

**Incidente PA-28-140 marche I-CVDA in data 30.6.2009
Osservazioni ANSV al modello FACTOR n. 6/2010 dell'ENAC**

1. Premessa.

A conclusione dell'inchiesta relativa all'incidente occorso il 30.6.2009, sull'aeroporto di Voghera/Rivanazzano, all'aeromobile PA-28-140 marche I-CVDA, l'ANSV indirizzava all'ENAC la seguente raccomandazione di sicurezza.

«Raccomandazione di sicurezza ANSV-11/670-9/1/A/09.

Motivazione: all'accadimento dell'evento potrebbe aver contribuito la carenza di requisiti psicoattitudinali, accertata dopo l'incidente in sede di visita di controllo straordinario alla quale era stato sottoposto l'allievo pilota. Secondo la DGAC-MED C.23 (ma anche per la JAR-FCL 3) una valutazione psicologica non è obbligatoria per ogni richiedente un certificato medico ovvero possessore di un certificato medico classe seconda, ma può essere richiesta dagli Organi competenti per le visite mediche straordinarie qualora ci siano dubbi circa l'attitudine o la personalità di un particolare individuo. In sostanza, mentre per il conseguimento della idoneità alla classe prima di visita, l'indagine psico-attitudinale approfondita è prevista di routine, nel conseguimento della idoneità di classe seconda l'indagine psicologica, costituita da un colloquio psicologico e somministrazione di specifici test psicologici, è effettuata soltanto nei casi di evidente e comprovato dubbio di carenza dei requisiti psico-attitudinali dell'allievo.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: valutare la possibilità di rendere obbligatoria la verifica della sussistenza dei requisiti psicoattitudinali dell'aspirante pilota in sede di primo rilascio del certificato medico di classe seconda.»

2. Riscontro ENAC (modello FACTOR n. 6/2010 Rev. 0 del 6.5.2010).

L'ENAC - con il modello FACTOR n. 6/2010 Rev. 0 - ha espresso nei seguenti termini la propria posizione in ordine alla citata raccomandazione di sicurezza dell'ANSV.

«La definizione di regolamentazione tecnico-operativa, ai sensi del Regolamento UE 216/2008 e sue modifiche e integrazioni, è di competenza dell'EASA cui, pertanto, la raccomandazione dovrebbe essere indirizzata. Qualora l'EASA, su sollecitazione di ANSV, assuma l'iniziativa di modificare la normativa vigente, l'ENAC attraverso i propri esperti fornirà il proprio contributo. In particolare, nel rappresentare l'intento di quanto raccomandato da ANSV potrà illustrare le evidenze scaturite dall'inchiesta dell'Agenzia. 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 manifesta delle perplessità in ordine alle motivazioni formulate dall'ENAC in riscontro alla raccomandazione di sicurezza ANSV-11/670-9/1/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.

Dalla ricognizione normativa effettuata dall'ANSV e dalle ulteriori informazioni acquisite in materia è emerso quanto segue.

- L'art. 7 del Regolamento ENAC "Regolamentazione tecnica in materia di rilascio e rinnovo di licenze di pilotaggio" così recita: «Gli aspiranti al conseguimento o i titolari di licenze JAR FCL, per l'esercizio delle attività consentite, devono essere in possesso di un certificato di idoneità medica rilasciato in conformità alla JAR FCL 3 ed attinente alla licenza posseduta o che si vuole ottenere. Fino all'entrata in vigore della JAR FLC 3, i titolari di licenza o attestato devono soddisfare i requisiti di cui alle disposizioni del DM 15 Settembre 1995 n. 128, pubblicato sul supplemento ordinario della G.U. n. 256 del 2 Novembre 1995 – serie generale. [omissis]».
- Per mutuo consenso di tutti i direttori generali aderenti all'ECAC, a partire dal 30 giugno 2009 il sistema JAA ha cessato di avere efficacia, con conseguente congelamento della normativa JAR su cui non viene più esercitata alcuna vigilanza.
- L'art. 70 del regolamento (CE) n. 216/2008 stabilisce che alcuni articoli dello stesso (tra cui l'art. 7) si applichino a decorrere dalle date specificate nelle rispettive norme di attuazione, ma non oltre l'8 aprile 2012. Il citato art. 7, comma 2, prevede che una persona ottenga «un certificato medico soltanto se soddisfa le regole stabilite per assicurare la conformità ai requisiti essenziali sull'idoneità medica di cui all'allegato III.».
- Dall'esame del "Comment Response Document (CRD) To Notice of Proposed Amendment (NPA) 2008-17c" dell'EASA datato 23 giugno 2010 emerge che sono arrivati circa 2300 commenti al NPA 2008-17c (Part-MED), attualmente al vaglio della medesima EASA. In tale contesto è stato rilevato che la JAR-FCL 3 (fonte di riferimento per la discussione unitamente alla normativa ICAO in materia) si presenta ampiamente datata, risalendo agli anni '90, per cui necessiterebbe di una completa revisione.

In sostanza, sulla base di quanto sopra riportato parrebbe acclarato che:

- la JAR-FCL 3 necessita di essere emendata alla luce delle esperienze più recenti acquisite in materia;
- l'iter per l'adozione di una normativa europea relativa al rilascio dei certificati di idoneità medica/requisiti di idoneità medica non si sia ancora concluso;
- nelle more dell'emanazione della normativa europea di riferimento continui ad applicarsi la normativa nazionale, come peraltro confermato dalla informativa contenuta nel sito web di codesto Ente, che si riporta di seguito: «Attualmente le visite mediche effettuate in Italia sono regolamentate da: DPR 566 del 1988, per quanto riguarda la loro periodicità e la classe di idoneità psico-fisica in relazione alla licenza o attestato posseduti; DM 15 settembre 1995 (DGAC - MED), per quanto riguarda i requisiti di idoneità.».

Alla luce di quanto sopra, parrebbe dunque che la materia *de qua* - nelle more della emanazione di una uniforme normativa europea che, come visto, è in via di elaborazione - continui ad essere disciplinata dalla normativa nazionale.

Conseguentemente non parrebbe si possa del tutto escludere almeno la possibilità residuale di raccomandare ai competenti organismi medico-sanitari titolati al rilascio delle certificazioni mediche di classe seconda l'opportunità di effettuare, in maniera sistematica, la verifica della

sussistenza dei requisiti psico-attitudinali dell'aspirante pilota in sede di primo rilascio della menzionata certificazione. Ciò non soltanto in una evidente ottica di sicurezza del volo, ma anche per evitare possibili discriminazioni tra gli aspiranti che in sede di primo accertamento vengano sottoposti alla verifica della sussistenza dei requisiti psico-attitudinali (nei casi di evidente e comprovato dubbio di carenza dei requisiti psico-attitudinali) e quelli, invece, che non siano sottoposti ad identica verifica (salvo poi scoprire, come nel caso di specie, ad incidente avvenuto, che l'allievo pilota era in realtà carente dei citati requisiti).

Quanto sopra a prescindere, comunque, dalle iniziative che l'ENAC potrebbe assumere in sede EASA per rappresentare la problematica in questione.