

OSSERVAZIONI E COMMENTI AL RAPPORTO 2020 DEL BSCI

L'anno 2020 è stato un anno anomalo per la statistica dei wildlife strike. Infatti il blocco pressochè totale dei voli all'inizio della pandemia, e la successiva lenta ripresa delle attività, hanno determinato significativi effetti anche su questo aspetto.

A livello planetario si è temuto che la mancanza di traffico aereo negli aeroporti potesse determinare una sorta di abbandono del territorio, con la conseguente occupazione da parte della fauna, non più contenuta e tenuta lontana dal movimento di uomini e mezzi. Le più attendibili statistiche internazionali in effetti sembrano dar credito a questo timore, come emerso in sede di svariati convegni.

Il rapporto BSCI mette in luce che a fronte di un calo del 72,5% dei passeggeri si è avuto un parallelo calo del 58,95% del numero degli impatti. Purtroppo il rapporto non indica il calo percentuale dei movimenti (decolli + atterraggi), per cui risulta complesso arguire la correlazione diretta fra i due dati.

Viene peraltro fornito il consueto dato del numero impatti su 10.000 movimenti, che risulta in aumento almeno per quanto riguarda l'aviazione commerciale. Pur essendo tale dato largamente insufficiente a definire la "pericolosità" (gli impatti non sono tutti uguali), tuttavia si deve notare che dal 2008 in poi esso supera il livello di 5, a suo tempo stabilito come "soglia di attenzione". Al momento esso risulta avere il valore di 15,35.

Il rapporto elenca poi l'aumento proporzionale degli impatti multipli (+12%), delle ingestioni nei motori (+16%), degli effetti sul volo (+10%) ma anche il significativo calo dei danneggiamenti degli aeromobili come conseguenza degli impatti (-71%).

In conclusione, almeno per quanto riguarda l'Italia, il temuto drammatico aumento proporzionale degli impatti non sembra esserci stato, e meno che mai in termini assoluti. Ciò sembra essere dovuto anche al fatto che gli aeroporti non hanno interrotto del tutto i servizi di vigilanza e controllo del sedime, contrariamente a quanto avvenuto in altri paesi.

Sarebbe opportuno acquisire in futuro maggiori informazioni anche sui costi diretti e indotti del fenomeno wildlife strike, che al momento vengono valutati in circa 8 milioni di Euro l'anno, non si sa con quanta attendibilità.

Da ultimo occorre segnalare la mancanza totale nel rapporto di qualunque accenno al più moderno sistema di prevenzione, ovvero degli avian radar, oggetto ormai di innumerevoli studi, test, sperimentazioni, e già impiegato in molte realtà aeroportuali all'estero. Ciò certamente non per difetto del BSCI, ma in ragione del fatto che in Italia tale sistema semplicemente non viene ancora preso in considerazione. L'Italia, che in materia di prevenzione contro il fenomeno w/s è da anni all'avanguardia e può vantare un vasto patrimonio di conoscenze ed esperienze, si trova invece in forte ritardo su questo aspetto.

Molto interessante invece è la futura creazione di un portale informatico *"costituito da una mappa interattiva che ha l'obiettivo di offrire informazioni agli utenti dell'aviazione sulla fauna che potrebbe influenzare le operazioni aeree"*. Aggiungiamo che tale portale acquisirebbe fondamentale importanza se potesse contare su una rete di radar nelle sedi aeroportuali, che consentirebbero anche la gestione tattica del traffico aereo in funzione della presenza di uccelli.