

La relazione della Corte dei conti**Sull'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo un giudizio sostanzialmente positivo**

Perseguire «formazione e aggiornamento dei dipendenti per la relativa, adeguata qualificazione».

La Corte dei conti rileva che «l'ente si presenta agile nella sua composizione» che «è dotato anche di autonomia e che opera con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa internazionale in materia; inoltre, dopo il necessario periodo di avvio, può dirsi aver recentemente e in linea di massima conseguito l'operatività necessaria a perseguire le proprie precipue finalità, in maniera autonoma e trasparente, rispetto ad altri organi simili: la salvaguardia della pubblica incolumità, nel settore del trasporto aereo, realizzata o mediante attività mirate sia a migliorare la sicurezza del volo sia di studio e indagine ovvero con raccomandazioni».

Questo il giudizio della magistratura contabile sull'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo nella sua relazione sul risultato del controllo eseguito sulla sua gestione finanziaria esercizio 2000, relazione inviata al Parlamento lo scorso 2 maggio.

Le inchieste

La Corte, prendendo atto «che dell'Agenzia si è occupata la Commissione IX Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto aereo (documento conclusivo approvato nella seduta del 7 marzo 2001) e che il legislatore, tenuto anche conto della segnalazione circa la esiguità delle risorse finanziarie, ha provveduto ad aumentare dal 2001 il contributo statale annuo elevandolo da lire 7 miliardi a lire 10 miliardi», sottolinea, a conferma del suo giudizio, alcune evidenze: «l'apertura di ventinove inchieste tecniche per incidenti (tra cui quello all'aeroporto di Milano-Linate, avvenuto l'8 ottobre 2001 e quello, recentissimo, in data 18 aprile 2002 all'edificio cosiddetto "Pirellone") e inconvenienti gravi anche per aeromobili dell'aviazione da turismo ed elicotteri nonché la richiesta di informazioni e chiarimenti alle competenti autorità aeronautiche su ventisei eventi; l'interessamento, attraverso propri rappresentanti, circa incidenti avvenuti all'estero in cui sono stati coinvolti aeromobili di costruzione o di immatricolazione italiana; l'inchiesta per talune mancate collisioni in spazi aerei controllati, sovrastanti le acque internazionali, finalizzata ad approfondire, sotto il profilo tecnico/giuridico, le questioni della sicurezza del volo dovute alla contemporanea presenza di traffico aereo civile; la sistematica raccolta, dall'ottobre 2000, dei dati concernenti la sicurezza del volo per poter esercitare i compiti di prevenzione assegnati dal legislatore; l'indagine conoscitiva da cui è risultato che, a livello di operatori del settore (imprese di navigazione aerea, imprese di lavoro aereo, imprese aeroportuali), sono poco curati (fatte salve alcune realtà) i sistemi di segnalazione interna ed esterna degli eventi configurabili come inconvenienti gravi o inconvenienti».

Positivo, «in linea di massima», anche il giudizio sui risultati della gestione finanziaria dell'ANSV. Tuttavia, la Corte formula «alcune osservazioni sotto il profilo più strettamente giuscontabilistici (ad esempio: corredare il bilancio della situazione economica; evitare i notevoli scostamenti rispetto alle previsioni soprattutto degli impegni di parte corrente, ecc.)». Inoltre la Corte dei conti «suggerisce l'opportunità che, dovendo ritenersi conseguito l'assetto organico del personale, l'ente provveda a dotarsi degli elementi indispensabili ad assolvere efficacemente i molteplici ed onerosi compiti ad essa attribuiti: previa verifica delle figure professionali occorrenti, dovranno essere, perciò, perseguiti formazione e

aggiornamento dei dipendenti per la relativa, adeguata qualificazione stante la delicatezza dei compiti istituzionali che esigono il confronto con le omologhe realtà straniere in un settore fortemente specializzato e in continua evoluzione».

[Da AIR PRESS n.21 del 27 maggio 2002]

Rapporto Informativo sull'attività svolta dall'Agenzia per la Sicurezza del Volo - Anno 2001

Dal rapporto in questione, pubblicato dopo la delibera del Collegio dell'ANSV del 28 marzo 2002, stralciamo alcuni punti che evidenziano carenze e ritardi di gestione nel panorama dell'aviazione civile nazionale.

Le aree di criticità.

Ciò che è emerso e continua ad emergere nell'espletamento dei compiti di istituto assegnati all'Agenzia conferma quanto ripetutamente rappresentato dall'Agenzia stessa nei suoi Rapporti al Parlamento e nel corso delle ripetute audizioni tenutesi innanzi alla IX Commissione della Camera dei Deputati.

Le stesse evidenze che stanno emergendo nell'ambito dell'inchiesta in corso relativa all'incidente di Milano Linate confermano le carenze nel sistema aviazione civile già segnalate a suo tempo dall'Agenzia nelle sedi sopra citate al fine dell'adozione delle opportune iniziative di tipo normativo, tecnico ed organizzativo.

In particolare, senza tornare sul problema delle carenze nel circuito della comunicazione degli eventi all'Agenzia, riteniamo doveroso soffermarci su alcune aree di criticità.

Aeroporti

Per quanto concerne gli aeroporti, va segnalato che in diversi aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile permangono difformità di comportamento e di interpretazione delle disposizioni in vigore da parte dei Direttori di aeroporto, che generano confusione tra gli operatori del settore.

Inoltre - come già rappresentato dall'Agenzia nel Rapporto relativo all'anno 2000 trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri nel marzo 2001 - continuano a non risultare ben definite le suddivisioni di competenze e responsabilità in materia di sicurezza del volo tra Direzioni di aeroporto (ENAC) e gestori aeroportuali (ancora differenziati in società con gestione totale, parziale, provvisoria), a scapito di una efficace attività di prevenzione. Situazione, quest'ultima, che ha trovato ulteriore conferma all'indomani dell'incidente occorso a Milano Linate l'8 ottobre 2001.

Da segnalare anche le carenze, la non standardizzazione o il mancato aggiornamento dei piani di emergenza aeroportuali. Come pure - sulla base di alcune inchieste in corso o in via di chiusura - la generale inadeguatezza della segnaletica orizzontale e verticale degli aeroporti italiani rispetto agli standard previsti a livello internazionale, nonché la carente manutenzione della segnaletica stessa e della pavimentazione dei piazzali e delle vie di rullaggio.

Un altro aspetto rilevato dall'Agenzia riguarda la non sempre ottimale formazione impartita al Personale - spesso stagionale - preposto ad alcuni delicati servizi aeroportuali di assistenza a terra (ground handling), che più di altri hanno dirette connessioni con la sicurezza del volo. Tale situazione, se non migliorata, potrebbe finire per avere ricadute negative sulla sicurezza del volo, tenuto anche conto del probabile ampliamento delle competenze dei gestori aeroportuali nonché dell'aumento del numero dei fornitori terzi dei suddetti servizi di ground handling.

In sostanza, alla luce delle osservazioni sopra rappresentate, la situazione aeroportuale italiana rilevata dall'Agenzia non è ottimale, presentando un

generalizzato stato di arretratezza rispetto alle corrispondenti realtà straniere.

Sistema di controllo del traffico aereo

Come noto, gli eventi riconducibili al servizio di controllo e assistenza del traffico aereo sono prevalentemente attribuibili a fattori causali umani.

Tali indicazioni scaturiscono anche dalle inchieste concluse ed in corso di svolgimento da parte dell'Agenzia in merito ad episodi riguardanti la circolazione aerea, con la necessità di una sensibilizzazione costante dei responsabili del servizio perché assicurino accurate formazioni basiche del personale operativo che - a somiglianza di quanto avviene per il personale di volo delle compagnie aeree - sarebbe auspicabile venisse sottoposto ad aggiornamenti, riqualificazioni e controlli periodici.

Da rilevare l'uso frequente nelle comunicazioni terra-bordo-terra di fraseologie operative non standard e non in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale. Come pure va segnalato l'uso non generalizzato nelle stesse conversazioni radio terra-bordo-terra, da parte di controllori del traffico aereo e di piloti di non poche imprese nazionali di navigazione aerea, della fraseologia standard in lingua inglese a favore di quella in lingua italiana.

In tale contesto l'Agenzia sta continuando a prestare grande attenzione al problema degli airprox (ossia a quegli eventi in cui ci sia stata una erosione delle separazioni minime tra aeromobili in volo) ed a quello delle runway incursion (occupazione indebita di pista, di cui l'incidente occorso a Milano Linate l'8 ottobre 2001 rappresenta il caso più significativo).

Per quanto concerne gli airprox, è stato attivato un gruppo di lavoro congiunto ENAV-ANSV per una analisi preliminare, su base periodica, di quelli portati a conoscenza dell'Agenzia, strumentale all'accertamento dell'esistenza dei presupposti oggettivi per procedere all'apertura o meno di una inchiesta formale; mentre, per quanto concerne il problema della runway incursion, è stato istituito, all'indomani di un evento occorso sull'aeroporto di Milano Malpensa, un apposito dossier finalizzato a monitorare il fenomeno ed a ricercare delle soluzioni in un'ottica di prevenzione. L'obiettivo comune di queste due iniziative consiste nel riuscire a ricostruire il quadro esatto della situazione, acquisendo il maggior numero possibile di informazioni in materia, così da disporre di dati certi e completi, confrontabili con quelli di altri Paesi sulla base di classificazioni compatibili.

Aviazione turistico-sportiva

Questo comparto rappresenta a livello nazionale una delle aree più critiche sotto il profilo dell'incidentistica, come testimoniano i dati riportati.

Le inchieste in corso e quelle concluse nonché l'attività di studio condotta dall'Agenzia mettono in evidenza che la maggioranza degli incidenti registrati è riconducibile al fattore umano. In particolare, si riscontrano carenze non soltanto nei piloti (che spesso non hanno una adeguata preparazione di base e tendono a sottovalutare alcuni aspetti correlati al volo, come ad esempio il fattore meteorologico, la corretta pianificazione del volo stesso ed i controlli previsti dal manuale di volo dell'aeromobile), ma anche nella organizzazione a terra, dove frequentemente non sono presenti adeguate professionalità e dove spesso la scarsità delle risorse economiche da destinare alla sicurezza del volo finisce per incidere sui livelli di quest'ultima.

Comparto elicotteri

Insieme a quello testé citato rappresenta uno dei segmenti dell'aviazione civile ove maggiore è il livello di incidentistica (soprattutto in relazione all'espletamento

del lavoro aereo) ed i dati confermano le criticità ivi esistenti. Criticità che sono riconducibili sia a carenze nella formazione e nell'addestramento dei piloti, sia agli aspetti tecnici, manutentivi, organizzativi e normativi (soprattutto per quanto concerne alcune tipologie di impiego degli elicotteri).

Peraltro pare opportuno ribadire in questa sede - stante l'elevato numero di incidenti dovuti ad impatto con cavi aerei - la necessità, già manifestata in occasione di alcune audizioni parlamentari, di un intervento urgente del legislatore per sanare le lacune presenti nel nostro ordinamento in ordine al problema testé rappresentato.

Aviazione commerciale

In tale comparto, nonostante gli incidenti occorsi a Roma Fiumicino ad un velivolo di linea e a Milano Linate a due velivoli (uno dei quali operante un volo di linea), resta preponderante il numero degli inconvenienti gravi, prevalentemente rappresentati da problemi di carattere tecnico-manutentivo.

Commento -

Il parere positivo della Corte dei Conti non ci esime dal considerare che la strada da percorrere prima che l'ANSV possa, anche lontanamente, essere paragonata agli enti di investigazione di altri paesi europei [non certo all'NTSB, all'AAIB (UK) o al ATSB (Australia)], è molto lunga e piena di difficoltà, di ordine culturale [Know how] e di ordine finanziario, ma se sarà consentito all'Agenzia di operare scelte corrette nel campo della formazione e della selezione del personale, senza limitazioni politiche, burocratiche e finanziarie, forse sarà possibile che l'ANSV un giorno raggiunga tali standard.

(acp)