

ENAC – FLASH ed ENAC ... SPLASH !

Commenti del Com.te Renzo Dentesano.

Con ... soltanto un anno e cinque mesi di ritardo sulla data di applicazione della **Direttiva 2004/36/CE del 21 aprile 2004** in merito ai *controlli di sicurezza* da effettuare su *tutti gli aeromobili* operanti sugli aeroporti degli Stati comunitari (e quindi anche su quelli nazionali), il Governo italiano in carica si è deciso ad esaminare il problema del recepimento e quindi a presentare il 27 luglio scorso (finalmente) al Parlamento uno *schema di decreto legislativo*, che dovrà poi essere convertito in Legge e che a sua volta dovrà trovare effetto pratico applicativo soltanto dopo l'emanazione di un Decreto ministeriale o in un Regolamento di attuazione emanato da parte di ENAC !

Risultato:- ritardo prevedibile di almeno un altro anno. Così da pareggiare il tempo di ... inadempienza toccato per la prima volta dalla Direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1994, che ne ha visto l'effetto legislativo con il D. Lgs. n. 66 del 25 febbraio 1999 (istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo – ANSV) e la realizzazione pratica avvenuta appena nel Novembre dello stesso anno con la nomina del suo Presidente !

Tant'è che la Commissione europea, adusa ai ritardi cronici dei Governi in carica nella Repubblica italiana, alla fine di giugno c. a. ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di Giustizia causa *<la mancata comunicazione dell'adozione delle norme necessarie a recepire la normativa varata nel 2004 per aumentare la sicurezza del trasporto aereo> !*

Da rilevare, come in effetti ha fatto la CE, che ai lavori per il dibattito e la stesura della Direttiva 2004/36 hanno presenziato i rappresentanti tecnici nazionali, rappresentati da funzionari ministeriali e da tecnici dell'ENAC. Ciò in quanto l'ENAC stessa, a seguito dell'incidente del B. 737 della Compagnia egiziana *Flash Air* a Sharm-el-Scheikh del 3 gennaio 2004, s'era giustificata del fatto di non aver preso alcuna misura ispettiva e *cautelare* nei confronti dei due aeromobili di quella Compagnia che operavano su Torino e su Venezia, pur dopo **il bando**, addirittura dal proprio spazio aereo e non solo dai suoi aeroporti, adottato dalla Confederazione elvetica prima della sciagura di Sharm-el-Sheikh, a seguito di ispezioni assolutamente negative sui due velivoli, effettuate pochi giorni prima e comunicate a tutte le Autorità dell'Aviazione Civile della Comunità europea e quindi anche all'ENAC. L'aeromobile precipitato al successivo decollo con destinazione finale Parigi era partito la notte precedente da Venezia.

Ma veniamo all'ENAC. Solo tre mesi fa, il **28 giugno**, l'ENAC, nella persona del suo Presidente (rieletto alla carica in data 19 settembre, dopo aver organizzato appositamente lo show a cui ci riferiamo e di cui si può trovar traccia sul sito dell'Ente), alla presenza del Presidente del Senato della Repubblica e del Sottosegretario ai Trasporti con delega per l'Aviazione Civile e di tanti altri pezzi grossi della *nomenklatura* della Repubblica (assenti però i Capi dell'ENAV, controllata dall'ENAC), celebrava i *<Dieci anni di ENAC: sicurezza, diritti, sviluppo ed ambiente>*, con un Rapporto denominato **"L'Autorità nell'Aviazione Civile"**.

Nell'occasione, l'ENAC, per bocca stessa del suo Presidente, dichiarava di voler <rendere conto del proprio operato e delle attività svolte negli ambiti "tra l'altro", della **sicurezza del volo**>.

Noi, quel "tra l'altro ...", siamo andati a verificarlo in alcune affermazioni che compaiono sotto l'argomento "Safety e Ispezioni SAFA" del Comunicato stampa, pubblicato sul sito in data 28 giugno.

Afferma Riggio:- <Nel complesso di attività che rientrano nel mandato istituzionale dell'ENAC è stato **rafforzato il presidio della safety**, la sicurezza dal "punto di vista" della progettazione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili [forse dimenticando di citarne le relative operazioni, incluse quelle che vedono l'ENAC "sorvegliante" della normazione e del controllo di ENAV per quanto attiene l'ATS nazionale - ndr]>. E continua, tenendo a sottolineare:- <Il sistema di sorveglianza degli "operatori" italiani [si denominano "Esercenti", Presidente ! - ndr] di trasporto aereo è in linea con gli standard ["standards", Presidente ! - ndr] ICAO e con le normative internazionali. Sono state "adottate" [leggasi:- "recepite" - ndr] le normative "europee" JAR-OPS 1 e 3 che regolano rispettivamente il trasporto pubblico con aeroplani ed elicotteri.

Il **presidio della sicurezza** in questo campo si estende anche agli "operatori" esteri [leggasi:- "agli aeromobili degli Esercenti stranieri" - ndr] in transito nel territorio italiano, tramite l'attuazione di un programma europeo [dell'ECAC, esistente fin dal 1997 - ndr] di ispezioni, il programma SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft).

Nel 2004 sono state "fatte" 624 ispezioni, nel 2005 880, nel 2006 853, mentre per l'anno in corso siamo a quota 238.

Un forte impulso è stato dato alle attività ispettive, che collocano l'Italia ai primi posti in Europa per numero di ispezioni effettuate, esattamente al terzo, dopo Francia e Spagna e prima di Germania [nulla è dato di sapere del Regno Unito ... in quanto ... oltre Manica - ndr]>.

Dunque, l'apologia della "quantità" per Raggio prende il sopravvento sulla "qualità delle ispezioni" in generale, che, condizionate dalla "fretta" imposta agli Ispettori di "non causare ritardi agli aeromobili ispezionati", come purtroppo si può leggere nelle "filosofie dell'ENAC" espresse da tempo anche in alcune Circolari APT, non consentono un lavoro ispettivo sereno e senza pressioni psicologiche. Tant'è vero che tale modo nazionale di fare viene criticato in ambito internazionale sotto la voce "Reports non sempre di buona qualità, anche se tali sono ritenuti a livello locale", come ben sanno i responsabili di questa branca ispettiva dell'Ente. Comunque, ... se tutto fosse qua ...

Ma ecco che Riggio, trattando di <16 Regolamenti adottati>, afferma:- <Dal 2003 sono 16 i Regolamenti elaborati ed adottati dall'ENAC, a testimonianza di intensa "disciplina delle operazioni di volo", delle licenze del personale di volo, delle infrastrutture aeroportuali.

Lo sforzo più ampio, con un'iniziativa che ha visto coinvolta una notevole quantità di risorse professionali per un arco temporale pari a circa due anni, è consistito nell'elaborazione di un regolamento completo per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, che accoglie e sviluppa con chiarezza ed in dettaglio tutti gli standard [s] e le raccomandazioni contenuti nell'Annesso 14 ICAO ["Aerodromes" - ndr] con il relativo avvio del processo di certificazione: già nel 2005 sono stati **certificati** gli

aeroporti e[d] i gestori sui quali gravita oltre il 95% del traffico [di aeroplani o di passeggeri ? – ndr]>.

Allora, ancora una volta il Presidente ENAC privilegia l'attenzione più sulla quantità che non sulla qualità, tanto che non si può tacere sul fatto che ai contenuti dell'Annesso 14 dell'ICAO non si sono aggiunti quelli dei "collegati" *Manuali ICAO* che vanno sotto la raccolta "Aerodrome Design Manual – DOCs 9157", "Airport Planning Manual – DOCs 9184", "Airport Services Manual – DOCs 9137", "Manual on Certification of Aerodromes – DOC 9774" e "Manual of Surface Movement Guidance and Control (SMGCS) – DOC 9476", privilegiando invece riferimenti ai contenuti di un documento della Civil Aviation Authority inglese (il CAP 168), che già rappresenta un'applicazione nazionale della *norma ICAO* in materia, adattata appunto e segnalata come "*differenza nazionale*" agli standards ICAO.

Ma non basta ancora ...

Anche nel 2006-7 <le certificazioni degli aeroporti e dei gestori> sono continuate da parte dell'ENAC, ma sempre con il solito "peccato originale" di una certificazione priva dell'approvazione dei *Safety Management System*, dei quali, fin dalla pubblicazione dell'edizione del 26 settembre 2005 delle proprie "*Linee guida e strategie*" si indicava l'importanza, in quanto <l'adozione di un effettivo e formale *S.M.S.*, basato su principi di minimizzazione del rischio [di incidenti – ndr] associato a possibili avarie del sistema [di gestione aeroportuale]> ne imponeva appunto la certificazione da parte dell'unica e suprema <Autorità nell'Aviazione Civile nazionale prevista dalla normativa europea>. Peccato che tra il "dire" ed il "fare" ...

E, dato che, a proposito del vantato merito sui Regolamenti adottati, il Presidente ha toccato anche l'argomento delle "*infrastrutture aeroportuali*", ecco cosa abbiamo trovato al sottotitolo "Investimenti ed infrastrutture":- <L'ENAC, muovendosi con ottica imprenditoriale nel riassetto del sistema aeroportuale, ha attuato e portato a termine un vasto piano di investimenti infrastrutturali per realizzare non nuovi aeroporti, ma **aeroporti nuovi, cioè rinnovati ed efficienti.** Con oltre 900 milioni di Euro degli "Accordi di Programma Quadro" sottoscritti con le regioni del Mezzogiorno, città come **Crotone, Brindisi, Bari, Alghero, Cagliari, Olbia, Palermo e Catania** hanno **aeroporti nuovi**, realizzati con il seguente piano di investimenti:-

Campania: Euro 111.014.000;

Puglia: " 184.277.000;

Calabria: " 114.637.000;

Sicilia: " 344.837.000;

Sardegna: " 152.649.000.

... *Omissis*>.

Allora, sugli "aeroporti" citati v'è da osservare che sono state costruite "**nuove aerostazioni**" per i passeggeri (ed in alcuni di essi, anche senza bisogno per il traffico esistente, ma vogliamo supporre che un incremento sia nelle previsioni) ed in qualche caso è stata costruita la mancante "RESA – Runway End Safety Area", per togliere la penalizzazione esistente sulla pista dell'aeroporto, ma in nessun caso si è trattato di un "nuovo aeroporto" ! Ed in ogni caso non possiamo "sdoganare" il "vizietto" del Presidente Riggio di chiamare "aeroporto" la sua nuova "aerostazione", come pure quello di denominare "scali", gli aeroporti, in quanto "scalo" ha il significato di "approdo", "banchina", "sosta del viaggio" e per

estensione perfino di "aerostazione" o di "piazzale di carico/scarico", ma mai e poi mai quello d'"aeroporto", se non per espressione gergale da non usarsi in un documento o, come in questo caso, in una "celebrazione" ufficiale dei fasti dell'Ente.

Ma d'altronde, dopo il successo ottenuto nella "battaglia per le valigie", valorosamente combattuta dal "caporale di giornata" alle sue dipendente e da lui mandato ad ispezionare i cunicoli dei nastri trasportatori all'aeroporto di Fiumicino lo scorso mese di agosto [ref.:- articolo "Direttori Generali e Direttori ... caporali di giornata" del 10 agosto], bisognava proprio aspettarsi il premio al merito, con la riconferma alla carica di "Autorità" nell'Aviazione Civile, di cui al titolo della celebrazione. Se la celebrazione del "decennale" da parte del Presidente dell'Ente non è servita né "al colto pubblico" né "all'inclita guarnigione", come solevano presentare gli spettacoli nelle piazze di provincia gli imbonitori dei circhi di passaggio, per illustrare la realtà vera <del proprio operato e delle attività svolte>, è comunque servita al Presidente stesso per ottenere l'approvazione del Governo e quella delle competenti Commissioni del Parlamento della Repubblica alla proposta del competente Ministro dei Trasporti al rinnovo del Presidente nella sua personale seconda riconferma nella carica ricoperta.

Sic transit gloria mundi ... nell'Italia dell'A. D. 2007 !

Roma, 5 ottobre 2007.