

Incidente occorso il 22 agosto 2009 all'aeromobile A109S Grand marche I-REMS: osservazioni ANSV ai modelli FACTOR dell'ENAC n. 01/2012, n. 02/2012, n. 03/2012.

(estratto della nota in data 1 agosto 2012 trasmessa dall'ANSV all'ENAC)

A conclusione dell'inchiesta relativa all'incidente occorso il 22 agosto 2009, in località Monte Cristallo (BL), all'aeromobile AgustaWestland A109S Grand marche I-REMS, l'ANSV indirizzava all'ENAC le raccomandazioni di sicurezza ANSV-4/1032-09/1/A/11, ANSV-5/1032-09/2/A/11, ANSV-6/1032-09/3/A/11.

A riscontro delle suddette tre raccomandazioni di sicurezza, l'ENAC ha motivato le proprie decisioni nei modelli FACTOR n. 01/2012, n. 02/2012, n. 03/2012.

Di seguito si riportano le osservazioni che l'ANSV ha indirizzato all'ENAC in relazione ai citati modelli FACTOR.

RISCONTRO ENAC ALLA RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA ANSV-4/1032-09/1/A/11 (modello FACTOR n. 1/2012 Rev. 0 del 5.6.2012) - OSSERVAZIONI ANSV.

L'ENAC - con il modello FACTOR n. 1/2012 Rev. 0 - ha espresso nei seguenti termini la propria posizione in ordine alla citata raccomandazione di sicurezza dell'ANSV:

«Sulla base del testo della Raccomandazione è stata effettuata dall'ENAC una puntuale verifica sull'eventuale applicazione di penali per ingiustificati ritardi; l'indagine ha evidenziato che tali condizioni non si sono mai verificate e non risulta che vi siano stati contenziosi in merito. Peraltro la circolare OPV-18A specifica dettagliatamente gli impegni reciproci tra operatore HEMS e Regione e mette in evidenza con chiarezza come la sussistenza di condizioni idonee per l'effettuazione dell'intervento sia nella piena ed insindacabile responsabilità del comandante del volo. Sulla base di quanto sopra si ritiene pertanto che le Regioni dispongano di tutti gli elementi necessari per una corretta gestione degli aspetti contrattuali. Allo stesso tempo quanto contenuto nel par. 3.5 della succitata circolare OPV-18A fornisce adeguate garanzie all'equipaggio per una gestione ponderata della pianificazione e della tempistica della missione richiesta. *Status* ENAC: chiuso.».

L'ANSV ritiene non soddisfacenti le motivazioni formulate dall'ENAC in riscontro alla raccomandazione di sicurezza ANSV-4/1032-09/1/A/11.

La verifica effettuata dall'ENAC in ordine alla eventuale applicazione di penali per ingiustificati ritardi non sembra infatti aver colto la *ratio* della raccomandazione in questione, la quale puntava ad evidenziare come l'esistenza di penali contrattuali per ingiustificati ritardi nei decolli a seguito di allarme possa creare situazioni di *time pressure*, che, oltre a generare stress negli equipaggi di volo, potrebbero favorire una pianificazione non adeguata e ponderata della missione da intraprendere. Ancorché, come evidenziato anche dall'ENAC, la decisione sulla fattibilità della missione rientri nella piena ed insindacabile responsabilità del comandante dell'aeromobile, ciò non contribuisce a mitigare la possibile insorgenza di stati d'animo correlati all'area del fattore umano, in virtù dei quali lo stesso comandante - per evitare che la propria ditta aggiudicataria del servizio incorra in sanzioni (e quindi indirettamente anche lui) - potrebbe essere portato ad assumere scelte operative non rispondenti alle logiche della sicurezza del volo. In altri termini, la previsione di penali sui tempi di decollo costituisce un elemento di criticità per la sicurezza del volo: sotto il

profilo contrattuale andrebbe pertanto stressato il concetto che - ancorché la tempestività dei decolli costituisca un elemento in grado di assicurare il buon esito della missione HEMS - la sicurezza del volo ha comunque valenza prioritaria ed il comandante ha l'obbligo di andare in volo soltanto dopo aver adeguatamente e compiutamente ponderato i rischi correlati al volo/missione da intraprendere. Al riguardo, si ritiene di dover peraltro contestare l'affermazione riportata nel FACTOR n. 1/2012 secondo cui la circolare OPV-18A fornirebbe «adeguate garanzie all'equipaggio per una gestione ponderata della pianificazione e della tempistica della missione richiesta»: nel caso infatti in cui l'elicottero sia già in volo e venga dirottato, come nel caso proprio dell'I-REMS, su una zona diversa rispetto a quella originariamente comunicata, per il comandante è praticamente impossibile fare una adeguata pianificazione della missione, tenendo conto di tutti gli aspetti correlati alla sicurezza del volo.

Alla luce di quanto testé rappresentato si invita pertanto l'ENAC ad approfondire maggiormente la problematica evidenziata dall'ANSV, anche al fine di assicurare la predisposizione di contratti ove le esigenze correlate alla sicurezza del volo siano effettivamente privilegiate.

RISCONTRO ENAC ALLA RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA ANSV-5/1032-09/2/A/11 (modello FACTOR n. 2/2012 Rev. 0 del 5.6.2012) - OSSERVAZIONI ANSV.

L'ENAC - con il modello FACTOR n. 2/2012 Rev. 0 - ha espresso nei seguenti termini la propria posizione in ordine alla citata raccomandazione di sicurezza dell'ANSV:

«L'ENAC sta sviluppando linee guida che definiscano quei pericoli alla navigazione aerea che, sul territorio nazionale, al di fuori di quanto previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, debbano essere censiti e segnalati. L'Ente coinvolgerà le Regioni affinché si possa almeno a livello locale, utilizzando le suddette linee guida, disporre di una mappatura digitalizzata da rendere disponibile agli utenti. *Status* ENAC: aperto.».

L'ANSV prende favorevolmente atto dell'iniziativa dell'ENAC, ancorché essa non sia risolutiva della problematica evidenziata dall'ANSV, che rappresenta una inaccettabile criticità per chi, nell'esercizio di attività aeree consentite dalla legge (es. HEMS, lavoro aereo, ecc.), sia costretto ad operare in prossimità del suolo.

In tale contesto, l'ANSV invita l'ENAC a valutare la possibilità di coinvolgere in sede di definizione delle citate linee guida - e qualora ciò non sia già stato fatto - sia l'Aeronautica militare, sia il Corpo forestale dello Stato, che, sulla base delle rispettive esperienze, possono, senza tema di dubbio, fornire utili contributi.

RISCONTRO ENAC ALLA RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA ANSV-6/1032-09/3/A/11 (modello FACTOR n. 3/2012 Rev. 0 del 5.6.2012) - OSSERVAZIONI ANSV.

L'ENAC - con il modello FACTOR n. 3/2012 Rev. 0 - ha espresso nei seguenti termini la propria posizione in ordine alla citata raccomandazione di sicurezza dell'ANSV:

«La Circolare OPV-18A individua gli elementi regolamentari contrattuali (con particolare riguardo ai ruoli del committente e dell'appaltatore) e operativi a migliore garanzia della sicurezza delle operazioni HEMS. In tale ottica, il par. 3.4 della succitata Circolare comprende gli elementi essenziali del contratto, mentre nel par. 3.5 viene chiaramente definito che è demandata al comandante dell'aeromobile la decisione in merito alla possibilità di effettuare lo specifico intervento richiesto. Si ritiene pertanto che la Raccomandazione in oggetto sia già recepita con l'attuale formulazione del par. 3.5. *Status* ENAC: chiuso.».

L'ANSV ritiene non soddisfacenti le motivazioni formulate dall'ENAC in riscontro alla raccomandazione di sicurezza ANSV-6/1032-09/3/A/11.

Come sottolinea l'ENAC, è vero che la circolare in questione rimette unicamente al comandante dell'aeromobile la decisione in merito alla possibilità di effettuare lo specifico intervento richiesto, ma è altrettanto vero che le valutazioni del comandante intervengono soltanto alla fine del processo decisionale già compiuto dalla Centrale operativa del 118 nel momento in cui quest'ultima dirama l'allarme. Per cui sarebbe auspicabile che la Centrale operativa del 118 fosse messa in grado di conoscere la sussistenza di eventuali criticità per la sicurezza del volo (ad esempio di tipo ambientale) in anticipo rispetto all'assunzione delle decisioni operative di competenza, eventualmente attraverso un soggetto aeronauticamente competente che funga da tramite tra il comandante dell'elicottero e la Centrale operativa del 118.

Peraltro, come già anticipato commentando il FACTOR n. 1/2012, c'è da evidenziare come sia ben difficile (anzi, pressoché impossibile) che il comandante, relativamente ai profili decisionali inerenti la sicurezza del volo, possa fare delle valutazioni oculate sull'intervento richiesto nel caso in cui l'elicottero sia già in volo e venga dirottato, come nel caso proprio dell'I-REMS, su una zona diversa rispetto a quella originariamente comunicata.

In altri termini, i principi enunciati nella circolare in questione si scontrano con la realtà dei fatti e non tengono pragmaticamente e adeguatamente conto di quei fattori conosciuti ed identificati nel campo dello *human factor* come "*pressure*" e "*lack of assertiveness*" (ovvero il non saper/poter dire di "no").

Si invita quindi l'ENAC a riconsiderare la raccomandazione di sicurezza in questione alla luce delle osservazioni qui formulate.