

Abbiamo ricevuto dall'organizzazione sindacale SULTA, degli Addetti all'Ufficio Controllo Traffico Aeroportuale di Venezia-Tessera una congrua documentazione riguardante una situazione che si sta attuando sull'aeroporto Marco Polo. Evidenziando metodi di amministrazione delle funzioni degli enti aeroportuali ai limiti del grottesco, questa situazione potrebbe avere almeno l'aspetto positivo di costituire per i legislatori un avviso concreto di quello che ci aspetta in Italia se andasse in porto il progetto di legge che vuole affidare al gestore aeroportuale competenze e funzioni di garanzia che, per un'attività intrinsecamente pericolosa come il trasporto aereo, lo Stato non può assolutamente delegare. Ed è per questa ragione che proponiamo due documenti significativi dell'intero carteggio.

IL PASSAGGIO DELLE CONSEGNE SULLE EMERGENZE FRA ENAC E SAVE

Nell'ottica del più generale processo di riforma in atto nel comparto dell'aviazione civile, ENAC sta procedendo a tratti, con passo certo in determinate occasioni (poche per essere sinceri) ma per il resto con incedere molto insicuro.

Nota bene quando si parla di ENAC, si deve intendere tutta la sua struttura dirigenziale, dato che non è ammissibile pensare che ad un dirigente qualsiasi di detto ente venga concessa la possibilità, prolungata nel tempo, di intraprendere una sua personale linea di programma senza che da parte della Direzione Generale vi sia il più o meno esplicito consenso.

Fugato quindi questo iniziale dubbio, continuiamo a parlare della questione *"gestione emergenze"* all'aeroporto Marco Polo di Venezia. Scalo questo in cui il direttore ha decretato in data 9 luglio, attraverso ordinanza, in maniera definitiva il passaggio delle competenze sulla applicazione del piano di emergenza e di tutto quanto attiene alla gestione degli eventi emergenziali alla società di gestione aeroportuale, la SAVE.

Dopo esattamente un mese di forte imbarazzo da parte del personale operativo dell'UCTA di Venezia, emerso con particolare evidenza dopo aver verificato che SAVE in data 1 agosto 2002, per bocca di un suo rappresentante di scalo, dichiarava di non essere in grado di adempiere alla gestione delle emergenze, e dopo la conseguente informativa inviata da SULTA-ENAC Venezia ad ENAC centrale e alla Prefettura di Venezia sullo stato di grave e pericolosa incertezza, le cose sono maturate. Ossia, a fronte della raccomandazione effettuata dalla Prefettura di Venezia al direttore di aeroporto e al presidente SAVE in risposta alla succitata informativa e dei conseguenti presumibili provvedimenti, il 31 agosto 2002 alle ore 23.30 circa si recava presso l'UCTA di Venezia il responsabile di SAVE SAFETY, per *"assicurare che SAVE era in grado di adempiere alle competenze trasferite dalla DCA ENAC al gestore in merito alla gestione delle emergenze"*, spiegando che il fraintendimento relativo alla mancata simulazione dell'emergenza del mese scorso da parte di SAVE si doveva attribuire solo ad una momentanea impreparazione nella gestione delle simulazioni.

In definitiva:

SAVE GARANTISCE DA SUBITO DI SAPER FAR FRONTE AD UNA PROSSIMA EVENTUALE EMERGENZA, DAL PUNTO DI VISTA DELLA SUPERVISIONE, MA NON È ANCORA ATTREZZATA PER LE SIMULAZIONI DISPOSTE CON CADENZA MENSILE DAL DIRETTORE DI AEROPORTO TRAMITE ORDINANZA E RELATIVA PRESCRIZIONE IN AIP.

A parte la innegabile difficoltà a comprendere come un qualsiasi soggetto ritenga di essere preparato ad affrontare un evento ma non sia pronto ad effettuarne simulazione, e questo a passaggio di competenze già disposto da oltre un mese, sarebbe forse stato più corretto che in merito ci fosse stato un pronunciamento ufficiale da parte dei due soggetti chiamati in causa, ossia il direttore di aeroporto da una parte e il presidente SAVE dall'altra. E nel caso in cui tale pronunciamento vi fosse già stato, magari all'indirizzo della Prefettura, sarebbe stato un *pensiero carino* informarne anche il personale operativo coinvolto.

Ma veniamo ora alla parte più interessante dell'incontro avutosi presso l'UCTA di Venezia la notte fra il 31 agosto e il primo settembre. Su disponibilità del personale operativo ENAC presente (e oramai ufficialmente non più parte in causa nella gestione delle emergenze) infatti, il responsabile SAVE SAFETY ha provveduto alla convocazione dei rappresentanti della Polizia di Stato, dei VVFF, del Medico del pronto soccorso aeroportuale, del Rappresentante di scalo SAVE, e degli operatori di TWR Enav (questi ultimi non intervenuti per carenza di personale), onde provvedere ad una prima presentazione introduttiva relativa alla nuova gestione degli eventi emergenziali.

Da una prima interrogazione rivolta a tutti i presenti, è emerso che a parte ENAC e SAVE, **NESSUN ALTRO SOGGETTO PRESENTE ERA A CONOSCENZA DEL FATTO CHE IL REFERENTE NELLA GESTIONE DI UNA EVENTUALE EMERGENZA NON È PIÙ L'UFFICIO CONTROLLO TRAFFICO ENAC MA BENSÌ LA SAVE.**

Questo fatto, purtroppo, non può che comprovare come la attuale situazione sia grave, ingenerando tale stato di incertezza una pericolosa confusione sui ruoli relativamente alla gestione di contestualità nelle quali anche pochi minuti di indecisione possono avere conseguenze estremamente serie.

Fra l'altro l'incompetenza di chi firma tali disposizioni è tale da non rendersi conto che l'Ufficio Controllo Traffico ENAC è un soggetto ben definito, localizzato ed identificato da riferimenti telefonici precisi, mentre SAVE, senz'altro precisare è un soggetto confuso. Bisognerebbe spiegare a questi signori che la sicurezza e l'efficienza di operazioni delicate quali la gestione di una emergenza si basa anche sulla chiarezza delle regole da seguire.

Ovviamente a carico dei soggetti interessati dal piano di emergenza va sicuramente imputata la colpa di non essere stati a conoscenza di quanto riportato nelle ultime ordinanze del direttore di aeroporto, il tutto però attenuato dalla giusta considerazione che da qualche anno lo strumento dell'ordinanza aeroportuale nello scalo di Venezia è stato abusato sia nella quantità che nella qualità dei contenuti, evidenziando più volte la necessità di un intervento, finora mancato, da parte di ENAC, affinché non si corra il rischio (e la strada intrapresa oramai non può che condurre ad un tale traguardo) di identificare, nell'immaginario collettivo della gente di aeroporto, lo strumento dell'ordinanza al pari del semplice e spesso insignificante comunicato aziendale.

Staremo a vedere, attenti come al solito.

RSA SULTA-ENAC Venezia
2 Settembre 2002

CONTROLLO DEGLI AEROPORTI... LA SITUAZIONE È SFUGGITA DI MANO

Nella rapida progressione del processo di riforma dell'aviazione civile *de facto* avviato da ENAC negli ultimi mesi all'interno degli aeroporti con la parziale soppressione delle attività degli uffici controllo traffico, ad anticipare una riforma del settore ufficialmente non ancora approvata dal governo italiano (si ricorda infatti che fino a prova contraria è ancora in vigore il "vecchio" Codice della Navigazione), stiamo assistendo al totale svilimento di ogni capacità di controllo negli aeroporti da parte delle istituzioni e nello stesso tempo alla più completa improvvisazione nelle procedure e nei ruoli da parte dei gestori aeroportuali.

Dopo aver acquisito infatti per ordinanza del direttore di aeroporto ogni competenza relativamente alla gestione delle emergenze e la pressoché totale supervisione della safety aeroportuale a Venezia, il gestore, o più precisamente un suo preciso settore, **SAVE Safety**, evidentemente a causa dell'euforia derivante dalle ampie attribuzioni conferitegli, ha pensato di prodursi nell'ambito dei *controlli documentali agli aeromobili*, ritenendo legittima, e del resto l'atteggiamento della Direzione aeroportuale di Venezia e di ENAC in generale sembra accreditare tali ambizioni, la richiesta autonoma ad un volo di acquisire determinati documenti prima del decollo. Andiamo a descrivere in sintesi il fatto.

A seguito di una programmata prova motori da parte di un aeromobile Alpi Eagles, che poi la stessa compagnia aerea ha ritenuto di non effettuare per motivi operativi non meglio noti, il personale di SAVE Safety ha autonomamente ritenuto necessario acquisire dal comandante del volo in partenza, copia del Technical Log prima del decollo, considerando tale azione intesa a cautelare SAVE Safety come da disposizioni impartite al suo personale dal responsabile di SAVE Safety stessa.

Non si capisce a questo punto A CHE TITOLO un gestore aeroportuale possa chiedere di visionare documenti dell'aeromobile che, per quanto a conoscenza dello scrivente, è competenza solo del personale di un ente di controllo ben specifico oltre che ovviamente del personale interno di compagnia.

Sarebbe stato anche curioso registrare il comportamento di SAVE Safety davanti ad un legittimo rifiuto da parte del comandante del volo di fornire il quaderno tecnico di bordo.

FORSE SAVE SAFETY AVREBBE NEGATO L'AUTORIZZAZIONE AL DECOLLO?

Oramai nel panorama del "*non si capisce più chi debba fare cosa*" a cui si è arrivati per la precisa responsabilità di qualcuno, spuntano dei soggetti, evidentemente animati da personali ambizioni, pronti ad attribuirsi competenze ben al di fuori del lecito. E tali soggetti e la confusione che possono ingenerare nel panorama già abbastanza precario, non possono che intralciare il corretto e sicuro svolgersi delle operazioni.

Rimaniamo quindi, nell'attesa di vedere che il gestore aeroportuale, con la piena approvazione di ENAC, si arroghi in futuro la titolarità al controllo delle licenze di volo e magari, perché no, la titolarità al controllo del passaporto ai passeggeri, nell'ottica di presumere che in questo processo di monopolizzazione del controllo da parte del soggetto privato forse anche la Polizia di frontiera possa essere rimpiazzata dal gestore aeroportuale.

Per completezza di informazione si allega il testo del rapporto inoltrato all'attenzione del Direttore dell'aeroporto di Venezia, con la speranza che abbia trovato, fra i suoi numerosi impegni, il tempo di visionarlo.

Venezia, lì 6 ottobre 2002

In relazione alla prova motori programmata da Alpi Eagles per l'a/m I-ALPW, per la quale è stata inoltrata alla DCA da parte dello stesso vettore la richiesta di autorizzazione, si recavano presso l'UCTA di Venezia nella mattinata del giorno 5 ottobre due addetti alla SAVE Safety per informare questo ufficio che la sopraccitata prova motori era stata da Alpi Eagles rinviata, dovendo Alpi Eagles stessa impegnare l'a/m in un volo. SAVE Safety informava inoltre l'UCTA di aver acquisito copia delle ultime due pagine del Technical Log dell'a/m dopo averlo **autonomamente** richiesto al comandante del volo. Di tale documento veniva fornita copia all'UCTA.

Si apprendeva dal personale SAVE Safety che è stata loro impartita istruzione da parte del responsabile di tale settore, di acquisire copia del Quaderno tecnico di bordo ogniqualvolta si dovessero presentare dei dubbi sul "regolare funzionamento" degli aeromobili.

Ciò ha destato un certo stupore, dato che non si capisce a che titolo SAVE possa chiedere l'acquisizione di documentazione dell'aeromobile, né si riesce ad immaginare per quale motivo il comandante del volo abbia esaudito tale richiesta, sempre che sia stato a lui chiaro che il soggetto richiedente l'acquisizione del documento era SAVE Safety e non l'aviazione civile.

Di fronte a quanto accaduto, si rimane in attesa di sapere se per il futuro dovremmo aspettarci che SAVE Safety provveda alla verifica delle licenze e dei documenti dell'aeromobile o magari ad autorizzare al decollo i voli, nel qual caso, forse, si configurerebbe più che il *residuo di gestione* da parte di ENAC, l'illecito esercizio della Polizia della Navigazione da parte della Società di Gestione.

RSA SULTA-ENAC Venezia
07 ottobre 2002