

DE RERUM NAVIGATIONIS SECURITATE.

Considerazioni professionali del Com.te Renzo Dentesano.

Visto che, a quanto pare, le norme dell'ICAO, scritte in lingua inglese, non vengono comprese da molti dei dirigenti di rango più elevato esistenti nel complesso dell'Amministrazione dell'Aviazione Civile italiana ed *anche da certi piloti in attività*, provo a richiamare la loro attenzione intitolando in latino le seguenti considerazioni e rendendo il testo il più comprensibile possibile in un linguaggio molto elementare.

Gli argomenti di merito sono i seguenti:

1. Dall'editoriale a firma dell'amico **Francesco Giaculli**, Direttore della rivista "Volare", comparso sul numero di novembre 2002, si apprende la notizia che sull'aeroporto di Linate, rifatto ad agosto scorso il manto della pista 36 R / 18 L e tutta la relativa segnaletica, al momento del collaudo dell'opera qualcuno della **Commissione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** incaricata del compito scopriva che la **pista turistica 36 L non rispetta**, in base a certe norme relative agli ostacoli, l'esistente **Legge n.° 58 del 4 febbraio 1963**, mentre sarebbe stata in regola per le norme ICAO in materia.

La citata Legge italiana è molto importante per la sicurezza della navigazione aerea, in quanto stabilisce dove è vietata la presenza di ostacoli, esistendo una servitù in altezza anche al di fuori della *recinzione aeroportuale* fino ad una distanza di 300 m. da questa, mentre le norme dell'**Annesso 14** dell'ICAO stabiliscono una distanza dal centro-pista secondo diversi piani inclinati di rispetto che devono essere liberi da ostacoli.

Il punto irrisolto è il seguente: adesso che l'ENAC (in data 30 settembre) ha recepito amministrativamente con un proprio Regolamento in lingua italiana l'Annesso 14 dell'ICAO, seppur **imbastardito dal CAP 168** della **CAA** inglese, qual è la norma che vale giuridicamente di fronte ad una corte di giustizia o davanti ad un organo amministrativo ?

E, qualora dovesse valere ancora (come crediamo) la Legge italiana del 1963, si pone il quesito del **perché non sia stata notificata all'ICAO** la differenza esistente rispetto alla norma internazionale, secondo quanto contemplato dall'**art. 38 della Convenzione di Chicago**, della quale l'Italia è Stato contraente quanto meno fin dal 1956.

Tutto questo sta a dimostrare ancora una volta che in Italia le Leggi ci sono, ma che nessuno le fa rispettare.

2. Nello stesso editoriale il Direttore di "Volare" afferma che sugli aeroporti italiani *«le segnalazioni a terra sono poco leggibili. "Noi piloti" lo avevamo detto, ma nessuno ci aveva ascoltato.»*

In effetti nel corrispondente editoriale del mese di settembre 2001 (dico **duemilauno**, cioè un mese prima del disastro di Linate) Giaculli affermava:

«I segnali a terra non sono standardizzati, disposizioni, colori, numeri, iscrizioni non sono chiari e a volte non aggiornati. In alcuni aeroporti vi sono segnali a terra poco visibili, in alcuni altri i segnali luminosi non rispondono alle norme.»

Ora, questa sacrosanta ma purtroppo generalizzata denuncia non è sufficiente che *"noi piloti"* la scriviamo in un editoriale d'una rivista specializzata che, per quanto diffusa, non raggiunge con la dovuta efficacia tutti gli addetti ai lavori e men che meno tutti i soggetti responsabili per legge della sicurezza della navigazione aerea.

Per questa ragione sarebbe stato necessario (in passato) ed è ancora necessario (al presente ed in futuro) che i piloti professionisti, degni di tale

qualifica, segnalino tutte le carenze (nell'articolo denunciate sommariamente) rilevate nel sistema alle competenti Autorità o localmente per mezzo del proprio rappresentante designato nel **Comitato di Sicurezza Operativa Aeroportuale - C.A.S.O.**, istituito presso tutte le Direzioni di Aeroporto degli scali nazionali fin dal 1975 oppure a livello centrale, avvalendosi degli appositi modelli **ATIRF (Air Traffic Incident Reporting Form)** esistenti nell'**AIP-Italia - RAC 1-79** e disponibili presso tutti gli **Uffici ARO (Air Traffic Services Reporting Office)** aeroportuali.

Ciò in quanto qualsiasi carenza della segnaletica aeroportuale contemplata dalle norme internazionali per l'aviazione civile si configura in un potenziale **evento di pericolo** e quindi tutti gli utenti hanno il dovere di segnalarla formalmente all'Autorità competente, giorno dopo giorno, per mezzo degli strumenti di segnalazione ufficialmente riconosciuti e non una volta all'anno, o giù di lì, **in occasione della pubblicazione del libro bianco o della relazione annuale di una associazione o di un sindacato.**

E tra le Autorità competenti rammento che esiste anche, e non certo per ultima, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

Quindi è una questione morale, un dovere di professionalità da parte di tutti i piloti quello di segnalare carenze ed inottemperanze riscontrate nel sistema e non compito d'una denuncia giornalistica, per quanto qualificata e comunque apprezzabile, ma non risolutiva in quanto priva dell'autorevolezza che l'ICAO ed il Codice della Navigazione - Parte Aerea - comunemente riconoscono ai rapporti sugli eventi di pericolo ufficialmente presentati all'Autorità competente da parte del **pilota-in-comando** di un qualsiasi aeromobile civile.

Roma, 5 dicembre 2002.