gestore, e Ciampino come infrastruttura aeroportuale, erano certificati dall'ENAC secondo la normativa nazionale ed ICAO.

I servizi del traffico aereo (ATS), che comprendono i servizi di Avvicinamento (APP) e di Torre (TWR), ricadevano sotto la responsabilità dell'AMI.

Per completezza di informazione, al momento della pubblicazione della relazione finale cinque investigatori dell'ANSV su sette sono ufficiali dell'AMI, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale di S.A. dell'AMI, è nel Collegio dell'Agenzia dal 2017 e il Direttore Generale è un Brigadiere Generale (della riserva) sempre dell'AMI.

### **Cause dell'incidente**

L'ANSV individua le cause dell'incidente come segue:

- *"Improvvisa perdita di spinta su entrambe i motori conseguente ad un impatto massivo con volatili durante la manovra di go around"*

Fra i fattori contributivi menziona:

- *"Inadeguata efficacia delle misure di controllo e dispersione dell'avifauna poste in essere, alla data dell'incidente, dal gestore aeroportuale"*

Altri fattori contributivi sono stati individuati nella decisione di effettuare la manovra di *go around* quando l'aeromobile si trovava a 7 secondi dal contatto con la pista, a sua volta influenzata dalla mancanza di indicazioni all'equipaggio per casi del genere e da insufficiente addestramento specifico.

### **Raccomandazioni mancanti**

Mentre questi ultimi fattori contributivi sono stati esaurientemente trattati e fatti oggetto di opportune raccomandazioni (a FAA e EASA), non una parola è stata spesa per il primo di essi, ovvero per l'insufficienza delle misure aeroportuali di prevenzione contro i *bird strike*. La relazione menziona il fatto, anche più sopra sottolineato, che il gestore aeroportuale ha in seguito autonomamente adottato misure più efficaci di quelle in essere al momento dell'incidente. Ma poiché le inchieste sono finalizzate alla prevenzione, e soprattutto

sono dirette all'intera comunità aeronautica mondiale, non sarebbe stato inutile un richiamo all'Autorità affinché intensifichi la verifica sullo **stato della prevenzione in tutti gli aeroporti di competenza**.

Se pure va dato atto all'ENAC di aver fatto sensibili progressi in tema di produzione di normative, indicazioni tecniche, linee-guida, tuttavia la progressiva riduzione di personale delle Direzioni aeroportuali, conseguente alla mutata filosofia dell'Ente, ha lasciato sguarnite alcune aree prima presidiate da un nucleo di ispettori. Da ente di presidio l'ENAC si è infatti via via trasformato in un ente certificativo con la maggioranza delle sue funzioni accentrate presso la sede centrale. A ciò si aggiunge il fatto che molto spesso il gestore aeroportuale affida le funzioni di bird control a imprese esterne. L'azione di vigilanza viene esercitata di fatto a distanza e/o in occasione di visite ispettive. Ma anche a livello centrale le risorse messe a disposizione per questo specifico settore sono scarse tant'è che l'ultimo rapporto dell'ENAC/BSCI sullo stato dell'arte in materia di *wildlife strike*, relativo al 2017, è stato diffuso con notevole ritardo solo nel Marzo 2019. L'ENAC non dispone di un esperto ornitologo organico all'ente ed ha optato per un consulente esterno, con tutte le difficoltà di ordine amministrativo che il suo status determina. La raccomandazione dovrebbe quindi verteere soprattutto sull'**incremento dell'organico dell'area tecnico-amministrativa preposta a questo settore e sulle risorse ad essa assegnate**.

L'intensificazione della vigilanza sui gestori varrebbe anche a scongiurare spiacevoli e banali cadute di attenzione quali la presenza in AIP parte AD2 relativa agli aeroporti di Ancona e Bologna, della nota: *"Al fine di verificare l'efficacia delle onde elettromagnetiche riguardanti l'allontanamento degli uccelli dall'area di manovra, è richiesto ai piloti di attivare l'equipaggiamento radar meteo prima del decollo e dell'atterraggio"* mentre la relazione a pag. 98 cita una modifica al FCTM (Flight Crew Training Manual) Boeing 737 da parte del costruttore, successiva all'incidente, che ribadisce l'ormai ben nota evidenza: *"The use of weather radar to scare birds has not proven effective"*.

L'inchiesta ha determinato che il gestore aeroportuale, all'epoca dell'incidente faceva effettuare alla BCU (*Bird Control Unit*) tre ispezioni giornaliere.

Peraltro sia la Circolare ENAC APT 01A al momento in vigore, che le Recommended Practices dell'IBSC (International Bird Strike Committee) del 2006 già prevedevano misure sostanzialmente diverse. La prima infatti richiedeva *"un'azione continua di vigilanza"* mentre le seconde raccomandavano *"a properly trained and equipped bird/wildlife controller should be present on the airfield for at least 15 minutes prior to any aircraft departure or arrival. Thus, if aircraft are landing or taking off at intervals of less than 15 minutes there should be a continuous presence on the airfield throughout daylight hours"*.

Preso atto che il gestore di Ciampino dopo l'incidente, e senza attendere le conclusioni dell'inchiesta, ha radicalmente intensificato la frequenza delle ispezioni, il rapporto del BSCI, organo dell'ENAC, relativo all'anno 2016, ha posto in luce che circa il 40% degli aeroporti nazionali dichiarava ancora di effettuare da 3 a 6 ispezioni giornaliere dell'area di manovra.

Un altro punto critico che (non) emerge dalla relazione è quello del **coinvolgimento di tutti gli attori** sulla scena aeroportuale ai fini della prevenzione, con particolare riferimento al controllo del traffico aereo, a Ciampino di competenza dell'Aeronautica Militare. Per la verità la criticità rimane identica anche laddove il servizio è effettuato dall'ENAV spa.

Una delle domande che ci si sarebbe dovuti porre infatti è la seguente: avrebbe potuto (o dovuto) il controllore di TWR autonomamente osservare e identificare i movimenti dello stormo ed adottare i provvedimenti del caso, prima fra tutti informare l'equipaggio, o addirittura revocare l'autorizzazione all'atterraggio?

E prima ancora, lo stormo poteva essere visto e che consistenza aveva? A questo proposito la relazione usa aggettivi vaghi quali *folto*, *grande*, il copilota del volo lo descrive come *enorme*; il pomeriggio del giorno prima la BCU aveva allontanato circa 1300 storni esplodendo 35 colpi di arma da fuoco a salve. Questi uccelli si concentrano regolarmente ogni inverno nell'area di Roma dove trascorrono la notte in posatoi urbani, che lasciano al mattino in grandi stormi verso le zone di ricerca del cibo nella campagna circostante e viceversa nel tardo pomeriggio. In questa fase è consueto vederli riunire in grandi gruppi su aree erbose pianeggianti alla ricerca di cibo; durante questa attività volano generalmente con movimenti verticali da e per il terreno mantenendo più o meno la stessa posizione al suolo, finché non si spostano verso le loro destinazioni finali. Ciò accade generalmente al mattino presto o al tardo pomeriggio prima del tramonto. Ciò è esattamente

quello che è stato osservato, e fotografato, da tutti i testimoni oculari il giorno successivo all'incidente nella parte nord dell'aeroporto. Per di più gli storni, dopo il loro raggruppamento, spesso attraversano le traiettorie di volo degli aerei, sorvolando la testata 15 e il prolungamento nord della pista.

Considerando poi il numero degli impatti riscontrati sulla cellula (86) e all'interno dei motori (55 + 30), unitamente al numero di uccelli trovati morti sul terreno, si può ragionevolmente concludere che lo stormo fosse visibile dalla TWR (e non solo) almeno nei momenti in cui effettuava i movimenti verticali in prossimità della testata pista. La relazione ipotizza che lo stormo si sia posato sul terreno nell'intervallo fra l'atterraggio del volo precedente e quello del B737, durato 4 minuti. **In questo lasso di tempo, con il B737 in finale, il controllore avrebbe dovuto guardare verso la testata 15 ed accorgersi dei movimenti dello stormo.**

Tuttavia a pag. 80 della relazione si incontra la seguente frase: *“Relativamente all'attività di sorveglianza del personale della TWR, dalla normativa applicabile emerge che le funzioni di sorveglianza siano strettamente connesse con la fornitura del servizio ATS, e non funzionali alla mera attività di vigilanza dell'ambiente circostante. Pertanto, in mancanza di qualsiasi condizione ostativa all'atterraggio, sussistevano i presupposti affinché il CTA TWR desse al RYR41CH, già al momento del primo contatto radio, la relativa autorizzazione all'atterraggio”.*

La frase è di equivoca formulazione perché se è vero che la TWR non deve e non può sostituirsi alla BCU nella sorveglianza dell'ambiente aeroportuale circostante, non sottolinea tuttavia il fatto che il CTA ha **l'obbligo di guardare fuori** verso il sentiero di discesa e la pista durante l'avvicinamento finale dell'aereo, proprio allo scopo di individuare condizioni ostative all'atterraggio (che tra l'altro lui può vedere meglio di chiunque altro).

La relazione correttamente menziona in proposito il DOC ICAO 4444 (ed. 2007) para 7.1.1.2 e 7.4.1.4 i quali stabiliscono che:

*7.1.1.2 Aerodrome controllers shall maintain a continuous watch on all flight operations on and in the vicinity of an aerodrome as well as vehicles and personnel on the manoeuvring area. Watch shall be maintained by visual observation, augmented in low visibility conditions by an ATS surveillance system when available.*

e:

*7.4.1.4.1 In the event the aerodrome controller, after a take-off clearance or a landing clearance has been issued, becomes aware of a runway incursion or the imminent occurrence thereof, or the existence of any obstruction on or in close proximity to the runway likely to impair the safety of an aircraft taking off or landing, appropriate action shall be taken as follows:*

*a) omissis*

*b) instruct a landing aircraft to execute a go-around or missed approach;*

*c) in all cases inform the aircraft of the runway incursion or obstruction and its location in relation to the runway.*

*Note. — Animals and flocks of birds may constitute an obstruction with regard to runway operations. In addition, an aborted take-off or a go-around executed after touchdown may expose the aeroplane to the risk of overrunning the runway. Moreover, a low altitude missed approach may expose the aeroplane to the risk of a tail strike. Pilots may, therefore, have to exercise their judgement in accordance with Annex 2, 2.4, concerning the authority of the pilot-in-command of an aircraft.*

Non menziona invece il para 7.5.2 allorché recita, ad abundantiam:

*7.5.2 Essential information on aerodrome conditions shall include information relating to the following:*

.....

*f) other temporary hazards, including parked aircraft and birds on the ground or in the air*

anche se quest'ultimo obbligo viene escluso dal fatto che sia già stato emesso un eventuale avviso analogo tramite NOTAM o ATIS. Nel caso specifico tuttavia **nessun NOTAM o altro strumento informativo circa la presenza di uccelli erano in essere**, che comunque sarebbero stati di scarso aiuto data la genericità di questi avvisi.

Dunque la frase di pag. 80 non trova adeguata spiegazione proprio alla luce della normativa applicabile, che prescrive esattamente il contrario.

La relazione riporta ancora la testimonianza del pilota dell'a/m I-DEAC, il quale mentre rullava verso il raccordo "A" osservava degli *uccelli posati sul terreno che si erano "leggermente" levati in volo a destra del prolungamento dell'asse pista*. Durante questa fase il B737 era in corto finale e gli uccelli erano in movimento, ma il pilota tiene questa osservazione per sé e non la riporta alla TWR, che da parte sua, o in quel momento non guarda da quella parte, o se vede anch'essa gli uccelli, non adotta alcuna decisione.

Per inciso, lo stesso pilota di I-DEAC sarebbe stato tenuto a riferire l'avvistamento dei volatili:

*7.4.1.4.2 Pilots and air traffic controllers shall report any occurrence involving an obstruction on the runway or a runway incursion.*

Tutto ciò premesso, l'occasione sarebbe stata propizia per raccomandare a tutti gli enti regolatori, inclusa l'ENAC, di **sensibilizzare gli operatori alla stretta osservanza della normativa ICAO per quanto concerne l'obbligo di segnalazione della fauna selvatica** con particolare riferimento all'azione e alla responsabilità della TWR in occasione della presenza della stessa.

È evidente che ciò richiede una formazione specifica ed il coinvolgimento dell'ATC, ed è esattamente quanto l'ICAO raccomanda nel DOC 9137 parte III:

*12.3.4 Clear and precise procedures should be developed for air traffic control, and controllers should be trained such that they are able to give specific and timely information to pilots and wildlife control crews to avoid identified hazards.*

Raccomandazioni che, almeno in Italia, sono rimaste lettera morta.

Viste alcune affermazioni dell'ANSV, forse sarebbe anche il caso di chiarire definitivamente il **ruolo dell'ATC rispetto al problema wildlife**, attese le diversissime interpretazioni che i singoli Stati hanno dato del DOC 4444, e le modalità attraverso le quali questo ruolo deve esplicarsi (1).

### **L'ambiente**

La relazione dedica moltissimo spazio all'aeromobile ed all'equipaggio ma quasi nulla all'ambiente dove è inserito l'aeroporto di Roma Ciampino, il quale presenta invece caratteristiche che sarebbero state meritevoli di attenzione.

L'aeroporto è infatti circondato da insediamenti umani che sicuramente forniscono cibo per alcune specie. Per di più l'ippodromo delle Capannelle, con stalle e cavalli, e con due piste di galoppo proprio sotto il sentiero di atterraggio per pista 15, certamente favorisce la presenza di volatili.

L'ippodromo era gestito da una società privata, la società Gestione Capannelle spa.

Qui l'erba è generalmente tenuta bassa ed occasionalmente, dopo le corse aperte al pubblico, gli uccelli trovano cibo in abbondanza. Intorno all'ippodromo ci sono inoltre molti alberi che forniscono posatoi naturali per gli uccelli. Il sistema luminoso di avvicinamento (ALS) situato a terra sul prolungamento pista, ed in particolare proprio sulla pista di allenamento dei cavalli, può essere considerato esso stesso un posatoio ideale. L'enorme spazio aperto della struttura ippica è anch'esso una forte attrazione per gli uccelli, esattamente come l'aeroporto: entrambi vengono infatti usati per trovare direttamente il cibo mentre gli alberi costituiscono un punto di raccolta prima della quotidiana attività di ricerca nelle campagne circostanti, e, al ritorno, prima di recarsi nei posatoi notturni in città.

Pochi chilometri ad Ovest dell'aeroporto il grande Parco dell'Appia Antica fornisce grandi estensioni di campi coltivati e di alberi.

Secondo la testimonianza di un comandante Ryanair di base a Ciampino, *"era una consuetudine per gli uccelli in transito usare l'area dell'ippodromo immediatamente oltre la recinzione aeroportuale come una sorta di punto di raccolta dove raggrupparsi... Si poteva osservare un gran numero di uccelli riposarsi e nutrirsi intorno ai confini dell'aeroporto, a terra e sugli alberi presenti intorno alle piste di allenamento"*. (2)

---

(1) *In proposito cfr. Battistoni V. – Does the ATC have a role in the wildlife strike prevention? – WBA Warsaw Conference 2018 [http://www.worldbirdstrike.com/images/WBA\\_2018\\_Conference/Presentations/PL02-02\\_BATTISTONI\\_WBA2018.pdf](http://www.worldbirdstrike.com/images/WBA_2018_Conference/Presentations/PL02-02_BATTISTONI_WBA2018.pdf)*

(2) *Il C.te Malcom Ducret è stato Ryanair Base Captain a Ciampino dall'Aprile 2006 al Giugno 2009. La sua testimonianza è stata raccolta da un pool di tecnici ed avvocati che hanno svolto un'indagine privata su incarico del vettore.*



Un ornitologo professionista, incaricato dal vettore, così a sua volta commentava: *“L’area delle Capannelle e le macchie di alberi vicini costituiscono sia un’area di alimentazione sia un’area di raccolta (pre-roost) durante la formazione dei dormitori. Certamente l’insediamento di nuovi dormitori e il potenziamento numerico di dormitori già esistenti nei pressi dell’aeroporto negli ultimi anni è da ricondurre anche alle attività di allontanamento degli storni da alcune aree usate come dormitori all’interno della città di Roma”*. (3)  
*“Huge concentrations of starlings are not a surprising or unpredictable event”* commentava poi il consulente ornitologo di AdR (4).

Il problema era dunque ben conosciuto ma ciononostante non risultano essere state poste in essere azioni da parte dell’autorità aeroportuale nei confronti dei gestori dell’ippodromo. Ciampino aveva lo status aeroporto militare aperto al traffico aereo civile. Accanto ad una responsabilità diretta come fornitore del servizio ATC, AMI (cioè il Ministero della Difesa) era perciò responsabile anche come Autorità aeroportuale per il combinato disposto degli artt.710 e 711 del CdN.

Il Codice della Navigazione stabilisce infatti (art. 710) che il Ministero della Difesa negli aeroporti militari è responsabile degli stessi compiti e doveri di quelli dell’ENAC negli aeroporti civili; in particolare “c) all’imposizione di limitazioni ed al rilascio di autorizzazioni di cui all’art. 711 (“... sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.) e “e) ...all’eliminazione dei pericoli di cui all’art. 714”.

Non è escluso perciò che l’inerzia delle due autorità possa essere derivata da una confusione dei ruoli e delle competenze, ragione per la quale sarebbe stata auspicabile una raccomandazione da parte dell’ANSV finalizzata in generale ad ottenere **maggiore attenzione agli spazi esterni al sedime**, con azioni di vigilanza e coordinamento con i vari enti e privati locali. Se è pur vero che l’ENAC ha autonomamente sottolineato questo aspetto nella sua circolare APT 01B del 2011, tuttavia la suddetta raccomandazione sarebbe stata utile per gli aeroporti tuttora promiscui ove l’autorità militare talvolta potrebbe non individuare immediatamente tali compiti previsti dal CdN come primari ai fini della sicurezza.

### **Segnali premonitori e aspetti collaterali**

La relazione di inchiesta ha posto in luce un aspetto interessante: il Comandante del volo ha infatti dichiarato che *“la probabilità di avere una problematica ad entrambe i motori in avvicinamento sia remota ed all’epoca neppure considerata”* (pag. 66). L’opinione è purtroppo largamente diffusa anche oggi, ma al contrario del passato esistono dati certi e documentati di **dual ingestion** o comunque contemporanee ingestioni di volatili in più motori dello stesso aeromobile.

Infatti tra il 1988 e il 2018 si sono verificati 52 casi di ingestioni plurime, fortunatamente non tutti conclusi come il volo USAir costretto ad ammarare sul fiume Hudson. Di questi ben 9 sono occorsi in Italia, incluso l’evento di cui si tratta qui e il già citato episodio della Delta del 2007.

Ci sarebbero dunque le condizioni perché l’ANSV invii un forte richiamo alle autorità regolatrici internazionali affinché comincino a prendere in seria considerazione queste occorrenze.

A pag. 55 della relazione si legge che *“L’assistente n. 1 ha dichiarato di avere cercato di comunicare ai Vigili del Fuoco la necessità di avere scale invece degli scivoli ma questi non parlavano inglese. La procedura è stata descritta come “very slow”*.

La relazione intanto nulla dice sulla tempistica dell’intervento dei VVF e sulle comunicazioni TWR /mezzi VVF, omettendo inoltre di specificare quali e quanti mezzi siano intervenuti. Nella fattispecie non vi erano fortunatamente ragioni per accelerare le procedure di evacuazione ma è indubbio che la mancanza di comunicazioni dovute a problemi di comprensione linguistica costituisca un handicap nel meccanismo del soccorso.

---

(3) Dott. Roberto Tinarelli – Relazione Tecnica ornitologica - 20 Gennaio 2009.

(4) Dott. Alessandro Montemaggiore - “Report on birdstrike situation at Ciampino Airport – 19 Novembre.2008

Anche in questo caso sarebbe stato lecito attendersi una **raccomandazione diretta al Ministero degli Interni** affinché almeno un operatore della squadra di soccorso aeroportuale conosca l'inglese. In una corretta ottica di Safety Management System questa lacuna dovrebbe essere considerata come un segnale premonitore.

Per tornare alla questione del ruolo e dell'azione del servizio ATC con riguardo alla prevenzione dei *wildlife strike*, giova ricordare che esso non può considerarsi primario rispetto ai compiti del gestore. Tuttavia esso, in base anche alla normativa ICAO, può e deve offrire un valido contributo alla sicurezza delle operazioni sull'aeroporto, nei limiti delle capacità operative del servizio e dello stesso operatore. Per sopperire alle deficienze umane, sostanzialmente di tipo visivo, da qualche tempo si sta diffondendo nel mondo l'impiego degli **avian radar**, ovvero di strumenti appositamente progettati per identificare a distanza stormi (ma anche esemplari singoli) di volatili e di tracciarne e di prevederne le traiettorie di volo. La relazione purtroppo non menziona affatto, e ovviamente non raccomanda, l'adozione di questi fondamentali strumenti, destinati in un prossimo futuro a diffondersi su ampia scala, almeno negli aeroporti più importanti.

Una raccomandazione in tal senso è stata invece curiosamente prevista nella relazione, formulata dall'Autorità della Nigeria a seguito di un incidente occorso nell'isola di Sao Tomè e Principe, che si riporta di seguito: "*Should install specialized ground-based radar equipment used for tactical detection of large flocking birds*" (5).

L'aeroporto di Sao Tomè è decisamente molto più piccolo e meno trafficato di Roma Ciampino, e forse in quella sede basterebbe adottare procedure di avvistamento e di allontanamento più efficienti. Il fatto che perfino in quelle realtà remote e minori si discuta di *avian radar* dovrebbe suonare come un campanello di allarme per noi, che invece non ne parliamo affatto pur avendo sul territorio aeroporti che movimentano decine di milioni di passeggeri.

Da ultimo sarebbe opportuno porsi la questione della diffusione delle relazioni di inchiesta a seguito di incidenti o inconvenienti gravi. Se certamente esse arrivano ai vertici delle organizzazioni regolatrici, delle compagnie aeree, delle agenzie di controllo del traffico e probabilmente degli aeroporti, si nutrono forti dubbi sul fatto che esse pervengano anche alla base di dette organizzazioni e se vengano analizzate, discusse e fatte oggetto di formazione e addestramento. Se così fosse stato, non sarebbe certamente sfuggito al CTA e ai piloti Ryanair, che pure ha una solida tradizione di attenzione alla prevenzione dei bird strike, un evento precedente che presenta forti somiglianze con quello di che trattasi. Nel 1996 un Hercules C130 militare belga precipitò sull'aeroporto di Eindhoven dopo un bird strike con ingestione di storni. In quell'occasione, poco prima dell'atterraggio, la TWR rilevò la presenza di uno stormo di storni. Gli uccelli si erano dapprima posati sulla pista e aree limitrofe e gli operatori pensarono che essi fossero stati scacciati dalla apposita squadra che era stata all'uopo chiamata. Prima dell'atterraggio il controllore ispezionò visivamente ancora una volta la pista senza rilevare che i volatili, circa 600 come fu poi evidenziato nel corso dell'inchiesta, si erano invece nel frattempo spostati sull'erba intorno alla soglia pista; il C130 fu autorizzato all'atterraggio. Lo stormo si alzò in volo immediatamente prima che l'aeromobile toccasse terra e ne fu investito causando la perdita di potenza a tre dei quattro motori. L'aereo, che aveva tentato una riattaccata dopo l'impatto, precipitò al suolo causando la perdita di alcune decine di vite umane.

Forse si sarebbe avuto un incidente in meno su cui investigare.

---

(5) Il testo completo della relazione di inchiesta si trova in questo stesso sito tra le notizie del 2019.