

Una giornata di lavori dedicata alla sicurezza operativa negli scali aeroportuali italiani

Il **15 dicembre 2001** si è tenuto nella **Sala Consiliare del Comune di Calderara di Reno**, il cui territorio è limitrofo all'aeroporto di Bologna Borgo Panigale, un **Convegno** avente per titolo: **"Prevenzione e Sicurezza negli Aeroporti Italiani: Procedure e Strumenti."**

Il Convegno era promosso dall'Associazione Nazionale degli Addetti al Traffico Aereo, **ANATA**, e dall'Associazione dei diplomati degli Istituti Aeronautici, **ANPTA** (Associazione Nazionale Periti Trasporto Aereo) ed era patrocinato dal Comune di Calderara di Reno.

Il Sindaco **Matteo Prencipe** ha dato inizio al Convegno con un saluto ed un breve richiamo agli aspetti che mettono in relazione i Comuni adiacenti gli aeroporti con la sicurezza operativa degli scali, infine, con un invito ad una costante collaborazione per individuare e risolvere i problemi strutturali ed operativi che coinvolgono le comunità residenti intorno agli aeroporti tramite interventi legislativi.

Sergio Zenobbi, Presidente dell'ANPTA ha quindi introdotto il Convegno con alcune note sulla disorganizzazione dello Stato riguardo al settore aviazione civile e sulla mancanza di cultura aeronautica di base.

Michele D'Onofrio, Presidente dell'ANATA, ha illustrato la sicurezza aeroportuale attraverso l'ottica dell'Addetto all'ufficio controllo Traffico Aereo ed ha fatto ampio riferimento alla sentenza della Corte d'Appello di Venezia nel processo per il disastro di Verona del 13 dicembre 1995. Egli ha sottolineato la funzione di controllo periferico che l'ENAC esercita attraverso le Direzioni Aeroportuali, gli Uffici Controllo Traffico ed i loro Addetti ed ha richiamato la necessità di procedure chiare e non in contrasto con la normativa vigente.

Il Com.te **Renzo Denteseano**, invitato come relatore, è intervenuto con una panoramica sull'attuale ordinamento dell'Aviazione Civile Italiana evidenziando che siamo ben lontani dal sistema organizzativo indicato dall'ICAO.

Le argomentazioni di Renzo Denteseano sono state già ampiamente diffuse da airmanshiponline.com:

[I malanni dell'aviazione civile italiana](#)

[Esame della circolare ENAC APT-08A \(serie Aeroporti\)](#)

[Pentole senza coperchio ed altre cianfrusaglie](#)

Il Convegno è continuato con gli interventi di funzionari delle DCA di altri importanti aeroporti italiani. Tutti hanno confermato lo stato di profondo disagio in cui sono costretti ad operare e la preoccupazione per una tendenza da parte dell'ENAC a delegare, in particolare dopo la sentenza di Venezia, alcuni fondamentali compiti di controllo alle società di gestione aeroportuale.

Sono intervenuti, inoltre, il Sig. **Pietro Colucci**, dell'ANPTA, con un discorso chiarificatore sull'applicazione delle normative europee JAR e il Com.te **Danilo Parma**, rappresentante dell'**Unione Piloti** nel Comitato Aeroportuale per la Sicurezza Operativa di Bologna, con alcuni esempi di come vengano ignorate le norme di sicurezza aeronautiche nei lavori di ristrutturazione di uno scalo.

Altri interventi, che hanno arricchito il dibattito e confermato le preoccupazioni di fondo saranno riferiti al completamento della trascrizione degli Atti del Convegno. Erano rappresentate le sigle sindacali del personale dell'aviazione civile, era presente l'**ANACNA** (Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) e lo Studio Legale Gamberini.

Dal momento che è stato fatto ampio riferimento ad una disposizione operativa del Direttore Generale dell'ENAC, Avvocato dello Stato Pierluigi di Palma, avente per oggetto proprio il caricamento a norma degli aeromobili e l'individuazione di enti e persone diversi dagli Addetti all'UCT per l'attività di controllo, il Com.te **Renzo**

Dentesano e l'Avvocato **Pietro Girardi** hanno elaborato, successivamente al Convegno, l'analisi e la critica che proponiamo di seguito.

L'Avvocato Pietro Girardi è un noto studioso di norme aeronautiche e di diritto internazionale del trasporto aereo, è esperto in Diritto della Navigazione e docente **all'Università Bocconi** di Milano ed in alcune Università Europee. Il suo contributo alle note che seguono assume un valore di riferimento al di là dello spirito polemico che non può essere evitato di fronte alla dimensione del problema.

Dobbiamo ricordare che il sistema dell'aviazione civile canadese venne completamente rivoluzionato dall'esito dell'inchiesta sul disastro di Dryden, simile per alcuni aspetti al disastro di Verona. [L'inchiesta canadese è stata presentata in una recente edizione: [Neve e ghiaccio a Dryden](#)]

Credo che nessuno si aspettasse un analogo risultato in Italia, anche perché lo stesso Convegno di Calderara di Reno ha evidenziato che le risorse umane in termini di capacità, esperienza, spirito di servizio e assenza di asservimenti politici, appaiono estremamente ridotte nel nostro paese.

Però il fatto che l'amministrazione centrale dell'aviazione civile interpreti un risultato come quello della sentenza di Venezia, assumendo iniziative che contrastano con la necessità di sanare realmente la situazione, è un atteggiamento che si scontra con la effettiva salvaguardia del cittadino-utente e apre ulteriori **falle latenti** in un sistema con le **barriere difensive** profondamente erose.

acp

CARICAMENTO "A NORMA" DEGLI AEROMOBILI

E conseguenti responsabilità secondo una "disposizione operativa" del Direttore Generale dell'ENAC

Si consiglia di leggere la critica proposta dal Com.te RENZO DENTESANO e dall'Avv. PIETRO GIRARDI dopo aver consultato il testo "APT-08A" del 10/9/01 [ed il commento di R.D. su questo sito: <http://www.airmanshiponline.com/18sep2001/13-ZAPT.htm>]

Ordini o disposizioni palesemente illegali o fondamentalmente errati non devono essere eseguiti da sottoposti o dipendenti destinatari di tali ordini.

Il giorno 7 dicembre 2001, con prot. 01-2109/DG, il Direttore Generale dell'ENAC emanava una "disposizione operativa" con oggetto *Piani di carico e centraggio*, indirizzata a *Sistemi Direzionali di Milano e Roma, al Coordinamento Territoriale, alle DD.CC.AA. [Direzioni Circostrizionali Aeroportuali], al Dipartimento Sicurezza e al Dipartimento Economia*, quindi tutti uffici dell'ENAC stessa, ma come ultimo destinatario si rivolgeva anche alle *Società di gestione aeroportuale*, che non sono dipendenti ENAC ma soltanto concessionarie. A quest'ultime l'Ente che rappresenta lo Stato italiano, contraente della Convenzione di Chicago del 1944, si deve rivolgere con chiare norme regolamentari (aventi caratteristiche di consistenza internazionale in quanto sugli aeroporti civili si svolge preminentemente traffico internazionale), che stabiliscano con precisione i loro doveri e compiti legittimi, e non con disposizioni operative che possono aver valore al massimo all'interno dell'amministrazione che le emana.

Quel che ci preme di rilevare è che il D.G. si rivolge, tra tutti gli altri destinatari, anche alle Direzioni Circostrizionali d'Aeroporto (e conseguentemente ai dipendenti Uffici Controllo Traffico) quali destinatarie d'un *messaggio* che invita i dipendenti a comportarsi in modo difforme dalle norme nazionali ed internazionali in vigore, anche e soprattutto dopo l'esito pesante per alcuni soggetti coinvolti nella vicenda, tra cui il Ministero dei Trasporti, che comporta la sentenza della Corte d'Appello del Tribunale di Venezia in merito al disastro aereo del 15 dicembre 1995 sull'aeroporto di Verona.

Dunque, nel testo citato all'oggetto della missiva, il D.G. esordisce comunicando che all'Ente è pervenuta la suddetta sentenza della Corte d'Appello di Venezia e prosegue affermando che *«la decisione evidenzia che il sistema delle competenze e delle connesse responsabilità, è certamente fondato, esclusivamente da un punto di vista formale, sulle norme del codice della navigazione che individuano, tra gli altri, anche i poteri del direttore di aeroporto»*.

Il D.G. prosegue ripetendo la nota asserzione che *«la formulazione del Codice, risalente al 1942, è riferita ad una realtà aeroportuale non più attuale»* e che ha comportato la presenza in aeroporto di nuovi soggetti che, a suo dire, *«hanno assunto responsabilità di pubbliche funzioni in base ai servizi che devono fornire»*, come se queste pubbliche funzioni (gestione ed assistenza) avessero cancellato negli aeroporti la presenza e le competenze assegnate da articoli di Codice e da leggi formali a persone fisiche e giuridiche rappresentanti lo Stato con i suoi obblighi interni e internazionali.

Resta, quindi, solo da chiedere al D.G. perché negli anni del suo mandato non abbia mai provveduto a far aggiornare il Codice della Navigazione e le altre leggi ancora vigenti in materia e che stabiliscono il contrario di quanto dallo stesso asserito. Eppure, esisteva già articolo proprio della Legge istitutiva dell'ENAC. Mi riferisco all'art. 13 del D. Lgs. n.° 250 del 25 luglio 1997, che contemporaneamente prevedeva l'istituzione di una apposita Commissione per le modifiche al Codice della Navigazione, nonché per il recepimento delle norme ICAO e delle normative UE. Si noti, peraltro, che negli ultimi 40 anni erano state insediate altre Commissioni con lo stesso compito. Gli esiti dei lavori di tali Commissioni non si sono mai visti!

Purtuttavia, a parere del D.G., il D. Lgs. n.° 18/99 (di recepimento della Direttiva comunitaria n. 96/67 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità), addosserebbe all'ente di gestione aeroportuale *«il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di controllare e coordinare le attività dei vari operatori presenti in aeroporto»*.

Da questa originale interpretazione della Direttiva europea citata, il D.G. ritiene di poter concludere che le Società di gestione debbano dotarsi *«di un sistema idoneo a garantire l'uso dell'aeroporto in condizioni di sicurezza»*. Il che appare molto opinabile tanto che qualche riga

dopo si corregge, almeno in parte, scrivendo che «*resta la necessità di effettuare una ricognizione delle funzioni dell'Amministrazione [leggi ENAC] al fine di riscriverne i compiti*», che a suo parere, «*sono riconducibili a compiti di coordinamento*», anziché d'esercizio di funzioni di regolamentazione e di vigilanza, così come prescritto da pressoché tutti gli articoli del Libro I, Capo IV del vigente Codice della Navigazione – Parte Aerea – a carico del rappresentante aeroportuale dell'Amministrazione.

Di conseguenza, deve ammettere che «*è comunque necessario che l'organizzazione e l'effettuazione dei controlli siano correttamente inquadrati come un momento di garanzia per la sicurezza del volo, tenendo conto delle funzioni di coordinamento dell'Amministrazione rispetto alle altre componenti essenziali dell'aeroporto (enti ed operatori pubblici e privati)*» e deve altresì riconoscere che «*dovendosi saldare il sistema dei controlli con le posizioni di garanzia [finalmente la sentenza della Corte d'Appello di Venezia a qualcosa è servita ! – N.d.R.] ... dovrà essere assicurato il coordinamento con l'Autorità che, avendo la titolarità del potere di polizia, è titolata [sic!] ad adottare gli eventuali provvedimenti ...*».

Inoltre, indicativa della confusione in cui si dibatte il l'ENAC, (che in base alla sentenza della Corte d'Appello di Venezia dovrà assistere all'esborso, da parte dell'Amministrazione dei Trasporti di cui è emanazione, del risarcimento in solido con gli altri imputati, dei danni morali e materiali cagionati alle Parti Civili) è la seguente frase dove si afferma che: «*In tale contesto, le considerazioni sviluppate nella sentenza ... inducono l'Ente a fornire ulteriori indicazioni in relazione all'esercizio delle attività di controllo dei piani di carico e del centraggio che sono stati particolarmente esaminati dalla Corte*».

L'unica cosa accettabile citata dal D.G. nel secondo paragrafo delle sue “disposizioni operative” dedicate ai “Riferimenti normativi”, è la menzione del fatto che «*Le normative di settore sviluppate negli anni a livello internazionale e i regolamenti nazionali per l'esercizio degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico, emanati in attuazione delle previsioni (?) dell'Annesso 6 dell'ICAO, sono coerenti con le attribuzioni stabilite dal Codice della navigazione*».

Lascia, comunque, perplessi lo scambio del controllo del caricamento di un aeromobile (attività di assistenza a terra) con la verifica del rispetto dei limiti di carico e centraggio stabiliti nel Manuale di volo di ciascun tipo di aeromobile e per ciascun aeromobile (pur dello stesso tipo) in base alle dotazioni di bordo che determinano il peso a vuoto e quindi il peso base operativo che concorrono a formare il peso massimo ammesso per le condizioni ambientali esistenti. Tale risultato deve essere verificato e accettato dal Comandante ed eventualmente controllato dall'Amministrazione che, in qualità di Autorità d'uno Stato contraente della Convenzione di Chicago, deve controllare che sia garantita la sicurezza della navigazione aerea (vedi artt. 31 e 34 della Convenzione di Chicago).

Ma per essere ancora più precisi ed espliciti in materia tecnica, approfittiamo subito dell'accenno fatto all'Annesso 6 dell'ICAO ed a quant'altro occorra per fare chiarezza in materia in modo definitivo, se possibile.

L'Annesso 6 dell'ICAO, intitolato “Operation of Aircraft”, al Cap. 4, paragrafo 4.3 – Flight preparation – prescrive quanto segue:

«4.3.1. – Un volo [ovviamente: commerciale – N.d.R.] non può essere iniziato fino a quando i moduli relativi alla preparazione del volo non siano stati completati, attestanti che:

a)- l'aeromobile sia in istato di aeronavigabilità;

b)- omissis;

c)- “

d)- il peso dell'aereo e l'ubicazione del centro di gravità siano tali che il volo possa essere condotto in maniera sicura, tenendo ben in conto delle condizioni di volo previste;

e)- tutto il carico sia distribuito appropriatamente e vincolato in modo sicuro;

f)- sia stato completato un controllo che dimostri che le limitazioni operative di cui al Cap. 5 possono essere ottemperate durante il volo che sta per intraprendersi; e

g)- la norma di cui al punto 4.3.3 relativa alla pianificazione operativa del volo sia stata ottemperata».

Il sopracitato punto 4.3.3 – Operational flight planning – stabilisce che:

«4.3.3.1 – Un piano di volo operativo deve essere compilato per ogni volo programmato, piano che deve essere approvato e firmato dal pilot-in-command e, se applicabile, firmato dall'addetto alle operazioni. Una copia deve essere archiviata presso l'esercente o agente

designato, o se tale procedura non è possibile, deve essere lasciato presso l'autorità aeroportuale o in un raccogliatore disponibile in un posto conveniente del punto di partenza.

4.3.3.2 – Il Manuale operativo [vedi punto 4.2.2 – N.d.T.] deve spiegare il contenuto e l'uso del piano di volo operativo».

Di conseguenza andiamo a considerare la “Definizione” che viene data nello stesso Annesso in merito a cosa sia un *Operational Flight Plan* e cioè: «*E' la pianificazione dell'esercente per la condotta del volo in sicurezza, basata sul riferimento alle prestazioni dell'aereo, a tutte le altre limitazioni dell'aereo ed alle previste condizioni pertinenti alla rotta da coprire ed agli aeroporti interessati*». Le limitazioni dell'aereo a cui si fa riferimento nella precedente “Definizione” sono rappresentate da tutte quelle contenute e previste al Cap. 5 dello stesso Annesso e, nel nostro caso, particolarmente quelle contenute al paragrafo 5.2 e più precisamente ancora al punto:

«5.2.3 – Un aereo deve essere utilizzato nel rispetto dei termini del suo Certificato di aeronavigabilità ed entro le limitazioni operative approvate e contenute nel Manuale di volo» ed al punto 5.2.7, comma b), che recita: «*In nessun caso il peso all'inizio del decollo potrà eccedere il peso massimo al decollo specificato nel Manuale di volo ... omissis.*».

A questo punto non rimane che riprodurre la “Definizione” di “*Flight Manual*” contenuta nello stesso Annesso, che specifica che è: «*Un Manuale collegato al Certificato di aeronavigabilità, contenente le limitazioni entro le quali un aeromobile è da considerare aeronavigabile e le istruzioni e le informazioni necessarie per i membri dell'equipaggio di condotta per una sicura utilizzazione dell'aeromobile*».

Inoltre al punto 11.2 si specifica che un “*Flight Manual*” deve contenere le informazioni elencate nell'Annesso 8 – *Airworthiness of Aircraft* -, mentre secondo il punto 11.1 un “*Operational Manual*”, voce 30) «deve contenere istruzioni per la verifica del peso e del centraggio».

A sua volta l'Annesso 8, Parte III, al Cap. 9, punto 9.5, prescrive che in un “*Aeroplane Flight Manual*” siano incluse «*quanto meno le limitazioni, le informazioni e le procedure previste in tale Capitolo*», nel quale al punto 9.2.1 – *Loading Limitations* – è prescritto che tali «*limiti di caricamento comprendono tutti i pesi limitanti, le posizioni dei centri di gravità, la distribuzione dei pesi e ... omissis*».

Ancora l'Annesso 8 – Parte II – titolo – *Administration* -, al punto 1 – *Certificate of Airworthiness* – stabilisce che «*Certificato di aeronavigabilità, quale termine usato in questa normativa uniforme (Standards) è il Certificato di aeronavigabilità menzionato nell'articolo 31 della Convenzione [di Chicago]*» e tale Certificato, secondo il punto 8 della stessa Parte, stabilisce che «*le limitazioni dell'aeromobile siano fornite nel Flight Manual, sulle targhette di bordo e sugli altri documenti che devono contenere le limitazioni approvate, entro le quali l'aeromobile è ritenuto aeronavigabile, così come stabilito dalle appropriate specifiche di aeronavigabilità ...*».

A seguito di ciò, nella Parte III – *Aeroplanes* – le citate limitazioni vengono descritte come segue al punto 1.3.1: «*Limitazioni: Condizioni limitative devono essere stabilite per l'intero aeroplano, per i suoi gruppi motopropulsori e per gli equipaggiamenti di bordo*».

Nella successiva *Nota* del punto 1.3.2 è specificato che:

«I seguenti fattori sono considerati quali limitazioni basiche dell'aeroplano:

- *Massimo peso al decollo;*
- *“ “ al rullaggio;*
- *“ “ all'atterraggio;*
- *“ “ a zero carburante;*
- *Posizioni estreme anteriore e posteriore del centro di gravità in diverse configurazioni (decollo, crociera, atterraggio)».*

In osservanza a queste specifiche dell'ICAO, il Registro Aeronautico Italiano – R.A.I. – [confluito in ENAC], a suo tempo aveva provveduto, nella sua specificità di Organismo tecnico addetto alla certificazione ed omologazione di tutti i mezzi aerei immatricolati in Italia secondo le norme ICAO, ad inserire nel Regolamento Tecnico approvato con D.M. datato 24 maggio 1965 (e mai abrogato) le seguenti norme:

- **Capitolo “D” – Peso e centraggio dell'aeromobile –**

1 Velivolo –

1.1 – Il peso del velivolo nell'impiego, per le condizioni reali al decollo e previste in volo e all'atterraggio, non deve superare i valori massimi indicati nel Manuale di volo.

- 1.2 – Il baricentro del velivolo, nelle varie fasi d'impiego, deve essere compreso entro i limiti indicati nel Manuale di volo.
 - 2 Caricamento del velivolo –
 - 2.2 Foglio di carico e centraggio.
 - 2.2.2 Per i velivoli adibiti al Trasporto pubblico, il foglio di carico e centraggio deve essere compilato per ogni volo.
- **Capitolo "I" – Documentazioni tecniche d'impiego –**
1. Il velivolo deve avere a bordo, durante l'impiego, oltre al Certificato di Navigabilità e relativi allegati (omissis) le documentazioni prescritte dal Codice di Navigazione Aerea, da leggi ed altri regolamenti e le seguenti documentazioni tecniche:-
 - 1.1 Omissis;
 - 1.2 " ";
 - 1.3 Foglio di carico e centraggio ... omissis;
 - 1.4 Quaderno tecnico di bordo per velivoli da Trasporto Pubblico.
- **Parte 40 – Cap. B – Certificazione dell'aeromobile**
- 3.3.4 – Validità dei certificati di Navigabilità –
 - 3.3.4.1 Il Certificato di navigabilità è valido nel periodo di tempo per il quale è rilasciato.
 - 3.3.4.2 Il Certificato di navigabilità decade nei seguenti casi:-
 - a) al termine del suo periodo di validità;
 - b) omissis;
 - c) " ";
 - d) quando l'aeromobile venga impiegato oltre i limiti fissati nel manuale di volo o ... omissis;
 - e) a seguito di incidente o di inconveniente tecnico, giudicati dal RAI di entità e natura tali da invalidare lo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile;
 - f) omissis;
 - g) quando, per qualsiasi causa, vengano compromessi lo stato di navigabilità e l'idoneità all'impiego concessi all'aeromobile.-

Da ultimo, qualora quanto finora esposto ancora non bastasse, vediamo anche di esaminare la fonte citata dal D.G. relativamente al contributo attribuibile alle JARs. La Subpart "J" – Mass & Balance – solamente nella JAR-OPS 1.625 si prende cura della documentazione in merito al peso e bilanciamento degli aeromobili. Ciò in quanto fin dal "Foreword" di presentazione, al punto 2, le J.A.A. dichiarano di essersi attenute ai disposti dell'Annesso 6 dell'ICAO nel loro progetto di provvedere una normativa europea per la Certificazione degli "Air Operators" degli Stati aderenti all'iniziativa J.A.A.. Comunque con la JAR-OPS 1.625 le J.A.A. ricordano semplicemente agli operatori degli Stati aderenti che «l'esercente deve provvedere alla compilazione di una documentazione comprensiva di peso e bilanciamento dell'aeromobile prima di ogni volo che sia in grado di specificare il carico e la sua distribuzione, documentazione che deve permettere al comandante di verificare che i limiti di peso e di centraggio non siano ecceduti».

Ma è logico non potersi aspettare altro dalle JAR-OPS che sono rivolte esclusivamente agli obblighi addossati agli operatori commerciali ed al loro personale operativo e non agli Stati contraenti, cosa che invece fa l'ICAO, rivolgendosi a questi primariamente in quanto firmatari della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale e quindi i primi responsabili dell'ottemperanza alle SARPs, la cui corretta traduzione (mi sia consentito, una volta per tutte, anche se non spero di riuscire a farlo capire!) è la seguente:

- **Norme uniformi (Standards)** e
- **Specificazioni tecniche** (o **Procedure**, a seconda dei casi) **prescritte (Recommended Practices)**, cioè un gradino superiore ai **requisiti minimi** rappresentati dalle **Norme uniformi**.

Altro che "Pratiche Raccomandate", traduzione nota solo in Italia a causa d'una errata interpretazione del termine risalente forse a qualche ignoto vizio d'origine!

Dunque, qualsiasi ragionamento in materia va effettuato sulla base delle norme internazionali dell'ICAO, che, nel caso in questione, risultano suffragate anche dalle norme nazionali, quali il Codice della Navigazione – Parte aerea – ed il Regolamento tecnico del

R.A.I., il quale ultimo, (detto per inciso) era comunque in vigore come norma di salvaguardia della sicurezza anche al tempo del disastro di Verona del 1995.

Infatti, in campo internazionale, l'art. 31 della Convenzione di Chicago sull'Aviazione Civile Internazionale recita testualmente: «*Ogni aeromobile impiegato nella navigazione aerea internazionale sarà provvisto di un Certificato di navigabilità, rilasciato o convalidato dallo Stato in cui esso sia registrato*», [ovviamente in corso di validità – N.d.R.].

L'art. 29 della citata Convenzione specifica che: «*Ogni aeromobile di uno Stato contraente, impiegato nella navigazione internazionale, deve portare i seguenti documenti, conformemente alle condizioni prescritte nella presente Convenzione:*

- a)- *il proprio certificato di registrazione;*
- b)- *il proprio certificato di navigabilità;*
- c) – g) ... *omissis.*»

Ovviamente, dopo quanto abbiamo già esaminato in materia con riferimento agli Annessi 6 ed 8 dell'ICAO per l'Aviazione internazionale e nel Regolamento tecnico del RAI, tenendo ben presente anche il disposto dell'art. 808 del Codice della Navigazione, il **Certificato di Navigabilità deve essere in corso di validità e, per essere in corso di validità, prima d'ogni volo devono essere compilati quelli che l'ICAO denomina "moduli di carico e centraggio" [forms], che devono servire a dimostrare all'Autorità competente che l'esercente ed il comandante di ciascun volo hanno ottemperato alle norme che, in definitiva, riguardano la sicurezza della navigazione aerea e quella dei trasportati.**

Il caso del tragico incidente di Verona e la successiva sentenza giudiziaria dovrebbero aver insegnato che **le responsabilità primarie attribuite dalle leggi e dalle norme tecniche a carico delle persone investite di pubblici poteri non sono delegabili.**

Riepilogando, per chi avesse ancora qualche dubbio: l'art. 16 della Convenzione di Chicago chiaramente sancisce che:

«*Le Autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti avranno il diritto di visitare, senza causare ingiustificati ritardi, gli aeromobili degli altri Stati contraenti all'atterraggio o alla partenza e di ispezionare i certificati e gli altri documenti prescritti dalla presente Convenzione*»,

- e dato che i moduli [forms] da compilare prima della partenza determinano se l'aeromobile sia aeronavigabile o meno in base al disposto dell'Annesso 6, cap. 4, paragrafo 4.3
- e dato che ciò può inficiare la validità del Certificato di Navigabilità (che è uno dei documenti che possono essere ispezionati in base al disposto dell'Art 29, comma b) della Convenzione,

ne consegue che è preciso dovere (non delegabile) dell'Autorità statale preposta quello di accertare che i dati contenuti nei moduli del LOAD-SHEET e della BALANCE-CHART di tutti gli aeromobili che sono tenuti a compilarli siano effettivamente compilati entro le limitazioni applicabili a ciascun singolo aeroplano adibito al pubblico trasporto.

Sarà poi compito del Vettore, o dell'agente di handling che lo assiste, far in modo che la tempestiva e corretta presentazione di tali moduli [anche per via telematica] all'Autorità competente non possa causare ritardo per l'intervento di verifica che si rendesse necessario in caso di omessa o incorretta presentazione di detti moduli.

Del resto anche la sentenza della Corte d'Appello di Venezia ha ben fissato con puntuali argomentazioni giuridiche questo **obbligo di garanzia** a carico dei locali rappresentanti dello Stato e delle funzioni per esso ricoperte, e cioè quelle del Direttore d'aeroporto e degli Addetti agli U.C.T.

Costoro possono avvalersi, nei casi di gestione affidate a terzi, della collaborazione dei gestori per pervenire in tempo utile in possesso della documentazione necessaria per verificare i dati e consentire la partenza, ma non possono delegare alcuna delle loro prerogative, poteri, doveri e posizioni di garanzia ad altri soggetti privati. Essi, ed essi soli, rappresentano gli obblighi di garanzia che lo Stato si è assunto con l'adesione alla Convenzione di Chicago ed in vigenza del Codice della Navigazione e dei Codici penali.

E se a qualcuno venisse voglia di intonare il solito ritornello che ... *così facendo si paralizzerebbe il traffico aereo* ... e ... *ma gli altri non lo fanno...*, ebbene si sappia che anche con il traffico aereo odierno tutto ciò è fattibile avendo norme, metodi e mezzi adeguati.

Se qualche Paese ha ritenuto di non eseguire i controlli in questo modo, significa che può contare su dei sistemi di audit, di campionatura e di verifica ispettiva tali che tutti i controllati si guardano bene dal tentare di sfuggirvi. Ciò significherebbe che, in seguito ad una ispezione che

li trovi in difetto dovrebbero pagare penali economiche ed altri scotti da far apparire insignificante qualsiasi eventuale ritardo dovuto allo scrupoloso adempimento delle funzioni delegate.

Infine, che quello dianzi delineato sia il modo giuridicamente corretto di agire nel nostro contesto normativo poteva esser facilmente riconoscibile da chiunque, fra i titolari delle DD.CC.AA. nazionali, si fosse dato la pena a suo tempo di leggere le *linee di indirizzo* stabilite dalla disposizione del responsabile della D.G.A.C. dell'epoca, Ing. Majone, nel proprio documento emanato il 1° agosto 1985 con protocollo 321347/32.3.

Giunti a questo punto del nostro tentativo inteso a fare chiarezza in questa delicata materia che coinvolge direttamente tante persone (utenti del trasporto aereo ma anche addetti alle responsabilità delle funzioni pubbliche), rimane soltanto tentare di trarre conclusioni precise, basate sul ricorso abbondantemente effettuato alla normativa nazionale ed internazionale citata.

Dunque, di tutta la terza Parte della lettera che a dire dello stesso D.G. contiene *“alcune utili indicazioni per assicurare il corretto assolvimento delle funzioni di garanzia proprie dell'Ente”*, è corretto solo il riferimento alla Circolare DGAC del 1° agosto 1985 a firma dell'Ing. Majone ove si specificava la qualificazione del personale addetto ai piani di caricamento, stivaggio e vincolo del carico, come pure di quello adibito alla compilazione dei LOAD-SHEETS e delle BALANCE-CHARTS (indifferentemente se appartenente all'esercente o all'agente di handling). Ma tutto il resto è assolutamente deviante!

In particolare il fatto che possa e debba essere il personale del gestore aeroportuale a recepire informazioni da parte del Caposcalo dell'esercente, o dall'addetto del fornitore del servizio di handling, nel caso migliore e, men che meno, nel caso peggiore, che sia il gestore (controllore di se stesso?), eventualmente, a dare notizia di eventuali difformità, anomalie o inosservanza di regole relative al caricamento e centraggio dell'aeromobile alla DCA o all'UCT.

Costoro, in base alla disposizione del D.G., solo allora assumerebbero la loro funzione di garanzia.

Ciò soltanto **se e qualora** fossero avvisati da chi non rappresenta né una funzione di polizia, né riveste una posizione di garanzia pubblica, riconosciuta, invece, dal Codice della Navigazione o dalle norme internazionali poste a salvaguardia della sicurezza della navigazione aerea, al Comandante della spedizione e al Direttore d'Aeroporto.

Comunque se il D.G. [assieme al C.d.A. dell'ENAC], prima di prendersi la briga di assumere delibere quali la 18/99, o di emanare la conseguente APT-08A avesse tenuto in maggior conto la Convenzione di Chicago, i suoi Allegati tecnici, il Codice della Navigazione - che pur obsoleto è tuttora vigente - e, più recentemente, prima di pubblicare la “segnalazione” del 7 dicembre 2001 (come l'ha definita il n.° 48 di AIR PRESS), avesse preso atto del il commento alla Circolare APT-08A pubblicato sul sito airmanshiponline.com, forse avrebbe formulato in maniera diversa la sua “segnalazione operativa”, ma soprattutto avrebbe potuto evitare di esporre a nuovi potenziali problemi i Direttori d'aeroporto e gli Addetti agli U.C.T., laddove esistenti.

Difatti, ove non esistano o siano inefficienti Direttori o altri soggetti responsabili o responsabilizzati (leggasi ENAV, Agenzia Nazionale di Sicurezza del Volo, Società di gestione aeroportuale e quant'altri) in aeroporti aperti al traffico aereo commerciale nazionale e internazionale, l'ENAC e tutto il suo C.d.A. con in testa il suo Presidente, ne dovrà rispondere nella sua veste istituzionale e legislativa di amministrazione pubblica preposta al corretto funzionamento di tutta l'aviazione civile italiana, a partire dalla sicurezza del trasporto aereo, sia a terra che in volo, fino al controllo puntuale del rispetto delle competenze e delle responsabilità di ogni operatore coinvolto in tal ramo di industria.

L'assioma è semplice: tutti questi Enti, Agenzie, Authorities, Società, non sono stati creati nel tempo per parcellizzare le rispettive responsabilità di fronte a Tribunali o Commissioni di inchiesta pronti a far calare la spada della Giustizia (non per niente rappresentata cieca nella tradizionale iconografia!), bensì per distribuire tali responsabilità a seconda dei compiti loro assegnati. Purtroppo, abbiamo dovuto assistere alla superfetazione (*) di tali enti (questa volta volutamente con l'iniziale minuscola!) che hanno creato agli occhi degli inquirenti sui disservizi e sui disastri aerei in Italia, una cortina fumogena sui rispettivi ruoli e responsabilità “giocando” al vecchio, ma sempre attraente, almeno per i loro vertici, “scaricabarile”. L'inchiesta sul recente disastro di Linate “docet”. Ma questo è un altro aspetto scandaloso del quale torneremo ad

occuparci in seguito, sperando che non sia troppo tardi e che qualche governante / amministratore pubblico / politico / giurista si interessi seriamente alla problematica che qui si è voluto affrontare. Diversamente, consigliamo ai sunnominati (e loro famigliari) che hanno voce in capitolo di prendere in futuro o la nave, il treno, l'auto o...il cavallo! Ma il resto della popolazione attiva, pagante e innocente ha il diritto di sapere chi non ha mosso un dito – pur avendo tutto il diritto, il dovere e lauti compensi per farlo – per attivarsi al fine di sanare l'attuale catastrofica situazione del trasporto aereo in Italia. Stiano, comunque, pur certi i responsabili di qualsiasi livello, che agli utenti / cittadini questi giochi non piacciono affatto. Difatti, mentre loro “giocano a scaricabarile” e i loro grassi stipendi corrono mensilmente, le famiglie delle vittime di tali inefficienze piangono i loro cari i cui stipendi o pensioni non corrono più. Per i risarcimenti possono anche attendere almeno 10 anni!

Firmato: Com.te Renzo Dentesano e Avv. Pietro Girardi

(*) Ciò che si aggiunge ad altro in un secondo momento senza necessità, ed è inutile, superfluo, o pleonastico.