

COMMENTARIO al PROGETTO di LEGGE n. 2918 del 27 giugno 2002**[Prima parte]**

*A cura del Com.te Renzo Dentesano, Investigatore di incidenti aeronautici,
certificato dal N.T.S.B. – U.S.A.*

Introduzione.

Fin dalla *Premessa* di questa **Proposta di Legge n. 2918** presentata alla Camera dei Deputati il 27 giugno 2002, che scaturisce a seguito dei lavori del Comitato paritetico per l'indagine conoscitiva "sulla sicurezza del trasporto aereo" [istituito dopo il disastro aereo del 8 ottobre 2001 a Linate], si può notare come, quanto meno, i proponenti di questo Progetto di Legge si siano lasciati trasportare a voler riformare non solo l'Amministrazione che governa l'Aviazione Civile nazionale, bensì perfino tutta la Parte Aerea del Codice della Navigazione.

Compito questo del quale, recentissimamente (in data luglio 2002), il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del cui dicastero sfortunatamente fa parte l'Aviazione Civile, aveva rinnovato l'incarico a norma dell'art. 13 del D. Lgs. n. 250/1997 ad un'apposita Commissione, dalla quale, mentre viene riconfermata la presenza di quasi tutti i precedenti Commissari, incluso il D.G. dell'ENAC (il quale, essendo parte "riformabile", avrebbe dovuto essere escluso), viene escluso il Prof. Bruno Franchi, il quale invece aveva la sua buona ragione per essere tenuto presente in quanto oltre che giurista, è il Presidente dell'A.N.S.V., cioè parte terza rispetto al sistema amministrativo in vigore.

Com'è stato fatto rilevare in materia dal Senatore Egidio Pedrini, *«della quarantina di pagine di cui consta la Proposta di Legge, ben trenta sono dedicate alla riforma del Codice della Navigazione, sei all'ENAC (che viene "promossa" a pieni voti, senza tener conto di quanto rilevato dalla Corte dei Conti), cinque all'ENAV (che in qualità di ente fornitore del Servizio ATC perde addirittura il diritto di decidere in merito "al potenziamento e ammodernamento dei radio-aiuti aeroportuali" trasferiti alla decisione del Gestore aeroportuale) ed otto all'Agenzia per la Sicurezza del Volo»* che, con la scusa di volerne adeguare il nome ai compiti investigativi su incidenti ed inconvenienti gravi solamente, viene, di fatto, malamente evirata.

In ogni modo, si fa notare che, proprio nella *Premessa*, il Progetto ignora che il Comitato paritetico aveva altresì rilevato nel comportamento dell'organismo amministrativo esistente anche la mancata ottemperanza, da parte di tutti i soggetti giuridici coinvolti a vario titolo nel disastro di Linate, alle norme contenute negli Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago. Quindi la proposta fallisce di indicare tra gli obiettivi prioritari individuati dal Comitato quello di individuare i modi per rendere prontamente operanti nel nostro ordinamento interno i contenuti degli Annessi I.C.A.O., demandando invece la loro adozione futura all'ENAC anziché al Ministero che rappresenta direttamente la competenza in materia dello Stato, sia in ambito nazionale che internazionale.

Ma di questo tratteremo in dettaglio commentando gli articoli 689 e 670 della P.d.L. di riforma del Codice della Navigazione.

Per il momento ci sia consentito di riferirci alla "premiazione" che con questa Legge, a nostro avviso, s'intende fare dell'ENAC, ignorando completamente quali siano state non solo *le responsabilità organizzative sia a livello centrale che periferico* in merito all'accadimento del disastro di Linate, ma addirittura non si sia tenuto conto dei giustificati rilievi mossi a carico dell'ENAC dalla Relazione annuale della Corte dei Conti sulla gestione degli esercizi finanziari 2000-2001. Rileva dunque la Relazione della Corte dei Conti, pubblicata a fine giugno: *«Le esperienze maturate in Italia con la costituzione dell'ENAC devono indurre a severe riflessioni*

sulla idoneità degli attuali assetti organizzativi ed istituzionali a garantire i necessari livelli di sicurezza, sulle **ragioni** e sul **come** una materia tanto delicata e complessa quale quella della sicurezza aerea non sia stata adeguatamente presidiata, sia **non garantendo** i tempi di entrata in funzione sia **la qualità della componente organizzativa ed il rendimento istituzionale di questo Ente** chiamato a curare l'applicazione.»

Ma quel che più preme qui rimarcare è quanto in seguito afferma la Magistratura amministrativa: «**Le raccomandazioni formulate dagli Ispettori ICAO** attengono ad aspetti nodali della sicurezza e richiedono un'attenzione ed un impegno particolare per recuperare i notevoli ritardi accumulati nel processo costitutivo e sopperire all'ancora insufficiente consistenza qualitativa e quantitativa della componente tecnico-ispettiva.»

Ed a questo proposito sarebbe proprio ora che qualcuno (il Ministro) obbligasse l'ENAC a rendere pubblico interamente lo strombazzato (da parte di ENAC) **risultato positivo** ottenuto nell'ispezione (pur se limitata alle sole materie degli Annessi 1, 6 ed 8) condotta dall'ICAO sull'Aviazione Civile italiana tra la fine del 1999 ed il primo semestre del 2000.

Dunque, aggiunge la Corte: «In materia d'attività tecnica di sorveglianza esiste un'evidente sproporzione tra l'area e gli operatori da controllare e le risorse disponibili obiettivamente insufficienti a garantire che l'azione di sorveglianza assicuri il puntuale rispetto delle prescrizioni regolamentari.» Infine: «Quanto al ruolo del Dipartimento dell'Aviazione Civile..» (vale a dire della funzione ispettiva del Ministero responsabile sull'ENAC) – la Corte sottolinea la necessità che la riforma affronti in modo costruttivo le difficili *problematiche* costitutive dell'amministrazione dell'Aviazione Civile «e soprattutto il modo di svolgimento dell'attività di vigilanza.» Come a dire che il Ministero debba quanto meno continuare ad avere un Dipartimento adeguato o ancora meglio un idoneo Ispettorato capace di vigilare realmente sull'operato dell'ENAC, dato che la responsabilità dello Stato in materia di normativa dell'Aviazione Civile nazionale viene delegata dal Ministero all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, organismo sul quale, come recita il comma 4 dell'art.689 della proposta di riforma del Codice, «il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è garante ultimo dell'adeguatezza del sistema nazionale dell'aviazione civile agli obblighi assunti dallo Stato nella Convenzione di Chicago.»!!

In definitiva, a questo iniziale commento alla Premessa introduttiva del Progetto di Legge, bisogna ancora aggiungere che, così come formulato, l'art. 687 della proposta identifica l'Amministrazione della Navigazione Aerea (?) dello Stato italiano come «costituita dal M.I.T. e dall'ENAC» e quindi di già si presenta come «un impianto organizzativo non-sistema» in quanto assolutamente non *mono-sistemico*, cioè senz'altro **non il sistema indicato dall'ICAO**, tanto da dover stabilire che **«l'ENAC svolge le funzioni di Autorità dell'Aviazione Civile»**, non che l'ENAC **é** «l'Autorità dell'Aviazione Civile dello Stato italiano» [in quanto firmatario della Convenzione di Chicago sull'Aviazione Civile Internazionale]. Dunque dal bell'inizio si incomincia con una delega dell'Autorità dello Stato (identificabile nel competente Ministero) ad un'altra autorità (quella dell'Enac) che poi a sua volta, dalla stessa Legge, è delegata a delegare parte delle sue attribuzioni pubbliche ad altri soggetti privati quali sono l'ENAV per il Servizio ATC ed il *Gestore di aeroporto* in sede aeroportuale, in seguito addirittura ripetutamente chiamato erroneamente "Operatore aeroportuale", come commenteremo più dettagliatamente a tempo e luogo opportuni.

Premesso tutto quanto sopra evidenziato, giova a questo punto riprendere il pensiero del Sen. Pedrini (che una certa esperienza di aviazione civile l'ha fatta)

così come riportato su AIR PRESS del 5 agosto corrente: *«La mancanza di un controllo sostanziale dell'aviazione civile da parte dello Stato, cioè di un Ministero nel quale sono accorpate Lavori pubblici, Navigazione, Pesca e Trasporti aerei, senza più la vigilanza del Dipartimento dell'Aviazione Civile, è cosa da "amici degli amici" e l'atto di predisporre un ridisegno del Codice della Navigazione con, in contemporanea, la riconferma della Commissione incaricata della riforma del Codice stesso, è cosa grave. Le sciagure non ci hanno insegnato nulla:- è impensabile che il governo possa delineare una nuova organizzazione aeroportuale, accentrando i compiti pubblicistici nelle mani del gestore, abolendo la figura del Direttore di aeroporto, quando, proprio a seguito delle privatizzazioni delle gestioni aeroportuali, la figura del Direttore di aeroporto dev'essere rafforzata anziché indebolita, in quanto, aprendo gli aeroporti a soggetti giuridici esteri, questi si troverebbero a rivestire funzioni prima conferite a soggetti giuridici italiani.»* E conclude:- *«Il senso dello Stato, dov'è andato a finire ?»*

E passiamo ad un breve esame del paragrafo "Analisi e considerazioni" della Premessa.

1. Da quanto si può apprendere leggendo l'ultimo capoverso di questo paragrafo e precisamente dal riferimento alle *«organizzazioni preposte all'aviazione civile»* distinguendole *«attribuzioni e poteri dell'Autorità»*, che inequivocabilmente resta attribuita anche per l'ICAO al Ministero che rappresenta lo Stato, sembra di poter concludere che l'ENAC non è l'autorità dell'Aviazione Civile nazionale, bensì una delle organizzazioni ausiliarie preposte all'aviazione civile, per esercitare "compiti di normazione". Al legislatore il compito di chiarire l'enigma.
2. Riguardo al Titolo I°, si nota l'istituzione di un "Consiglio strategico del Trasporto Aereo", quasi che tutta l'Aviazione Civile nazionale sia rappresentata soltanto dal Trasporto Aereo, il quale, detto per inciso, deve lamentare l'amara verità di avere ben oltre la metà della propria flotta in esercizio non di proprietà dei Vettori, bensì in leasing! Il che la dice lunga sullo stato di salute della nostra industria del trasporto aereo.
3. Del Titolo II° si deve rilevare che pur essendo riconosciuta l'esistenza dei servizi meteorologici e di cartografia aeronautica (dimenticando quello di Informazioni aeronautiche) non gestiti dall'Autorità dell'A.C., si ritiene che essi *«non presentino criticità»* e pertanto si ritiene opportuno mantenere l'attuale impianto normativo in materia. A parte il fatto che la struttura unica e monolitica dell'autorità dell'A.C. italiana va in tal modo a farsi benedire, ripartita tra innumerevoli competenze esterne, c'è da chiedersi se questi signori riformatori abbiano mai sentito parlare dell'inadeguatezza delle cartine aeroportuali per i piloti, lamentata dall'Investigatore incaricato dell'inchiesta sul disastro di Linate.
4. Dal Titolo IV° spicca la pretesa, dopo aver abrogato le attribuzioni ed i compiti assegnati dal vigente Codice della Navigazione alla figura del **Direttore di aeroporto**, di *«aver mantenuto in capo all'ENAC* (ma comunque non ad un soggetto pubblico, responsabile in loco – N.d.R.) *l'esercizio dei poteri pubblici mediante la esplicita approvazione del regolamento d'aeroporto che definisce il modus operandi di tutti i soggetti che interagiscono sullo specifico aeroporto»!* Saremmo molto curiosi di conoscere il parere della Magistratura in merito alla validità di questa doppia traslazione di poteri e responsabilità, prima da soggetti pubblici a privati e poi da soggetti individuali a collettivi. Più che ad una riforma sembra di assistere ad una bolscevizzazione dell'A.C. nazionale!
5. Assieme al Titolo IV° il Titolo VIII° è uno di quelli che più devono preoccupare in merito alla proposta nuova organizzazione dell'Aviazione Civile nazionale, che, va ribadito subito, non rispetta le indicazioni organizzative dettate dall'ICAO. Del

Titolo VIII° si deve rilevare che non è affatto vero, come invece asserito nella presentazione del Titolo IV°, che viene *«mantenuto in capo all'ENAC l'esercizio dei poteri pubblici»*, in quanto al Capo II° del Titolo VIII° si annuncia che viene *«stabilita la prerogativa dell'Operatore aeroportuale (s'intenda:- "Gestore aeroportuale") di adottare misure urgenti e di limitare l'operatività dell'aeroporto quando si verificano condizioni (non si definisce se di "Safety" o di "Security" – N.d.R.) di non-sicurezza e di emergenza»*. Questa è la riprova che le funzioni pubbliche detenute dal Direttore di Aeroporto, (che s'intende abrogare) non vengono affatto attribuite ad un soggetto pubblico dipendente dall'ENAC e presente localmente sull'Aeroporto, bensì si vorrebbero traslare incondizionatamente al "Gestore aeroportuale", che potrebbe perfino essere un soggetto individuale straniero!

6. Titolo IX°: Il rilievo del punto precedente trova conferma anche in questo Titolo relativo alla nuova gestione degli "atti di stato civile" redatti da un Comandante in corso di navigazione, atti che non vanno più presentati al Direttore di aeroporto, ora abolito, bensì all'Autorità della Polizia di Stato, sperando che almeno questa rimanga presente su tutti gli aeroporti. Ma non si sa bene che fine faranno tutti gli altri compiti di pubblica rappresentanza precedentemente assegnati al Direttore di aeroporto.
7. Titolo X°:- in perfetto stile burocratico-amministrativo è stato molto curato il capitolo relativo al sistema sanzionatorio di cui è incaricata l'ENAC, ma non è dato di sapere se a livello esclusivamente centrale oppure anche periferico.

Analisi degli articoli modificati del Codice.

L'art. 687 esordisce con un titolo che si riferisce soltanto alla "Navigazione aerea", mentre l'amministrazione dell'Aviazione Civile nazionale attiene a discipline che travalicano la semplice materia della Navigazione. Dunque, che tale Amministrazione dello Stato sia costituita da due entità (seppur, si spera, concorrenti ai medesimi scopi) è già un'anomalia rispetto agli obblighi assunti con l'adesione alla Convenzione di Chicago, la quale dispiega la sua valenza su tutte le materie che riguardano l'organizzazione dell'Aviazione Civile internazionale e non la sola "Navigazione aerea".

L'art. 688, comma 2, stabilisce che il Ministro si avvalga del parere consultivo fornito da un "Consiglio strategico del trasporto aereo" (come se l'Aviazione Civile fosse solo "trasporto aereo" – N.d.R.), Consiglio del quale farebbero parte, tra gli altri, gli "operatori aeroportuali" e "gli esperti del settore". Riguardo ai primi bisogna intendersi senza equivoci:- **"Operatori aeroportuali"** sono tutti coloro "service handlers", vettori, autofornitori di servizi, rifornitori di carburanti e di pasti a bordo, ecc. autorizzati ad operare in aeroporto, mentre i **"gestori aeroportuali"** sono coloro che hanno ricevuto una concessione a gestire l'aeroporto, completo di infrastrutture ed impianti sia di *airside* che di *landside* e quindi sono costoro semmai che possono essere inclusi in questa rappresentanza consultiva e non tutti gli altri. Per quanto attiene il riferimento agli "esperti del settore" non si riesce a comprendere a chi ci si voglia riferire, forse agli "amici degli amici" ai quali si riferiva il Sen. Pedrini. Sempre a proposito di questo articolo, si rileva la mancanza di un comma 5 che stabilisca qualcosa di simile a:-*«Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti si avvale di un **Ispettorato** per la sorveglianza del raggiungimento degli obiettivi fissati nel contratto di programma stipulato con ENAC»*, qualora l'attuale assetto *bifronte* - Ministero ed ENAC - (e quindi equivoco - N.d.R.), debba esser confermato in sede parlamentare.

Art. 689, comma 1. Dunque l'ENAC, chiamata a svolgere le *funzioni* di "Autorità dell'Aviazione Civile" dall'art. 687, comma 3, in questo articolo non viene impostata secondo le indicazioni dell'ICAO in materia, contenute sia nel Doc 9734 **Manuale sulla sorveglianza della sicurezza**, capitolo 3, paragrafo 3.4, fig. A1, come pure nel Doc 9426 **Manuale per la pianificazione dei Servizi del Traffico Aereo**, Appendici A e B, ma viene incaricata di «*adottare le disposizioni tecniche atte al recepimento delle "previsioni" contenute negli Annessi alla Convenzione di Chicago, con l'osservanza dei seguenti criteri direttivi ...*», tra i quali, si fa notare, si insiste in modo ossessivo sul mandato di adeguare «*l'uniformità di normativa con la regolamentazione internazionale* [omettendo «*dell'ICAO*» ed insistendo invece sul motivo che segue e cioè] *tenendo conto della disciplina emanata in ambito comunitario*», come se la normativa comunitaria in materia potesse contrastare con quella ICAO! Ma quel che qui preme notare è l'utilizzo della parola "previsioni", che, forse per assonanza, si vorrebbe spacciare in italiano con lo stesso significato del termine "provisions" in inglese. Infatti mentre il termine "provisions" in questo contesto, in inglese, significa "disposizioni/provvedimenti", la parola italiana "previsione" significa soltanto "l'indicazione di ciò che si prevede" e "prevedere" significa "immaginare ciò che si deve ancora compiere".

Dunque quel termine, in una legge scritta in italiano, non significa affatto un incarico assegnato ad ENAC di adottare «*le disposizioni tecniche atte al recepimento dei "provvedimenti" (o clausole, o misure) contenute negli Annessi*», ma semplicemente ed erroneamente l'incarico a «*recepire qualcosa di "preveduto/immaginato/stimato"* e non "*stabilito*"», com'è invece il caso delle norme contenute negli Annessi tecnici alla Convenzione di Chicago.

Lo stesso errato concetto è reiterato anche nel testo del comma 3, laddove, in un pessimo italiano indegno di un Codice, si stabilisce che l'ENAC debba assicurare «*il monitoraggio* [ma perché non si vuole usare il termine "sorveglianza"?] *sulla conformità del "sistema nazionale dell'Aviazione Civile" alle "previsioni" degli Annessi ... omissis*», laddove il termine "monitoraggio", in italiano ha il significato di "controllo continuo o di osservazione di un fenomeno". Senza contare poi che con questa disposizione si va a creare la figura anomala di "Controllore di se stesso"!

Ora, del «*sistema nazionale dell'Aviazione Civile*» che già in partenza **non è un "sistema"**, o perlomeno **non "il sistema" indicato dall'ICAO**, non vi dovrebbe essere alcun auto-monitoraggio da fare, ma soltanto da «*garantire la sorveglianza sulla sicurezza*», così come indicato nel Doc 9734 dell'ICAO. Semmai il compito di controllare il comportamento dell'Ente normatore è affare del Ministro pro-tempore, il quale, non essendo onnisciente, dovrebbe avvalersi di un **Ispettorato tecnico** per ottemperare ai propri doveri di vigilanza sull'Ente delegato a svolgere le funzioni amministrative dell'Aviazione Civile nazionale. Quindi, in materia di "prestazioni" fornite dall'ENAC in qualità di "Autorità dell'Aviazione Civile" posta sotto la vigilanza del M.I.T. **per gli obiettivi strategici che devono essere perseguiti dall'ENAC**, sarebbe altamente auspicabile che il M.I.T. si dotasse di un apposito **Ispettorato**, formato da Ispettori veramente esperti della materia "aviazione civile internazionale" (funzione da non far interpretare da personale in esubero delle Ferrovie dello Stato, come è sempre accaduto in passato!) e quindi in grado di vigilare effettivamente ed efficacemente sui comportamenti dell'ENAC.

L'art. 690, assieme all'**art. 691**, stabilisce i compiti assegnati all'ENAC, tra i quali stupisce di non trovare elencata alcuna disposizione in materia di compiti relativi alla *normazione* che l'ENAC dovrebbe emanare nei confronti di ENAV, nella sua qualità di *fornitore dei Servizi ATS* (erroneamente denominati di "assistenza al

volo" soltanto), in relazione a quanto stabilito nel Libro I°, Titolo II°, Capo I° del testo riformato del Codice della Navigazione, dove si accenna agli *«impianti per l'assistenza al volo e per il controllo del traffico aereo (voce l), ai servizi di assistenza al volo (voce m) e di telecomunicazioni aeronautiche e radio-misure (voce n del comma 3)»*, ma non mai alle norme per la sorveglianza della formazione, dell'addestramento, della verifica e dell'aggiornamento degli Addetti ai servizi elencati.

L'art. 692, stabilendo le funzioni ispettive dell'ENAC sul complesso dell'Aviazione Civile nazionale, indica all'ENAC stessa di effettuare *«attività ispettiva e di controllo mediante un'articolazione territoriale»* non meglio specificata, che secondo i riformatori andrebbe bene genericamente *«in funzione della tipologia e dell'entità delle attività da sorvegliare»*, ma che non può certo andar bene nel caso specifico **della sorveglianza di garanzia da esercitare sulle operazioni aeroportuali**, in quanto una "articolazione territoriale" non sarebbe presente su ogni aeroporto, onde garantire **l'effettuazione dei compiti di garanzia non delegabili a soggetti che non siano emanazione della pubblica Autorità dello Stato**. In materia, per similitudine, riferirsi ai poteri conservati dalla Polizia di Stato in termini di esecuzione di arresti di cittadini che possono esser colti in fallo dagli Addetti delle Società incaricate del controllo di security (antiterrorismo) dei passeggeri, ma da questi ultimi non possono essere arrestati, ma solo consegnati agli Agenti delle Forze dell'Ordine.

Art. 693. Fin dall'inizio del testo di questo articolo si può constatare come anche il **sistema ATS** che dovrebbe essere **monolitico** per esercire, in conformità della regolamentazione emanata dall'ENAC (che non può esser altro che quella ICAO!) e secondo le disposizioni dell'art. 690, i Servizi ATC, qui incomincia a separarsi ed a disgregarsi in rivoli separati, formati cioè da ENAV e da AMI, secondo situazioni nazionali e senza alcun obbligo di attenersi alle norme internazionali stabilite dall'ICAO negli **Annessi 2, 3, 10, 11, 14 e 15**.

Questa carenza di principi di normazione risulta tanto più evidente leggendo il testo dell'**art. 698**, comma 1, nel quale all'ENAV è fatto carico di organizzare *«la fornitura dei servizi in piena autonomia [!] e nel rispetto delle norme nazionali»*, ma non l'obbligo di ottemperare alle norme internazionali dell'ICAO! Il fatto è aggravato poi dal testo del comma 2, laddove si stabilisce che *«i compiti assegnati ad ENAV ... sono oggetto di specifico "contratto di programma" che definisce gli obiettivi da conseguire e le caratteristiche dei servizi da fornire in ambito nazionale e locali, inerenti la circolazione aerea e la movimentazione degli aeromobili negli spazi aerei e negli aeroporti»*, ma senza mai citare quali norme di riferimento quelle stabilite dall'ICAO negli Annessi più sopra indicati.

Art. 699, comma 2:- Finalmente si può notare un riferimento specifico ai *«criteri internazionali»* riportati negli Annessi alla Convenzione di Chicago, i cui contenuti sono però ancora una volta intesi come criteri generici **e non come norme cogenti, da essere ottemperate dai responsabili del "sistema aviazione civile"**.

Art. 700 e art. 701. Il fatto che i servizi di soccorso e lotta antincendio "possano" esser affidati dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco non all'ENAC quale Autorità dell'Aviazione Civile bensì ai singoli **Gestori aeroportuali** (che nel testo continuano ad esser impropriamente denominati *"Operatori aeroportuali"*), la dice lunga sul fatto che coloro i quali hanno proposto questo genere di modifica non solo al Codice della Navigazione, ma addirittura a Leggi dello Stato relativamente recenti ed inerenti ai compiti aeroportuali dei VVF, non intendono affatto riformare l'organizzazione dell'Aviazione Civile italiana in un complesso unico ed unitario, amministrato dallo Stato nella sua qualità di Stato contraente della Convenzione di

Chicago, bensì intendono smembrare ulteriormente quei servizi come quello assicurato in tutto il Paese dal Corpo nazionale dei VVF. Il tutto instaurando complicate procedure di delega da poteri pubblici ad interessi privati quali quelli dei Gestori.

Dal **Titolo III° - Capo I°**, che comprende gli **articoli** dal **702** al **714**, vi è sommariamente da rilevare che:

1. Pur vedendo, finalmente, denominata correttamente l'**Agenzia**, incaricata delle **investigazioni aeronautiche per gli incidenti dell'aviazione civile**, non si è ancora voluto comprendere (dopo otto anni che lo andiamo predicando con tutte le prove possibili ed immaginabili) che non si possono continuare ad indicare come "inconvenienti" gli "eventi di pericolo gravi" che non abbiano causate le conseguenze indicate all'art. 702, comma 2, ma che comunque abbiano indicato che un incidente è stato sfiorato ed includano, perfino, qualunque altro fatto che potenzialmente abbia potuto pregiudicare la sicurezza del volo; quindi non "inconvenienti" (che non hanno significato in materia) ma "eventi di pericolo"!
2. Si rileva che all'*obbligo di notifica degli incidenti e degli eventi di pericolo* di cui all'**art. 703**, non corrisponde la necessaria sanzione che, secondo il disposto, dovrebbe essere determinata a norma di Legge come prerogativa da parte dell'Agenzia investigativa. Il fatto poi che i comma 3 e 4 assegnino l'obbligo di comunicare all'ENAC gli "inconvenienti" intesi come avarie tecniche o mancato rispetto di procedure (che però non abbiano causato "incidente"), la dice ancora lunga sul fatto che il legislatore proponente questa modifica del Codice, non ha capito nulla del problema delle notifiche e che, quindi, l'**art. 704** diventa in tal modo inattuale ed inefficace.
3. Quel che sorprende è dover apprendere che *«tutti gli incidenti aeronautici in mare»* (**art. 705**), quindi oltre a quelli subito sotto costa, sono affidati all'intervento di un'*Autorità marittima competente* (non meglio specificata), mentre il Servizio SAR, richiesto dalle norme ICAO, non viene neppure menzionato!
4. L'**art. 706** si fa notare assieme al comma 2 dell'**art. 709** per non contemplare per l'Agenzia investigativa l'evenienza di poter partecipare all'investigazione di incidenti, avvenuti al di fuori del territorio italiano in qualità di Organo dello Stato del Vettore (intendasi esercente o proprietario) o di Stato di immatricolazione dell'aeromobile.
5. L'**art. 711** si distingue per il fatto di voler indicare che l'Agenzia può indicare *«forme e modalità con cui Enti e soggetti interessati possono intervenire nelle investigazioni aeronautiche»*, fallendo in tal modo di stabilire con una Legge dello Stato (e non con un regolamento interno) le limitazioni connesse con questa concessione, particolarmente nei confronti di stranieri che possono essere abituati in maniera molto differente nei loro rispettivi Paesi. Si rileva altresì che, ancora una volta, il legislatore nazionale non riesce a dimostrare il coraggio di deliberare sul principio essenziale che l'inchiesta tecnica su incidenti ed eventi di pericolo debba avere la priorità - per scopi di salvaguardia della vita umana - sull'indagine giudiziaria, i cui scopi etici sono volti alla determinazione delle responsabilità ed alla punizione degli eventuali colpevoli. Continuando a fare come si fa da sempre in Italia, ci si prende la responsabilità di non consentire all'investigazione tecnica la rapida determinazione delle *cause dell'evento*, che sono l'unico modo idoneo a permettere di attuare le idonee misure correttive che siano in grado di

impedire la reiterazione dell'evento. Evento che può esser costato la vita anche di centinaia di passeggeri o di persone al suolo!

Il **Titolo IV° - Degli aeroporti** - è sicuramente uno di quelli più preoccupanti (nell'attuale stesura) e quindi contestabili in riferimento al mancato rispetto delle norme dell'ICAO in merito al mantenimento in mano pubblica delle **garanzie di sicurezza che lo Stato deve assicurare nei confronti dell'aviazione civile e dei suoi utenti, inclusi i terzi al suolo!**

In merito al Capo I° e II° di questo titolo v'è poco da notare, salvo per l'**art. 723**, che risulta incompleto per quanto attiene alcune presunte attività pericolose per la navigazione, il cui elenco risulta confuso, oltre che manchevole.

Ben diverso risulta l'esame relativo al Capo III°, dedicato alla **gestione degli aeroporti civili**. Nel testo di questo Capo si continuano a confondere (artatamente) i termini:

- **Gestore/concessionario della gestione di un aeroporto civile**,

termine applicabile solo e solamente a quel **soggetto giuridico** che abbia ricevuto una precisa concessione da parte dello Stato (e per esso dal M.I.T. e subordinatamente dall'ENAC per delega) di gestire il bene demaniale rappresentato dall'Aeroporto e dalle sue infrastrutture,
con il termine

- **"Operatore aeroportuale"**,

applicabile a tutti coloro che siano debitamente **autorizzati ad operare servizi di handling o fornitura di servizi e di assistenza di tutti i tipi a favore di Vettori o di esercenti/proprietari di velivoli**.

Questa distinzione deve essere chiara, inequivocabile e permanente!

Pertanto, a partire dall'**art. 731** e ssgg. (ma non limitatamente a questo Capo sotto esame), ogniquale volta il termine "*Operatore*" sia stato usato per indicare il "*Gestore aeroportuale*", il termine stesso va cambiato in quello di **Gestore**.

In particolare, in merito all'**art. 734**, la preannunciata «*Certificazione*» è quella riferita alla capacità del Gestore ad essere giudicato idoneo, in conformità alle norme contenute negli Annessi dell'ICAO, a gestire in sicurezza, efficienza, continuità e crismi di qualità di sistema, l'operatività aeroportuale ed i suoi servizi ancillari.

In particolare dunque, oltre ad essere in grado di dimostrare di saper attendere al meglio ai propri compiti, il Gestore aeroportuale dovrà dimostrare di saper coordinare, sotto la vigilanza della Direzione di aeroporto mantenuta dall'Autorità aeronautica rappresentante lo Stato, i seguenti soggetti autorizzati ad operare, secondo le norme nazionali ed internazionali, all'interno dell'*air side* degli aeroporti civili:

- 1) Operatori di servizi di handling;
- 2) Vettori ed operatori in autoproduzione/autoassistenza degli stessi servizi;
- 3) Soggetti operanti servizi ausiliari/rifornimenti;
- 4) Enti locali di istituzioni dello Stato;
- 5) Fornitori di servizi essenziali (ENAV – VVF – Pronto soccorso – ecc.)

Del Capo IV°, l'**art. 745** in particolare va rifatto completamente partendo dal fatto che qualunque *prestatore di servizi autorizzato* viene denominato "*Operatore aeroportuale*", mentre rimane valido soltanto il principio enunciato al precedente commento relativo all'**art. 734**.

L'**art. 746** dovrebbe invece indicare in quale modo l'ENAC sia incaricata di **vigilare** «*sulla continuità, regolarità e qualità dei servizi aeroportuali*», assicurati

direttamente o per il tramite degli "Operatori aeroportuali" sull'aeroporto di cui sia stata approvata la gestione da parte di un Gestore.

Del **Titolo V°**, il **Capo III°** e più precisamente l'**art. 761** si fa notare per la mancanza di un *soggetto giuridico* al quale sia fatto il preciso obbligo di ottemperare alla responsabilità colà statuita: *chi, tra proprietario, esercente, vettore, organizzazione di manutenzione o pilota responsabile del volo risponde delle condizioni di navigabilità dell'aeromobile?* Una precisazione univoca in materia è indispensabile!

Del **Capo IV°**, l'**art. 766** si fa notare per la carenza nell'elenco dei documenti dell'aeromobile, o quanto meno per gli aeromobili adibiti al *trasporto o lavoro aereo*, del **Log-book** prescritto dall'ICAO ovvero del **Quaderno Tecnico di Bordo – Q.T.B.** – disposto dal Regolamento Tecnico del R.A.I. (ora ENAC).

Alla voce d) ed e) del comma 1 manca la definizione di quali siano *«gli altri documenti prescritti da leggi e da regolamenti, sia nazionali che internazionali»* che s'intende debbano essere presenti a bordo, oppure (vedi **art. 769**) che debbano essere *«annotati a cura dell'esercente»* e, aggiungerei, *«da parte delle organizzazioni di manutenzione e revisione»*.

Del **Titolo VI° - Capo I° - art.770** v'è da notare che l'attuale revisione sarebbe stata la migliore opportunità per denominare correttamente in lingua italiana il documento di attestazione, quale *soggetto giuridico* relativamente all'idoneità di conseguimento della **"Certificazione di Esercenza di Vettore Aereo – C.E.V.A.** – o della **"Certificazione di Imprenditore di Lavoro Aereo" – C.I.L.A.** – conseguibili sulle basi dei criteri esistenti per il rilascio del **C.O.A.** contemplato sia dalle norme ICAO che da quelle J.A.A.- Dunque la corretta denominazione della "Certificazione" per un'impresa di *attività aerea* non dovrebbe includere l'abusata parola di "Operatore" che in lingua italiana non si riferisce al concetto di impresa tecnica o commerciale di trasporti, bensì solo al concetto di persona addetta a macchine, sistemi o affari bancari o di borsa-valori e giammai al concetto inglese di "Operator", ovvero esercente o gestore di mezzi di trasporto.

Del **Titolo VII°**, assolutamente sorprendente risulta il fatto che l'**art. 786**, al comma **a)**, elenchi tra il *"Personale addetto ai servizi di terra" il «personale addetto ai servizi di assistenza al volo» e non quello addetto ai "Servizi del Controllo del Traffico Aereo" – A.T.S.* – e relativi Servizi ancillari (**AIS – MET – Aeronautical Charts**). Dunque la dizione *«servizi di assistenza al volo»* è incompleta, riduttiva ed imprecisa e pertanto va cambiata, possibilmente da parte di chi s'intenda della materia!

Del **Titolo VIII° - Capo I°** - dedicato alla "Vigilanza sulla [e non della] navigazione [aerea]", si apprende, leggendo il comma **2** dell'**art. 789**, che *«le funzioni di vigilanza sulla circolazione aerea [sic!] negli aeroporti sono esercitate dai direttori degli uffici centrali e periferici e dal personale ispettivo dell'ENAC»*, così di fatto, con un colpo di mano, abolendo una delle funzioni del Direttore di aeroporto e dei suoi Addetti agli UU. CC. TT. Aeroportuali e, quindi, occultamente abrogando le figure alle quali erano demandate **le funzioni pubbliche di vigilanza presenti sul singolo aeroporto**, che finora hanno costituito appunto **la funzione di garanzia esercitata dall'Autorità dello Stato presente localmente**.

L'**art. 790, comma 1**, è un capolavoro d'ipocrisia in quanto stabilisce che *«l'ENAC [e non i suoi funzionari aeroportuali], qualora ritenuto necessario [a discrezione di chi?], può sottoporre a visita di controllo gli aeromobili nazionali*

ed esteri ed ispezionare i documenti [!] di bordo previsti come obbligatori dalla legislazione [e non dalla normativa tecnica internazionale o nazionale] *vigente, in accordo* [e non "in ottemperanza"] *a programmi [?] internazionali* [non importa se sottoscritti o meno dallo Stato italiano?].».

Però, siccome il peggio non è mai morto, ecco che il **comma 2** c'informa che «l'ENAC [soggetto giuridico che però non individua direttamente una responsabilità personale] *vieta la partenza degli aeromobili* quando, a seguito dei controlli previsti dal comma 1 [effettuati non si sa da chi e con quale tempestività rispetto alla partenza stessa] *emergono elementi* [rilevati da chi?] *che pregiudicano la sicurezza aerea* [safety o security?].», senza indicare neppure i criteri in base ai quali siano da effettuare dei precisi interventi e rilievi «di *sicurezza aerea*».

Dunque, in questo **art. 790**, che dovrebbe impedire sia la ripartenza dagli aeroporti nazionali delle "vecchie carrette dei cieli", sia la partenza degli aeromobili sui quali ci possa essere anche il solo sospetto di possibili atti contro la *security*, ovvero qualsiasi intervento atto ad impedire azioni di interferenza illecita, dovrebbe permettere di esplicitare la propria efficacia esclusivamente per mezzo di controlli eseguiti dall'ENAC ed esercitati tramite «i direttori degli uffici centrali e periferici e dal personale ispettivo dell'ENAC», però non presente localmente su ciascun aeroporto aperto al traffico aereo civile! Il classico esempio cioè di organizzazione italiana del tipo ... *vorrei, ma non posso!*

Anche il **comma 2** dell'**art. 792** risulta quanto meno impreciso, in quanto tratta soltanto del «*sorvolo del territorio della Repubblica*», ignorando sia il sorvolo delle sue acque territoriali che **la penetrazione dello spazio aereo assegnato dai Piani regionali dell'ICAO al Controllo del Traffico Aereo esercito dall'Ente designato dallo Stato italiano**, cioè dall'ENAV.

Come si può constatare siamo ben lontani dall'avere ben chiaro un quadro giuridico-amministrativo relativo alla **tutela della navigazione aerea nello spazio aereo italiano e delle relative pertinenze di carattere normativo, da valere anche in sede internazionale.**

Del **Capo II°** spicca il contenuto dell'**art. 800**, nel quale, sia al **comma 1** che il **comma 2**, vengono attribuiti all'Operatore aeroportuale [anziché al **Gestore**] i poteri di adottare quelle «*necessarie misure urgenti e limitazioni all'operatività dell'aeroporto*» finora attribuite alla potestà pubblica del Direttore di aeroporto, arrivando addirittura ad attribuire al Gestore i compiti di determinare «*quelle limitazioni all'utilizzazione degli aeroporti, quando si verificano variazioni dell'agibilità e della funzionalità degli impianti e dei servizi aeroportuali o condizioni che compromettano la sicurezza delle operazioni aeroportuali.*»

Ecco così conclusa la fase di abrogazione completa della figura del Direttore di aeroporto e dei suoi Addetti agli Uffici Controllo Traffico aeroportuali che ha come tragica conseguenza **la traslazione di funzioni di garanzia e di poteri di vigilanza detenuti dalla pubblica amministrazione dello Stato a favore di soggetti privati che potrebbero essere perfino stranieri**, qualora le concessioni delle gestioni di aeroporti civili italiani dovesse venire assegnata a Società di capitali straniere (come ad esempio già è avvenuto all'aeroporto di Napoli-Capodichino!).

Il tutto è confermato anche dal disposto del successivo **comma 2** dell'**art. 801** che stabilisce che successivamente all'approdo il *giornale di bordo* sia presentato "**all'autorità di pubblica sicurezza**" [che non esiste più, sostituita dalla Polizia di Stato] e non, come in precedenza, al Direttore di aeroporto, di fatto abrogato sia come funzione amministrativa che come **Ufficiale di Polizia giudiziaria!**

Anche il **Capo III°**, all'**art. 805**, si distingue per l'approssimazione, da parte dell'estensore, della conoscenza degli argomenti trattati.

Infatti mentre il **comma 1** tratta di *articoli vietati per il trasporto aereo*, quali armi e gas tossici non imbarcabili a bordo, il **comma 2** è assolutamente nebuloso e genera confusione in quanto non è in grado di distinguere tra quelli che sono definiti "**dangerous goods**", che dovrebbero essere segnalati a cura dell'esercente all'attenzione del Comandante del volo per mezzo di *specifica notifica in triplice copia*, e le **merci vietate comunque al trasporto per via aerea** e delle quali il Comandante non può avere alcuna conoscenza (come invece pretenderebbe il disposto di questo articolo) se non gli vengono appropriatamente e responsabilmente **notificate** !

Anche al **Titolo IX°** si continuano ad attribuire *compiti e funzioni alle autorità di pubblica sicurezza* che, ripetiamo, non è più denominata così, bensì **Polizia di Stato**!

Del **Titolo X°** è necessario rimarcare che all'**art. 810** mancano le necessarie disposizioni o provvedimenti in merito alle sanzioni da comminare ai responsabili di omissioni di notifica di incidenti o di "inconvenienti" [intendasi *mancati incidenti o eventi di pericolo*] gravi e quelle (da istituire) per la mancata notifica di "**dangerous goods**" al Comandante di un volo commerciale.

Gli **artt. 812 e 813** continuano a confondere il Gestore aeroportuale tra gli "Operatori aeroportuali", mentre l'**art. 814** richiederebbe che tra le sanzioni stabilite per il comandante di aeromobile venisse inclusa quella per l'omissione delle prescritte **annotazioni sul Quaderno Tecnico di Bordo (Q.T.B.) o Log-book** di difetti o inconvenienti dell'aeromobile presenti sull'aeromobile al termine di ogni volo. [*Una cattiva abitudine riscontrata tra alcuni low cost operators ove, nella migliore delle ipotesi, le annotazioni di eventuali problemi tecnici vengono fatte su foglietti anonimi per l'equipaggio che segue.*]

Il **comma 1** dell'**art. 816** deve stabilire sanzioni non solo per il Comandante di aeromobile [commerciale], bensì per tutti i *piloti-in-comando di qualsiasi aeromobile*, in quanto la qualifica di *Comandante*, in Italia, spetta solo a chi ha l'incarico di **Pilota-Comandante**, mentre che "*Pilota-in-comando*" per l'ICAO è anche il *pilota privato, unico pilota a bordo del suo velivolo privato o noleggiato*.

Altro esempio d'incompetenza è quello rappresentato dal testo dell'**art. 819**, con il quale si vorrebbero applicare delle sanzioni a carico del Comandante per *«violazioni alle norme sul trasporto di "cose" [e non "articoli" o "merci"] delle quali è vietato il trasporto o delle quali il trasporto può divenire pericoloso o nocivo per l'aeromobile, per le persone o per il carico in corso di navigazione [!]*», quando da nessun'altra parte del Codice si stabilisce che la **responsabilità deve essere dell'esercente, dell'operatore aeroportuale addetto alle merci pericolose e dello spedizioniere della merce**, i quali singolarmente o in combutta abbiano imbarcato, senza notifica o con notifica mendace, degli articoli o merci pericolose all'insaputa del Comandante. Invece, in questo articolo, non viene fatta alcuna menzione di una sanzione a carico di un Comandante che si accinga alla partenza senza aver compilato ed esplicitamente approvato con propria firma il Piano di carico obbligatorio [sia per l'ICAO che per il Regolamento Tecnico del R.A.I., ora ENAC] ed il relativo Foglio di centraggio. E questo tipo d'incompetenza normativa è estremamente pericoloso nei confronti di quella **sicurezza del volo che si dovrebbe tutelare appunto partendo da una buona e completa legislazione aeronautica**!

E quella proposta nel **Progetto di Legge n. 2918 non lo è di certo** !
RD [*Fine prima parte*]

Il fatto che il commento critico di Renzo Dentesano si sia fermato apparentemente alla proposta "Romani", quando sono sul tavolo ben otto proposte, articolate in vario modo e aventi obiettivi diversi che vanno dal riassetto delle concessioni per le gestioni aeroportuali alla riforma di alcune parti del Codice della Navigazione, non vuol dire che essa abbia carattere formale di priorità, pur essendo un parto della maggioranza. Alcune proposte hanno configurazione minimale ed altre non sembrano aver colto i veri problemi dell'aviazione civile che sono dovuti, tra l'altro, alla incapacità ed alla non conoscenza delle leggi esistenti da parte di gruppi o di individui collocati in varie posizioni della gerarchia amministrativa, però vi sono alcune proposte che hanno comunque colto capisaldi che non possono essere eliminati e che devono, invece, essere rinforzati. In questo quadro rientrano le proposte che non sconvolgono le fondamenta dell'aviazione civile, fondamenta che a suo tempo permisero di recuperare i margini di sicurezza delle operazioni volo dopo gli anni a cavallo del 1970, anni neri dell'aviazione civile italiana. In altri articoli di questa edizione Renzo Dentesano valuta positivamente, anche se con delle riserve, le proposte PASETTO (3069) e DUCA (2130)

COMMENTARIO al PROGETTO di LEGGE n. 2918 del 27 giugno 2002

[Seconda parte]

A cura del Com.te Renzo Dentesano, Investigatore di incidenti aeronautici,
certificato dal N.T.S.B. - U.S.A.

Libro II° - Titolo I° - Capo III° - E.N.A.C.

ART. 14.- Al **comma 2** viene stabilito che *«l'ENAC assume le funzioni di Autorità dell'Aviazione Civile ai sensi di quanto "previsto" [sic!] dalla normativa aeronautica internazionale»*, probabilmente scordandosi volutamente di dichiarare a **quale** normativa internazionale s'intenda riferirsi, in quanto, se intendesse riferirsi alla *normativa ICAO*, tale *normativa* della quale siamo **Stato contraente non contempla l'assegnazione di funzioni**, bensì **l'istituzione**, da parte di uno Stato contraente, **di un Organismo statale, responsabile di garantire in sicurezza, regolarità ed efficienza l'operatività dell'amministrazione dell'intero complesso dell'aviazione civile.**

Quindi *riduttiva ed assolutamente inappropriata la formulazione del testo* anche del successivo **comma 3** dell'**art. 14**, che, a sua volta, recita come *«l'ENAC promuove ... uno sviluppo continuo ed armonico dell'aviazione civile italiana nelle sue varie componenti, nel rispetto della sicurezza del volo»* [!], in quanto viene spontaneo da chiedersi: *"E perché non anche nel rispetto della sicurezza a terra?"*

Non mi stancherò mai di sottolineare la necessità di utilizzare termini in lingua italiana che non siano generici o retorici e che consentano di esprimere i concetti sottostanti in piena corrispondenza con i termini della normativa ICAO. A tal riguardo si potrebbe usare il termine "sicurezza operativa" che individua la *safety* delle operazioni nell'aviazione civile.

Ma, quel che è più grave è che dopo aver proclamato all'**art. 15, commi 2, 3 e 5**, che *i soggetti rappresentanti dell'Ente* verranno scelti tra coloro aventi particolari capacità, esperienze e conoscenze tecniche nel settore dell'aviazione civile, poi si afferma che *«con le stesse procedure [quali?] del consiglio d'amministrazione»* **verrà scelto anche il Direttore Generale**. Ora, tutte le pretese *procedure* consisterebbero nella nomina *«su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri»*, **senza alcun accertamento della conoscenza da parte di costui quanto meno della lingua inglese o di altra lingua ICAO, come l'arabo, il**

cinese o il russo, né di alcuna pregressa esperienza in campo aeronautico nazionale o internazionale!

Dunque, secondo il riformatore, quelli citati sarebbero tutti gli accertamenti d'idoneità da compiere su *soggetti di "comprovata"* [come e secondo quali principi?] *esperienza e conoscenza del settore dell'aviazione civile* !?!

Ancor più sconvolgente risulta la lettura dell'**art. 17, comma 1, voce e)** per il disposto con il quale si rimanda alla stipula del "contratto di programma" tra M.I.T. ed ENAC la definizione *«delle modalità di adozione delle disposizioni tecniche atte al recepimento degli Annessi alla Convenzione di Chicago, nonché per le modalità onde assicurare il monitoraggio sulla "conformità del sistema" nazionale dell'aviazione civile alle disposizioni dei rimanenti Annessi»*, mentre con il **comma i)** neppure si accenna ai **modi** di esplicare *«l'attività di vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»*, come sarebbe logico e legittimo, tramite un **apposito Ispettorato** del M.I.T., purché dotato di "veri esperti" della materia, per tenere sotto la dovuta vigilanza le azioni amministrative attuate dall'ENAC.

L'**art. 23**, nella sua formulazione, dimostra che nell'adeguamento della dotazione del personale ai nuovi compiti dell'ENAC, l'estensore della proposta si preoccupa soltanto di garantire un posto di lavoro al personale in esubero proveniente dall'Ente Poste italiane S.p.A., dal Dipartimento dell'Aviazione Civile (invece di dirottarlo sull'Ispettorato da creare al MIT), dall'Aero Club d'Italia e dall'ENAV, ma senza alcuna preoccupazione di una qualche garanzia di capacità di riqualificazione ai nuovi compiti assegnati all'ENAC, il tutto passando attraverso i sotterfugi e gli espedienti di cui si può rendersi conto leggendo il **comma 1** dell'**art. 25**, il quale ultimo si distingue poi anche per il **comma 4**, il quale contempla *per la durata di tre anni la presenza di una specie di balia-asciutta per il Direttore Generale dell'ENAC, rappresentata dalla «nomina di un comitato tecnico-organizzativo costituito da esperti del settore, al fine di garantire un soddisfacente completamento della nuova organizzazione»*, come a dichiarare apertamente che il D.G. *in pectore* è un incompetente "tecnico-organizzativo", oppure che ci sia ancora qualcosa da inventare in materia di Aviazione Civile che non sia già stata indicata dall'ICAO!

Capo IV° - ENAV.

A prescindere dal fatto che quella della riforma sarebbe stata l'opportunità migliore per denominare più correttamente l'Ente che deve fornire il **Servizio ATC**, indicandolo come **Azienda dei Servizi per la Navigazione Aerea**, appare assurdo, nella Proposta di Legge, che l'**art. 27** contempli che *«la fornitura dei servizi di assistenza al volo si conforma alla regolamentazione emanata da ENAC ... secondo i parametri di sicurezza e di qualità [?] stabiliti dalle disposizioni di legge e di regolamento nazionale [?] e dell'Unione europea»*, dimenticandosi completamente di disporre che ENAC ed ENAV debbano attenersi ai dettati degli Annessi e dei Doc. ICAO vigenti in materia!

L'**art. 29** si distingue poi per ignorare le necessità di verifica sul grado di addestramento del personale ATS e, al **comma 2**, quello di presentare un disposto che assegni all'Operatore (**Gestore**) aeroportuale una possibile competenza sui radio-aiuti per le operazioni di decollo e d'atterraggio, che, invece, proprio per la sicurezza delle operazioni, **devono rimanere esclusiva pertinenza e responsabilità dell'Azienda fornitrice dei Servizi per la Navigazione Aerea**.

Inoltre l'ENAV dovrebbe provvedere a quanto contemplato nel testo dell'**art. 29** su richiesta dell'ENAC a seguito dei compiti stabiliti nel contratto di programma, articolo dal quale dovrebbe sparire qualsiasi ipotesi di concessione in appalto a terzi.

Artt. 34 e 35 - A.N.S.V.

Unico fatto positivo della riforma organizzativa proposta per l'**Agenzia** (oltre al ricorso ad una denominazione più appropriata ai compiti effettivi è quello di contemplare l'abolizione della carica di Segretario generale, istituita con il D. Lgs. 250/99 e non contemplata dalla Direttiva 94/56/CE. Inoltre anche la proposta di abolizione del "Collegio direttivo" può essere accettabile, qualora però venga soppressa anche la carica di Presidente (che non si sa cosa debba presiedere, avendo proposto di abolire il Collegio), in quanto tutta l'Organizzazione potrebbe benissimo essere affidata ad un Direttore Generale, tecnicamente capace, affiancato però da un Vice-direttore, incaricato esplicitamente di provvedere, assieme ad un gruppetto di due o tre Revisori, alla stesura definitiva delle Relazioni finali d'inchiesta proposte dall'Investigatore incaricato di ciascun caso specifico.

Quanto sopra in quanto le Relazioni ed i Rapporti finali d'inchiesta pubblicati finora dall'esistente A.N.S.V. sono stati ben lunghi dall'essere soddisfacenti sotto l'aspetto della completezza investigativa e, di conseguenza, di quello delle *conclusioni* e delle *raccomandazioni* emesse. Ciò proprio a causa della mancanza di un organo centrale competente a coordinare e ad elaborare le conclusioni finali sulle risultanze ricavate e proposte dall'Investigatore incaricato.

Dell'**art. 38** v'è da rilevare che con tale testo si può scoprire che per la formazione e l'aggiornamento del personale [quale?] l'Agenzia si può **avvalere «di qualificate strutture nazionali ed estere»**, senza indicare chi debba giudicare se le ipotetiche strutture (nazionali ed estere) siano o meno veramente qualificate al tipo di formazione e di aggiornamento necessario in relazione al personale da migliorare nelle specifiche attribuzioni assegnate.

Renzo Dentesano