

VINCENZO PENNETTA*

LE LINEE GUIDA ADOTTATE DALL'EASA PER FRONTEGGIARE L'EMERGENZA PANDEMICA

SOMMARIO: 1. Le azioni di contenimento intraprese dall'EASA. -- 2. Verso un salto nel futuro.

1. *Le azioni di contenimento intraprese dall'EASA*

La diffusione così veloce del *virus* è stata uno *shock* per tutti gli aspetti della nostra società, ad iniziare da quello medico fino a tutte le attività produttive.

Tra queste rientra ovviamente il trasporto aereo (TA) che ha subito delle notevoli perdite.

Tutti gli attori interessati, a partire dall'ICAO, autorità aeronautiche nazionali, EASA, IFALPA, ECA, EHA, Airport Council International, IATA, hanno attuato, ognuna per le proprie competenze, delle misure per contenere la diffusione del virus, per far sì che le operazioni potessero in qualche modo continuare senza un notevole impatto ("*disruption*") e nello stesso tempo assicurare la sicurezza delle stesse.

È questo un periodo estremamente difficile per tutti i comparti del TA, ad iniziare dalle compagnie aeree, operatori aeroportuali, società di manutenzione e autorità aeronautiche.

Prima di fare alcune specifiche considerazioni sul tema del semi-

* *Flight Test Engineer* -- *Fixed Wing*, EASA (*European Aviation Safety Agency*).

nario desidererei brevemente illustrare le azioni più importanti intraprese dall'EASA, in collaborazione con altri soggetti istituzionali e non, al fine di evitare che il virus potesse diffondersi attraverso le operazioni aeree.

Le azioni che l'EASA ha posto in essere in questo contesto pandemico sono volte ad assicurare la sicurezza dei voli e a cercare di contenere la diffusione del virus.

Sul sito web dell'EASA (EASA: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/coronavirus-covid-19>) sono state pubblicate tutte le linee guida, le raccomandazioni emesse con la collaborazione di altre istituzioni come la Commissione Europea e altre Agenzie ad essa connesse.

È opportuno dare evidenza di alcune linee guida, tra cui quella del 22 maggio 2020 emanata di concerto con il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC), che, come si premette fin da subito, si basano sulle attuali conoscenze scientifiche della pandemia da Covid-19, pertanto saranno aggiornate non appena altri elementi sulla diffusione e sul contrasto del virus saranno resi noti.

Tra le misure adottate con le seguenti linee guida si ricordano: il distanziamento di un metro e mezzo tra gli individui, cd. "distanziamento sociale" sia negli aeroporti che all'interno degli aeromobili; la possibilità di fare il *check-in* elettronico, nonché l'imbarco *no-contact*; quanto alle mascherine sono solo raccomandate a bordo, laddove non è possibile garantire il metro e mezzo di distanziamento tra i passeggeri. Sul punto è chiaro che essendo Linee guida il verbo che viene utilizzato è sempre al condizionale (*should*), motivo per cui l'applicazione di tali raccomandazioni è rimessa ai gestori degli aeroporti e al personale di bordo, che laddove le adottano devono predisporre delle procedure per obbligare l'uso delle mascherine a bordo.

Al contempo si impone poi agli operatori di preparare quanto più possibile il materiale informativo per tutti i passeggeri, che a loro volta devono rilasciare una dichiarazione di stato di salute contenuta all'annesso 2 di questo documento. Il passeggero deve dichiarare, almeno 24h prima dalla partenza dell'aereo di non essere stato a contatto con persone che hanno avuto il virus nelle ultime 24h, salvo in ogni caso il diritto dell'operatore di rifiutare l'imbarco.

Tra le misure vi è anche la misurazione della temperatura all'arrivo in aeroporto, che non è obbligatoria ma consigliata. È chiaro che se l'aeroporto la prevede come indispensabile deve predisporre anche l'apposita procedura.

Giova precisare, come si evince dalla stessa documentazione, che anche se non sussistono dei casi accertati di contagio a bordo degli ae-

romobili è previsto l'obbligo di installare dei filtri detti HEPA, *High Efficiency Particulate Air filter*, che riescono a contenere la diffusione del virus.

Tra le altre linee guida, si ricorda quella che raccomanda di non far stare i passeggeri più di trenta minuti a bordo senza ventilazione, di non vendere o di limitare la vendita dei prodotti *duty free* non essenziali, e comunque di incrementare l'utilizzo di carte di credito, nonché di avere a bordo sempre un numero sufficiente di mascherine.

Proprio con riferimento alle mascherine, nel documento, vi sono le istruzioni su come queste vadano utilizzate (ad esempio che ogni due ore vanno sostituite).

Nel caso poi in cui il passeggero presenti dei sintomi evidenti dell'avvenuto contagio (febbre, vomito, tosse persistente, ecc.) si raccomanda di stabilire delle procedure per isolare il passeggero, portandolo nell'ultima fila, possibilmente lato finestrino laddove vi è la valvola che scarica fuori l'aria (cd. *outflow valve*) e successivamente di controllare lo stato di salute dei passeggeri seduti due posti vicini in ogni direzione, rientrando nelle logiche del "contatto ravvicinato", previa identificazione in modo tale che allo sbarco rilascino tutte le generalità necessarie.

Questi sono alcuni degli aspetti più importanti contenuti nelle linee guida.

Un'ulteriore azione intrapresa dall'EASA, riguarda 'emissione delle "*Linee guida per l'utilizzo di aeromobili adibiti a trasporto passeggeri per trasportare materiale sanitario*".

Infatti, in base all'art. 71, comma 1 della *Basic Regulation*, che tratta di disposizioni di flessibilità in caso di circostanze di necessità imprevedibili e urgenti, come lo è sicuramente l'esigenza pandemica, gli Stati membri possono concedere un'esenzione dei requisiti applicabili. In questo caso il requisito applicabile richiamato riguarda la situazione per cui di regola l'aeroplano passeggeri non può essere utilizzato come aeroplano cargo, perché questo aeromobile deve avere dei requisiti di certificazione, ad esempio per quanto riguarda la rilevazione del fumo per la soppressione dell'incendio, che non sono presenti nella cabina passeggeri.

L'eventuale deroga a questa previsione viene prevista dalle Linee guida e necessita di essere integrata con le regole per la composizione dell'equipaggio, che richiedono la presenza di due piloti più un membro all'interno della cabina, che si tenga però a debita distanza dal carico ma pur sempre nella possibilità di controllarlo a vista.

L'operatore deve fare il cd. *risk assessment*, tenuto conto dell'oggetto del carico e delle modalità di trasporto in cabina (possono essere

tolti i sedili) per far posto al carico che in ogni caso non può ostacolare le vie di emergenza. Peraltro, va ricordata la necessità di una verifica visiva del carico, prima del decollo e dopo l'atterraggio. Se il carico è una merce pericolosa (*dangerous goods*) sussistono delle ulteriori e specifiche linee guida.

Ciò considerato, si auspica quindi che tutti gli operatori si atten-
gano alle linee guida alla stessa maniera, in modo tale da ridurre la dif-
fusione del virus ed evitando delle situazioni di disparità tra i vari ope-
ratori.

2. Verso un salto nel futuro

Nell'intento di rispondere al quesito "ritorno al passato o salto nel futuro?" stando ai dati sembrerebbe che si stia facendo un passo indietro, visti i tempi più lunghi per raggiungere una località, nonché le più restrittive misure rispetto ad altre forme di trasporto.

Sono però solo delle misure temporanee, quindi si tornerà ai livelli di traffico precedenti. Infatti, come in qualsiasi crisi, dopo uno shock iniziale anche grazie agli aiuti dei Governi e dell'UE si potrà tornare in tempi più celeri al regolare traffico aereo.

Sul punto l'EASA ritiene che si tenderà ad utilizzare maggiori risorse per continuare lo sviluppo di nuove tecnologie per garantire più elevate prestazioni degli aeromobili ma con un minore impatto ambientale, con minori emissioni di CO₂ e meno rumore, quali ad esempio la propulsione elettrica, UAS (regole di certificazione in preparazione — CS light UAS — *Unmanned Aircraft Systems*) e nuovi materiali che possano favorire sempre più lo sviluppo di aeromobili supersonici.

Ci si sta avviando verso la seconda generazione di aerei supersonici (*low sonic boom*) per poter volare su aree popolate e non solo su mare. Già dal 2016 la NASA ha lanciato lo sviluppo di un nuovo "*low-noise*" (SuperSonic Transport) prototipo.

EASA sarà, come sempre, in primo piano per favorire lo sviluppo e la successiva certificazione attraverso la definizione delle regole di certificazione (requisiti minimi, essenziali per poter volare in sicurezza).

In conclusione, più che un ritorno al passato, vedo personalmente un notevole salto nel futuro (bisogna essere sempre ottimisti!), l'importante è avere delle strategie condivise e comuni tra tutti gli interessati in modo che il problema possa essere affrontato nella stessa maniera, indipendentemente da dove si opera. È un problema mondiale e

occorre agire pertanto in modo standardizzato. La sicurezza delle operazioni può essere solo garantita se vi è un approccio sistemico e uniforme.



Publicato online in giugno 2021
© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti - Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.
Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0
APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti
Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche
Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514
DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.19-23