

“IL PROBLEMA CAVI E’ UNA PREROGATIVA PREMINENTE DEL SOCCORSO IN MONTAGNA?”

Com.te Roano Grandi (Presidente Associazione Elicotteristica Italiana)

Con la promulgazione della legge Gex (Legge n° 518) concernente la liberalizzazione dell’uso delle aviosuperfici, nel 1988 vengono modificati i disposti degli art. 799 e 804 del Codice della Navigazione e si introduce in Italia il concetto di possibilità di atterraggio anche al di fuori delle aree aeroportuali.

Per la verità la legge raccoglieva quanto già previsto da precedenti circolari e Decreti Ministeriali, ma la sua importanza resta quella di aver consentito il superamento di norme previste da un Codice della Navigazione concepito, nel 1942, a fronte delle necessità operative dell’epoca.

E’ inutile evidenziare quanto la legge Gex abbia giovato al concreto sviluppo operativo del mondo elicotteristico, che peraltro agli occhi dell’estensore non doveva apparire destinato allo sviluppo che noi oggi conosciamo, tanto da indurlo a considerare primarie le esigenze degli aeroplani e a costruire l’impalcato della legge sulle necessità di questi, lasciandone (come spesso accade in Italia) l’adattamento alle esigenze elicotteristiche.

E invece proprio l’elicottero ha tratto dalle opportunità offerte dalla legge Gex, le migliori possibilità di offrire all’utenza tutte le sue peculiari prestazioni, sfruttando la possibilità di collocazioni geograficamente capillari, presso i siti più prossimi o meglio strutturati per l’esigenza della missione. Basti pensare alle oltre 30 elisuperfici per eliambulanza o alle più di 50 per elicotteri impegnati in antincendio boschivo, senza contare le numerose elisuperfici sede di scuole di volo o basi operative di società di lavoro aereo.

Se da una parte quindi abbiamo assistito ad una radicale trasformazione di taluni servizi sociali, non dobbiamo dimenticare che l’impiego del mezzo aereo a supporto di operazioni svolte sul territorio condiziona molto spesso il modo di volare, o quantomeno quello di confrontarsi con gli ostacoli alla navigazione, primi fra questi i cavi.

Gli incidenti dovuti ad impatto con cavi di vario genere infatti, costituiscono una percentuale rilevante nel totale degli incidenti aerei, ed in particolare elicotteristici, che annualmente si registrano nel mondo e che ovviamente avvengono in quella parte del volo che si svolge a bassa quota: decolli, atterraggi, ma anche operazioni di ricerca, estinzione degli incendi boschivi, riprese aeree.

Due, e legate tra loro, sono le cause fondamentali di questo tipo di incidenti:

- la scarsa visibilità dell’ostacolo da parte dell’equipaggio

- la concentrazione dell'equipaggio nell'esecuzione della missione in vicinanza del terreno

Non a caso le norme prevedono l'obbligatorietà della segnalazione dei cavi in vicinanza degli aeroporti.

In Italia esistono pochi elementi per una valutazione numerica di questo tipo di incidenti nel campo dell'Aviazione Civile, ed è quindi necessario, per dare consistenza alla gravità del problema, fare riferimento a dati statistici provenienti dalle Forze armate e dalla FAA, oltre che alla memoria a breve termine per i recenti avvenimenti occorsi ad elicotteri civili in tempi recenti sul territorio nazionale.

Secondo una relazione presentata dalla Cavalleria dell'Aria dell'Esercito Italiano il Reparto ha subito, tra il 1978 e il 2001, un totale di 25 incidenti aerei dovuti ad impatto con i cavi, che hanno provocato il decesso di ben 15 membri di equipaggio.

Per quanto riguarda aeromobili appartenenti ad altri enti, invece, basterà ricordare quello di Cermis, in cui hanno perso la vita una ventina di persone, quello accaduto ad un elicottero dei Vigili del Fuoco a Vicovaro il 19 Giugno 2000 che ha provocato altre quattro vittime, quello del Dicembre 2000, di un elicottero impegnato in attività di lavoro aereo che ha urtato una campata di cavi in Val Sarentino (BZ) con la perdita di altre due vite umane e quello occorso a marzo di quest'anno ad un elicottero che svolgeva ricognizione per l'ENEL in provincia di Pavia.

Si tratta insomma di un continuo stillicidio che, a dispetto della disponibilità di carte adeguate, dell'addestramento e della familiarità degli equipaggi con le zone sorvolate, si verifica per il fatto che il pilota non riesce a vedere i cavi in tempo utile per evitarli e, per rispondere subito al tema di questo intervento, non è limitato al solo ambiente montano.

A questo proposito significativi studi, effettuati in U.S.A. dalla NASA e dal "California Wire Strike Prevention Working Group", dimostrano che il 40% dei piloti che hanno urtato contro campate di cavi era a conoscenza dell'esistenza e della localizzazione di quei cavi; che la maggior percentuale di incidenti di questo tipo avviene statisticamente durante la prima ora di attività e con condizioni meteorologiche favorevoli, a dimostrazione del fatto che non avvengono per stanchezza o per scarsa visibilità esterna, ma solo perché, in certe condizioni, i cavi non sono visibili.

Alla data odierna non esiste alcuna legge o proposta di legge dello Stato che renda sistematicamente obbligatoria l'installazione di accorgimenti atti ad aumentare la visibilità di cavi facenti parte di linee elettriche, teleferiche, o impianti di altro genere.

L'unica iniziativa in tal senso è stata quella intrapresa dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare con l'emissione di una direttiva, nel 1981, che peraltro, da un lato non ha valore di legge in quanto non prevede sanzioni nei confronti degli inadempimenti, e, dall'altro, non ha avuto applicabilità retroattiva, lasciando così aperte situazioni di potenziale pericolo, come dimostrato dai recenti incidenti.

Tale direttiva è comunque incompleta e assolutamente insufficiente a garantire un livello operativo di sicurezza per gli equipaggi impegnati in operazioni aeree a bassa quota.

Esistono infatti in Italia decine di migliaia di cavi non segnalati, installati anche ad altezze considerevoli, che rappresentano un ostacolo pericoloso per la navigazione aerea (a titolo di esempio, nel solo Alto Adige, ne sono stati censiti 4200).

L'eventuale collisione con essi è considerata, in base alla normativa aeronautica in vigore nel nostro Paese, sempre e comunque responsabilità del pilota che non ha mantenuto la separazione con l'ostacolo, anche se quell'ostacolo non era materialmente invisibile.

La responsabilità del pilota coinvolge poi, per competenza, la responsabilità della Direzione Operativa e, quindi, della Società che gestisce l'aeromobile.

A peggiorare la situazione vi è anche il fatto che, da qualche anno a questa parte, nel rispetto delle norme ambientaliste, anche i tralicci di supporto delle linee, elemento essenziale ad una tempestiva identificazione, vengono dipinti di verde, mimetizzandoli al fine di non deturpare il paesaggio.

Molti Stati Europei hanno emesso delle normative specifiche che impongono la segnalazione per tutti quei cavi situati ad un'altezza dal suolo tale da rappresentare un potenziale pericolo; il limite meno restrittivo sembra essere quello stabilito dall'Autorità Svizzera che impone la segnalazione obbligatoria su tutti i cavi tesi ad un'altezza da terra superiore ai 25 metri.

E' opportuno a questo punto prendere atto del fatto che le attività elicotteristiche che vengono attualmente svolte sul territorio nazionale non hanno più carattere sporadico, come poteva avvenire alcuni anni orsono, ma, al contrario, hanno sempre maggiormente assunto scopi di Protezione Civile, di ricerca e soccorso, di protezione ambientale, di antincendio boschivo, di sicurezza stradale, di trattamenti agricoli; in una parola, insomma, di utilità sociale.

Da notare altresì che la situazione attuale non potrà in futuro che evolvere nel senso di un aumento della flotta aerea civile, che sarà utilizzata in modo sempre più ampio per far fronte non solo ai compiti attuali, ma anche ad altri che saranno permessi dai perfezionamenti delle macchine e dall'affinarsi delle esigenze del pubblico.

Per questa ragione non può più essere considerata accettabile la situazione odierna che prevede l'installazione di sistemi che aumentino la visibilità dei cavi solo in vicinanza di aeroporti, eliporti o altre zone limitate.

Un intervento dei mezzi aerei può essere oggi previsto su tutto il territorio, visto che catastrofi naturali, incidenti stradali, incendi od altro possono avvenire dovunque, ma l'evoluzione che le operazioni aeree potranno subire in un prossimo futuro non potrà che essere legata, come accennato più sopra, a tre fatti determinanti:

- il progresso tecnico e tecnologico dei mezzi aerei disponibili;

- le esigenze, sempre maggiori e più sofisticate, espresse dalla nostra società per quel che riguarda il supporto alla qualità della vita;
- un aumento generale del livello di sicurezza nell'impiego dei mezzi aerei.

Appare quindi evidente come, in un ambiente in cui si verificherà sempre più un avvicinamento del mezzo aereo alla vita di tutti i giorni, una situazione di pericolo come quella rappresentata dalla presenza di cavi non identificabili nelle abituali zone di operazioni, che già oggi i dati statistici dimostrano inaccettabile, non potrà che aggravarsi fino a diventare addirittura, se non verranno presi adeguati provvedimenti, di colpevole omissione.

Di qui la necessità che, in tempi brevi e prima che il numero delle vittime in questo tipo di incidenti aumenti ulteriormente, si provveda all'emissione di una legge che obblighi i gestori ed i costruttori di impianti a cavo ad installare sistemi di segnalazione atti a rivelarne in tempo utile la presenza agli equipaggi dei mezzi aerei che dovranno operare in mezzo ad essi o nelle loro adiacenze.

Questa legge dovrà prevedere che vengano adottati tutti quegli accorgimenti atti a salvaguardare l'incolumità dei mezzi e degli uomini, ivi compreso quello di rendere visibili non solo i cavi, ma anche i pali ed i tralicci di sostegno degli stessi, che non devono essere mimetizzati con la natura circostante, in quanto rappresentano, in certe condizioni di luce e di visibilità, il primo e principale segnale visivo a disposizione dagli equipaggi per prevenire ed evitare il pericolo d'impatto.

La presenza di cavi non segnalati nelle aree di operazioni aeree a bassa quota costituisce una specie di ragnatela in cui decine di aeromobili, come dimostrato da dati statistici, sono caduti negli anni passati per non aver avuto la possibilità di avvistarli in tempo utile ed evitarli.

Nello scorso mese di novembre l'AEI si è fatta portatrice di un convegno organizzato in collaborazione della rivista Volare, con lo scopo di segnalare la gravità della situazione, ma, in previsione di un peggioramento della stessa in conseguenza dell'ulteriore prevedibile sviluppo delle operazioni con mezzo aereo a bassa quota, per richiedere all'Autorità Aeronautica nazionale di proporre al Parlamento Italiano, in tempi brevi, l'approvazione di una legge che renda obbligatoria, da parte dei costruttori e dei gestori degli impianti a cavo (linee elettriche o di trasporto) l'installazione di un'adeguata segnaletica ad uso degli equipaggi di volo, da applicarsi con effetto retroattivo e su tutto il territorio nazionale.

Essa sarà un atto dovuto nei confronti di equipaggi e personale di terra che si impegnano quotidianamente, rischiando la propria vita, per migliorare la qualità della vita di tutti.