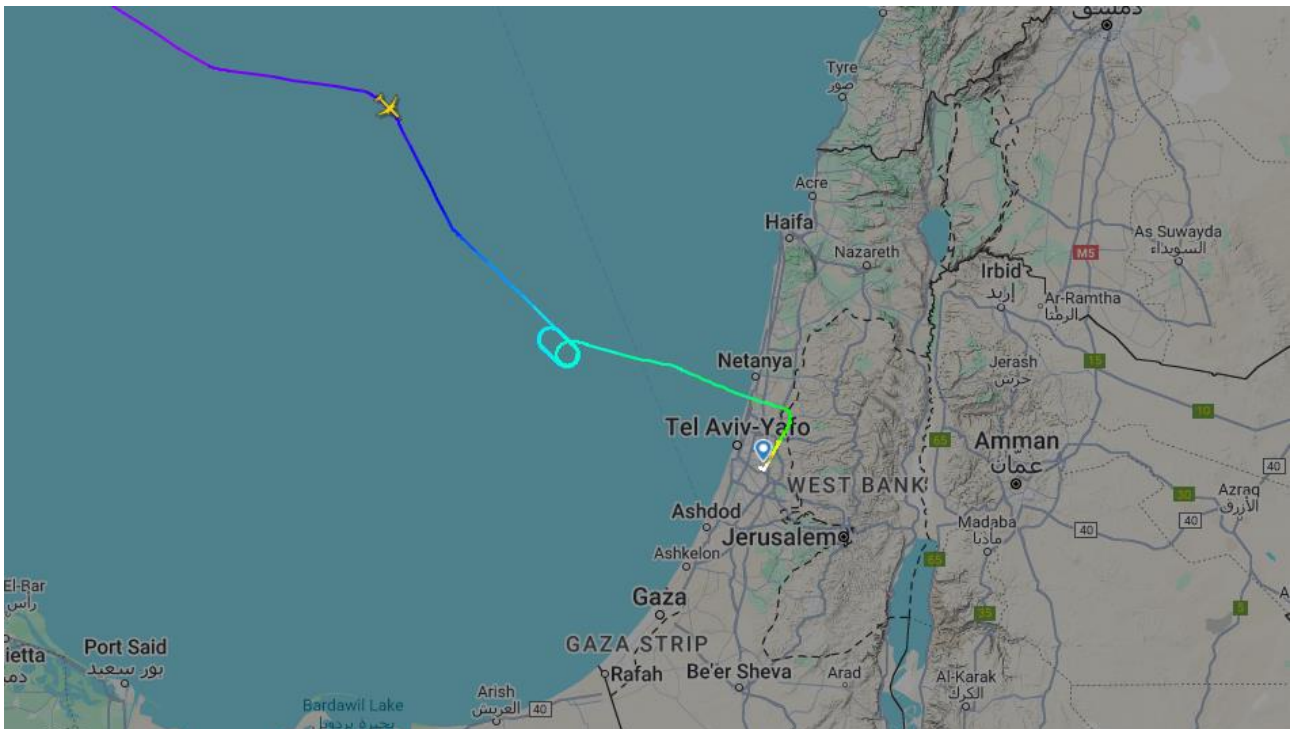


AREE DI GUERRA, COME EVITARLE

L'Airbus 321-271NX(LR) di ITA Airways, volo 806, era decollato da Fiumicino alle ore 08.24 UTC, di oggi 27 marzo, diretto a Tel Aviv. (1) Il volo nella fase di crociera si era svolto a FL370. Alle 11.02 (UTC) quando si trovava nella fase di discesa a 12.000 piedi ha iniziato una *holding pattern* che si è protratta fino alle 11.28 quando poi il volo ha ripreso la rotta originale diretto allo scalo di Tel Aviv dove atterrava senza ulteriori problemi alle 13.44 ora locale.

Organi di stampa hanno comunicato che il volo è stato costretto a ritardare l'atterraggio e a mettersi in circuito di attesa perché nella zona circostante volavano missili provenienti dallo Yemen. Al momento non è stato specificato se i missili sono stati avvistati da bordo dell'aereo o se è stato il controllo israeliano a imporre di ritardare l'atterraggio a causa appunto della minaccia che si prospettava. La ITA Airways ha comunque comunicato che *"il volo in oggetto, dopo una breve attesa, è atterrato in totale sicurezza alle 13:50". "Non ci sono state conseguenze per i passeggeri e per l'equipaggio a bordo", si legge ancora nella nota. La Compagnia "continua a monitorare attentamente le evoluzioni geopolitiche nell'area mediorientale valutando i possibili impatti delle stesse sulle operazioni".*

Nella immagine sottostante si può osservare il punto esatto in cui l'Airbus ha iniziato a circuitare. Come detto l'holding pattern è iniziato alle 11.02 ed è durato per 26 minuti fino alle 11.28



Fonte: FlightRadar24

La gestione dello spazio aereo da parte degli Stati che hanno conflitti più o meno latenti nel loro territorio, o in prossimità di esso, è di estrema importanza, in quanto passo fondamentale per la protezione dei voli commerciali. Un recente studio (2) ha messo in evidenza che la maggior parte degli Stati con un conflitto in

corso nel proprio territorio o nei suoi pressi, non chiudono o limitano il proprio spazio aereo e, fattore assolutamente grave, sono restii a condividere le informazioni sul conflitto in atto.

Anche se la chiusura dello spazio aereo come precauzione offrirebbe la migliore protezione, questo mezzo è raramente utilizzato. Come abbiamo più volte spiegato prendere una tale decisione equivale ad ammettere che quella determinata nazione non è sicura. (3)

A causa di tutto ciò, le aerolinee non possono presumere che lo spazio aereo che rimane aperto, e quindi usufruibile in una zona di conflitto, sia da ritenersi sicuro.

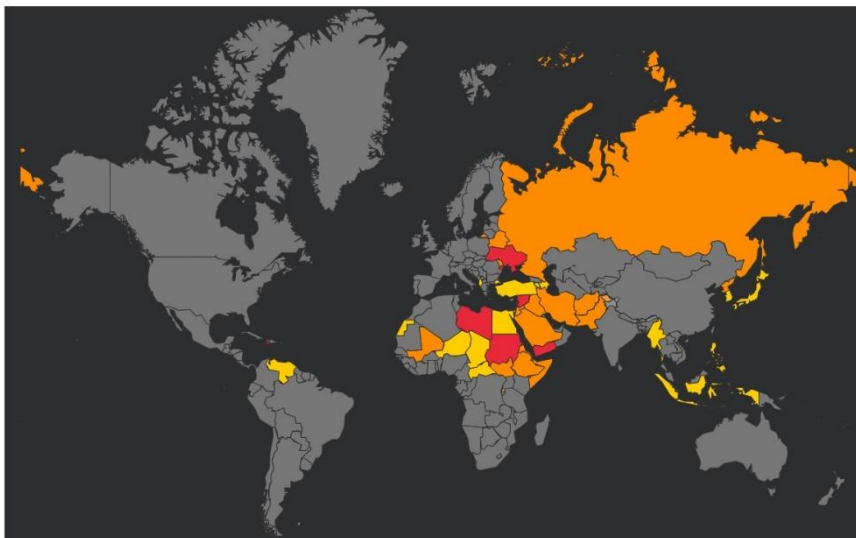
Per identificare le misure necessarie a garantire un volo sicuro, le compagnie aeree effettuano quelle che in gergo vengono definite le “valutazioni del rischio” (*risk assessment*).

Essenziali per tale esercizio sono le informazioni che le compagnie aeree possono ottenere.

Vi sono alcuni Stati che svolgono un ruolo fondamentale nella diffusione di informazioni. Gli Stati Uniti, il Canada, il Regno Unito, Germania e Francia, per esempio, non solo informano tutte le compagnie aeree battenti la bandiera del loro Stato sulle minacce derivanti dalle zone di conflitto, ma offrono anche consigli e raccomandazioni.

Gli Stati Uniti, il Regno Unito, la Germania e il Canada possono anche imporre divieti di volo per i loro operatori, e lo fanno regolarmente. Poiché le raccomandazioni e i divieti di volo di questi Stati vengono regolarmente pubblicati, la loro portata non si limita alle compagnie aeree del proprio Stato. Anche le compagnie aeree di altre nazioni possono beneficiare delle raccomandazioni e divieti, nella loro valutazione del rischio e nel loro processo decisionale.

Sull'argomento non manca un intervento a livello UE. E infatti a livello europeo, i consigli sulle zone di conflitto vengono pubblicati anche dall'EASA, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. L'EASA basa le sue raccomandazioni sul processo di valutazione integrata dei rischi per la sicurezza aerea. Sebbene le raccomandazioni dell'EASA siano generalmente percepite come valide e affidabili, il processo per giungere alla decisione di emettere anche una sola raccomandazione richiede molto tempo, in quanto implica la consultazione della Commissione europea e degli Stati membri. Ciò significa che le decisioni e gli avvisi dell'UE sulle zone di conflitto non vengono emesse con sufficiente rapidità, Questo particolare già di per se notevolmente limitativo diventa poi determinante se per caso i conflitti si dovessero in breve tempo intensificare. Le fonti comunque da cui trarre utili informazioni non mancano e l'immagine che qui vi mostriamo, riferita alla data del 27 marzo 2025, ne è un valido esempio. (4)



Nell'analizzare le tre tonalità con cui vengono evidenziate le aree a rischio, si tenga presente la seguente suddivisione:

🌀LIVELLO1 – Moderate Risk – No fly , colore ROSSO: LEVEL 1: Moderate Risk - No Fly

A questo livello rientra ad esempio il LIBANO e l'area circostante, nonché la Siria, Yemen, Libia, Sudan, Ucraina; in particolare per il Libano viene specificato quanto segue:

“Il rischio principale è lungo il confine con Israele, sebbene il cessate il fuoco tra Hezbollah e Israele sia in vigore dal novembre 2024. La maggior parte delle compagnie aeree straniere continua a evitare OLBA/Beirut. Oltre agli avvisi di lunga data per il Libano (la FIR OLBB/Beirut), anche l'EASA dice che i voli qui dovrebbero essere evitati.

Per questi Paesi, la base per l'inclusione è l'elevata instabilità degli eventi in corso a terra e, in tutti i casi, le fazioni a terra hanno accesso a MANPADS o SAMS. Si consiglia vivamente di evitare completamente questo spazio aereo. Tutti i Paesi dispongono di avvisi multipli ed è probabile che il Paese di registrazione abbia emesso istruzioni specifiche per non penetrare in questi spazi aerei.”

🌀Poi abbiamo il LIVELLO2 – Assessed Risk, Colore ARANCIO: LEVEL 2: Assessed Risk

“Il rischio valutato si applica ai paesi che sono oggetto di avvisi sullo spazio aereo da parte di EASA, FAA, UK DFT, German BMVI, French DGAC, ma solo per porzioni specifiche o al di sotto di determinate altitudini.”

Attualmente troviamo varie aree sotto questa classificazione fra cui Iran, Somalia, Russia, Etiopia, Nord Corea e Israele; in particolare circa lo spazio aereo di quest'ultimo Paese annota il sito:

“Il rischio principale è rappresentato dagli attacchi con razzi e missili, provenienti da Hamas a Gaza, da Hezbollah in Libano e direttamente dall'Iran. Il 1° ottobre 2024, Israele ha lanciato un'operazione di terra contro Hezbollah nel Libano meridionale. Più tardi, lo stesso giorno, l'Iran ha lanciato una serie di missili contro Israele. L'Iran ha lanciato un attacco simile nell'aprile 2024. Il conflitto e la situazione in corso continuano a comportare un rischio significativo all'interno della FIR LLLL/Tel Aviv. La maggior parte delle compagnie aeree straniere sta evitando l'aeroporto di LLBG/Tel Aviv.”

🌀E infine abbiamo il LIVELLO 3: CAUTION, colore GIALLO LEVEL 3 : Caution

Circa il quale viene precisato: *La cautela si applica ai paesi che non hanno più avvisi di spazio aereo in corso, ma che consideriamo degni di una revisione della sicurezza prima di operare sia collegamenti diretti o sorvoli.*

Tornando all'evento che ha riguardato il volo ITA806 possiamo quindi dire che lo spazio aereo israeliano era aperto ed è tutt'ora aperto, come evidenziato dallo screen sottostante ripreso alle ore 17.00 ora italiana di oggi e come dimostrato dai tanti voli che sono atterrati e partiti dal ben Gurion.



Tel Aviv Ben Gurion International Airport ☆ ✕
 TLV / LLBG Elev. 135 ft
 6:08 PM IST (UTC +02:00) | Mar 27 flightradar24

ARRIVALS - THURSDAY, MAR 27

12:45 PM	arkia	Batumi (BUS)	IZ414 E195
12:26 PM			
12:45 PM	flydubai	Dubai (DXB)	FZ1635 B738
12:34 PM			
12:45 PM	DAT	Batumi (BUS)	6H884 A320
12:46 PM			
12:50 PM	ISRAIR	Thessaloniki (SKG)	6H572 320
Unknown			
12:50 PM	Wizz	Larnaca (LCA)	W64605 A321
12:32 PM			
1:00 PM	azimuth	Sochi (AER)	A45025 SU95
11:22 AM			
1:08 PM	DHL	Leipzig (LEJ)	QY994 A306
1:40 PM			
1:10 PM	bluebird Airways	Athens (ATH)	BZ701 B738
LCA			
1:25 PM	azimuth	Sochi (AER)	A45023 SU95
1:51 PM			
1:25 PM	EL AL	Sofia (SOF)	LY552 B738
1:55 PM			
1:30 PM	ITA AIRWAYS	Rome (FCO)	AZ806 A21N
1:44 PM			
1:30 PM	Cyprus Airways	Larnaca (LCA)	CY110 BCS3
1:38 PM			
1:30 PM	EL AL	Bucharest (OTP)	LY574 B738
1:49 PM			

Fonte: Flight Radar 24 per entrambe le immagini

- (1) L'aereo era immatricolato EI-HXD
- (2) Dutch Safety Board "Safe Flight Routes, Responses to escalating conflicts, 2021 report"
- (3) Oltre al blocco delle comunicazioni via aerea si tenga anche presente che la chiusura dello spazio aereo implica il non incasso della radiofacility charges.
- (4) <https://safeairspace.net/summary/>

www.air-accidents.com

NL 23/25 (27 Marzo 2025)

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."