

Incidente F.260D marche I-ISAM in data 20.11.2008
Osservazioni ANSV al modello FACTOR n. 7/2010 dell'ENAC

1. Premessa.

A conclusione dell'inchiesta relativa all'incidente occorso il 20 novembre 2008, nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Thiene (VI), all'aeromobile F.260D marche I-ISAM, l'ANSV indirizzava all'ENAC la seguente raccomandazione di sicurezza. Si ricorda che l'evento è occorso durante un volo acrobatico di allenamento, inserito nel contesto dell'attività di addestramento acrobatico programmata sull'aeroporto di Thiene dal Team acrobatico che utilizzava l'I-ISAM. L'incidente non è occorso in occasione di una manifestazione aerea.

«Raccomandazione di sicurezza ANSV-17/1546-08/1/A/09.

Motivazione: le ricerche condotte dall'ANSV nell'ambito dell'inchiesta tecnica non hanno consentito di individuare alcuna specifica autorizzazione per l'effettuazione di attività di sorvolo acrobatico dell'aeroporto di Thiene, così come stabilito dalla previsione 3.1.7 del Regolamento ENAC "Regole dell'aria".

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di sensibilizzare le Direzioni aeroportuali affinché esercitino una puntuale vigilanza in ordine al rispetto, da parte degli operatori, delle prescrizioni in materia di esercizio dell'attività acrobatica, al fine di garantire l'osservanza di quanto stabilito dalla previsione 3.1.7 (Volo acrobatico) del Regolamento ENAC "Regole dell'aria", nonché dall'AIP Italia, parte ENR, paragrafo 5.5.2 (attività di volo acrobatico).»

2. Riconcontro ENAC (modello FACTOR n. 7/2010 Rev. 0 del 14.6.2010).

L'ENAC - con il modello FACTOR n. 7/2010 Rev. 0 - ha espresso nei seguenti termini la propria posizione in ordine alla citata raccomandazione di sicurezza dell'ANSV.

«Lo svolgimento dell'attività acrobatica sul territorio nazionale è regolato dalle previsioni normative sopra richiamate e, nel caso delle manifestazioni aeree, dalla Circolare ENAC OPV-19 del 10.1.2006. Tale attività normalmente si svolge in zone acrobatiche definite e pubblicate in AIP Italia o, a determinate condizioni e su richiesta dell'Operatore, in aree diverse, che sono di volta in volta oggetto di NOTAM. L'esercizio della puntuale vigilanza, così come raccomandato da ANSV, richiederebbe pertanto il presidio capillare del territorio da parte delle Direzioni Aeroportuali. Data la non praticabilità di tale proposta si ritiene che la raccomandazione dovrebbe essere indirizzata alle Amministrazioni comunali, che possono disciplinare lo svolgimento dell'attività acrobatica in conformità alle disposizioni dell'ENAC con proprie ordinanze, facendole rispettare in loco. Peraltro, è il caso di notare che l'Operatore coinvolto nell'incidente non è un'organizzazione registrata né risulta essere in possesso di Certificato di Operatore Aereo (COA): si tratta pertanto di una Società privata, nei confronti della quale l'ENAC non avrebbe, neanche in ipotesi, alcun potere sanzionatorio. Per i motivi sopra illustrati l'ENAC ritiene di non recepire la raccomandazione. Status ENAC: Chiuso.»

3. Osservazioni ANSV.

Ancorché la decisione se attuare o meno una raccomandazione di sicurezza rientri nella discrezionalità del destinatario della stessa, l'ANSV ritiene non adeguate le motivazioni formulate dall'ENAC in riscontro alla raccomandazione di sicurezza ANSV-17/1546-08/1/A/09.

Preliminarmente va ricordato che l'ENAC si identifica con l'autorità unica di regolazione tecnica, di certificazione tecnica e di controllo nel settore dell'aviazione civile, così come previsto dalla legge istitutiva (d.lgs. n. 250/1997) e dallo statuto dell'ente (d.m. 3.6.1999). In particolare, l'ENAC si occupa di molteplici aspetti, tra cui, *in primis*, della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e della vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.

L'ENAC, quindi, nel predisporre le norme che disciplinano il settore è chiamato anche a vigilare affinché le norme in questione non vadano disattese.

Sulla base delle premesse testé richiamate, non può che lasciare perplessi l'affermazione secondo cui «L'esercizio della puntuale vigilanza così come raccomandato da ANSV richiederebbe pertanto il presidio capillare del territorio da parte delle Direzioni Aeroportuali.».

Non pare che l'ANSV abbia chiesto qualcosa di difficilmente attuabile, ma soltanto che l'ENAC, visto che regola il settore, sia in grado di vigilare affinché le norme che ha emanato non vadano disattese.

Nel caso di specie pare in realtà un po' arduo sostenere che il tipo di vigilanza richiesta dall'ANSV presupponga il presidio capillare del territorio da parte delle Direzioni aeroportuali. L'evento è infatti occorso a ridosso dello stesso aeroporto dal quale il velivolo era partito e su cui stava effettuando manovre acrobatiche, non in una qualunque porzione dello spazio aereo nazionale.

Come accertato dall'ANSV nel corso della relativa inchiesta, l'attività acrobatica effettuata sull'aeroporto di Thiene dal Team acrobatico in questione si svolgeva, in realtà, alla luce del sole, sotto gli occhi di tutti e quindi era diffusamente nota. Per cui sarebbe stato agevole da parte dell'ENAC esercitare l'attività di vigilanza sul rispetto delle disposizioni vigenti in materia di svolgimento dell'attività acrobatica, non necessariamente presidiando 24 ore su 24 l'aeroporto in questione, ma semplicemente con delle ispezioni saltuarie, magari disposte nei fine settimana, quando cioè sugli aeroporti minori viene effettuata la maggior parte dell'attività di volo.

Perplessi lascia anche l'affermazione secondo cui «la raccomandazione dovrebbe essere indirizzata alle Amministrazioni comunali, che possono disciplinare lo svolgimento dell'attività acrobatica in conformità alle disposizioni dell'ENAC con proprie ordinanze». Al riguardo, si chiede di voler cortesemente fornire i riferimenti normativi sulla base dei quali si fonda l'affermazione di codesto Ente.

Alla luce del vigente ordinamento non parrebbe infatti che competa alle Amministrazioni comunali rilasciare le autorizzazioni di cui alla previsione 3.1.7 del Regolamento ENAC "regole dell'aria". Sul punto si rinvia, peraltro, alla risposta fornita all'ANSV dalla Direzione Centrale Regolazione Spazio Aereo di codesto stesso Ente (e riportata nella relazione di inchiesta ANSV) in cui si dice che «[omissis] il paragrafo 3.1.7 delle "Regole dell'aria" fa esplicito riferimento alle informazioni aeronautiche pubblicate. In particolare l'AIP-Italia ENR 5.5.2 indica che l'attività di volo può essere effettuata nelle zone pubblicate in ENR 5.5.2-3. Comunque, in coerenza con 3.1.7 l'ENAC può autorizzare l'effettuazione in aree, diverse da quelle pubblicate in AIP, le quali di volta in volta sono oggetto di NOTAM [NOTice To Air Men].».

Né parrebbe - alla luce del vigente ordinamento aeronautico - che l'attività di vigilanza sulla puntuale applicazione della normativa aeronautica sia delegabile alle Amministrazioni comunali, né risulta che l'ENAC l'abbia mai delegata.

Ulteriori perplessità desta infine l'affermazione secondo cui «l'Operatore coinvolto nell'incidente non è un'organizzazione registrata né risulta essere in possesso di Certificato di Operatore Aereo (COA): si tratta pertanto di una Società privata, nei confronti della quale l'ENAC non avrebbe, neanche in ipotesi, alcun potere sanzionatorio.».

Al riguardo - e prescindendo dal caso di specie - ci si limita ad osservare che comunque continua a permanere in capo all'ENAC almeno la possibilità di esercitare il potere sanzionatorio nei confronti dei piloti che abbiano commesso una inosservanza delle regole della navigazione aerea.