

Oggetto: aviosuperfici – RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA.

Premessa.

In quasi tutte le inchieste di sicurezza condotte dall'ANSV relative ad incidenti (e anche inconvenienti gravi) occorsi su aviosuperfici nazionali è stato accertato che la causa principale degli eventi è riconducibile alle inadeguate valutazioni ed azioni effettuate dai piloti in fase di atterraggio. All'accadimento di alcuni incidenti hanno concorso anche le caratteristiche stesse delle aviosuperfici e la presenza, nelle loro immediate vicinanze, di ostacoli, canali di scolo, ecc., che spesso hanno aggravato l'entità dei danni riportati dagli aeromobili.

All'origine delle citate inadeguate valutazioni/azioni ci sono dei fattori ricorrenti, come, ad esempio, i seguenti:

- pianificazione del volo insufficiente, soprattutto per quanto concerne l'esame delle caratteristiche dell'aviosuperficie (dimensioni e tipo di pavimentazione della pista, orografia circostante, ostacoli presenti nelle vicinanze);
- insufficiente conoscenza delle prestazioni dell'aeromobile in relazione alle dimensioni, al tipo di pavimentazione e allo stato (bagnata, asciutta) della pista dell'aviosuperficie.

Sulla base di quanto sopra, l'ANSV, in passato, aveva già emanato (e reiterato) alcune raccomandazioni di sicurezza, finalizzate, soprattutto, a sensibilizzare i piloti sulla necessità che la preparazione di un volo sia sempre eseguita in modo completo e puntuale, anche in relazione alla località di destinazione.

In tema di aviosuperfici l'ANSV aveva anche raccomandato all'ENAC di aggiornare, nell'area del proprio sito web dedicata alle "Avio-Eli-Idrosuperfici", la parte "caratteristiche tecniche", riportando le effettive caratteristiche delle piste di volo, evidenziando, altresì, le eventuali limitazioni e criticità esistenti sulle aree in questione.

La normativa nazionale di riferimento.

Le principali fonti normative di riferimento vigenti in materia sono le seguenti:

- art. 701 del codice della navigazione;
- art. 67 dPR n. 566/1988, riguardante l'abilitazione all'uso di aviosuperfici e relativo programma di addestramento (scheda 27/V del dM Trasporti 467/T/92);
- dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006 avente per oggetto "Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio";
- circolare ENAC APT-36 "Avio-Idro-Elisuperfici: gestione e autorizzazione" del 30.10.2013.

Come rappresentato in precedenza, la causa principale degli eventi occorsi sulle aviosuperfici è riconducibile alle inadeguate valutazioni ed azioni effettuate dai piloti in fase di atterraggio.

Ciò premesso, l'ANSV, alla luce di quanto sopra riportato, ritiene necessario intervenire nuovamente in materia, suggerendo, in questa sede, una revisione della normativa attualmente esistente, sia relativamente all'addestramento dei piloti, sia relativamente alle caratteristiche stesse delle aviosuperfici.

Abilitazione all'uso di aviosuperfici.

L'addestramento dei piloti che intendano operare su aviosuperfici non è attualmente disciplinato a livello UE, per cui la normativa di riferimento continua ad essere quella nazionale. In particolare, le

disposizioni relative all'abilitazione all'uso di aviosuperfici sono dettate dall'art. 67 del DPR n. 566/1988.

Il comma 1 del citato art. 67 autorizza il titolare dell'abilitazione in questione ad operare su aviosuperfici in pendenza e a fondo innevato o ghiacciato, in relazione allo specifico addestramento effettuato.

Il successivo comma 3, prevede, invece, che l'uso di aviosuperfici diverse da quelle in pendenza e a fondo innevato o ghiacciato sia consentito senza alcuna abilitazione, con la osservanza delle norme tecniche ministeriali, che disciplinano l'attività nelle predette aree. Le norme tecniche ministeriali testé richiamate, disciplinanti l'attività sulle aviosuperfici diverse da quelle in pendenza e a fondo innevato o ghiacciato, sono rinvenibili nell'art. 21, comma 1, del dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006, che prevede, sostanzialmente, quanto segue:

- a) il possesso di una licenza di pilotaggio in corso di validità;
- b) l'aver svolto un'attività minima di volo pari ad almeno 5 decolli e 5 approdi su aviosuperfici;
- c) l'aver effettuato almeno cinque decolli e cinque approdi negli ultimi 90 giorni anteriori alla data di utilizzazione dell'aviosuperficie.

Si tratta, come di tutta evidenza, di prescrizioni molto generiche, che non specificano le modalità di svolgimento dell'attività di volo (si parla solo di cinque decolli e altrettanti approdi), né quali caratteristiche minime debbano avere le aviosuperfici. Le disposizioni in questione, in altri termini, si prestano a diverse interpretazioni, lasciando l'attuazione delle stesse a decisioni del tutto soggettive. Per esempio, un pilota, dopo aver effettuato una sommaria ricognizione dall'alto, potrebbe decidere di effettuare, con un velivolo P.92, cinque decolli e cinque atterraggi, da solo a bordo (o in compagnia, eventualmente, di un altro pilota, non necessariamente in possesso della qualifica di istruttore), su una aviosuperficie dotata di una pista lunga 900 metri, a lui familiare sotto ogni punto di vista (orografia, ostacoli presenti, climatologia locale, ecc.): ebbene, l'attività svolta sulla predetta aviosuperficie, con il predetto tipo di velivolo, sarà sufficiente, alla luce della normativa vigente, per consentire al medesimo pilota di operare, ad esempio con un velivolo C172, su una aviosuperficie dotata di una pista di 600 metri, con ostacoli presenti nelle immediate vicinanze.

In sintesi, i requisiti attualmente richiesti dal citato art. 21, comma 1, del dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006 non prevedono se l'attività di volo debba essere svolta con un istruttore a bordo, su aviosuperfici con piste di determinate dimensioni, ecc.

Conseguentemente, alla luce delle criticità esistenti nella normativa vigente, che non assicurano operazioni in sicurezza su aviosuperfici diverse da quelle in pendenza e a fondo innevato o ghiacciato, pare opportuno rivedere la medesima normativa, introducendo dei requisiti specifici relativi all'addestramento necessario prima di poter cominciare ad operare in autonomia sulle aree in questione.

Le aviosuperfici italiane.

La normativa nazionale di riferimento relativa alle aviosuperfici è costituita, come già anticipato, dal dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006 e dalla circolare ENAC APT-36. Quest'ultima definisce, per le diverse tipologie di avio-idro-elisuperfici, le modalità di attuazione del dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006, nonché le attività svolte dall'ENAC per il rilascio, ove previsto, delle autorizzazioni, le modalità di sorveglianza e rinnovo, le procedure di sospensione e revoca delle autorizzazioni rilasciate in caso di inosservanza di norme. La medesima circolare, relativamente ai requisiti più squisitamente tecnici richiesti alle aree in questione, nulla sostanzialmente aggiunge rispetto alle disposizioni del menzionato dM.

Sulla base di quanto riportato dal dM 1 febbraio 2006 e dalla circolare ENAC APT-36 le attività consentite sulle aviosuperfici sono quelle non remunerate, quelle di trasporto pubblico, scuola e lavoro aereo.

Dalla normativa si evince che nel caso in cui su una aviosuperficie si svolgano attività di trasporto pubblico/scuola/lavoro aereo quest'ultima, oltre che "gestita", debba anche essere "autorizzata" dall'ENAC. In quest'ultimo caso (cioè di aviosuperficie gestita e autorizzata), l'ENAC effettua, oltre ad un controllo sulla documentazione fornita, anche delle verifiche tecnico-operative, finalizzate a verificare la conformità dell'infrastruttura, sotto il profilo tecnico e operativo, ai requisiti richiesti dalla normativa applicabile e a definire eventuali limitazioni operative in ragione delle caratteristiche proprie dell'aviosuperficie e della situazione degli ostacoli presenti.

L'ENAC provvede alla pubblicazione dei dati delle aviosuperfici inserendoli in un'area dedicata del proprio sito web. Nel caso di aviosuperfici gestite ed autorizzate, i dati sono quelli inviati all'ENAC dal gestore e verificati dall'ENAC stesso, in seguito, attraverso visite ispettive finalizzate al controllo di rispondenza dei dati. Nel caso, invece, di aviosuperfici solo gestite, i dati sono quelli inviati dal gestore, ma non verificati dall'ENAC.

Con riferimento alle aviosuperfici gestite, l'ENAC, con il modello FACTOR n. 4/2008, in risposta alla raccomandazione di sicurezza ANSV-32/869/06/2/A/07¹, rappresentava quanto segue: «L'ENAC pubblica i dati relativi alle aviosuperfici in base a quanto previsto al comma 6 dell'art. 4 del Decreto 1.2.2006. Il medesimo articolo prescrive che prima dell'inizio dell'attività i dati caratteristici delle aree vengano trasmessi all'Ente da parte del gestore della struttura: quest'ultimo pertanto si assume la responsabilità di quanto comunicato. Le norme procedurali descritte allo stesso art. 4 non prevedono alcuna attività di verifica al riguardo. L'Ente tuttavia intende recepire la raccomandazione nei casi in cui per la gestione e l'uso dell'aviosuperficie è richiesta specifica autorizzazione rilasciata dall'Ente: per tali casi, che sono elencati nel comma 4 dell'art. 3 del decreto, man mano che verranno rinnovate le autorizzazioni sarà effettuata una verifica di rispondenza.».

Le discrepanze rinvenute in alcuni casi dall'ANSV – in relazione, ad esempio, alla lunghezza dichiarata all'ENAC delle piste delle aviosuperfici rispetto alla lunghezza realmente appurata nel corso dei sopralluoghi operativi effettuati dal personale ANSV a seguito di incidenti/inconvenienti gravi – costituiscono un fattore di criticità per la sicurezza del volo, perché la pianificazione del pilota può essere falsata da informazioni inesatte, non "certificate" dall'ENAC, ma di cui quest'ultimo si è limitato a prendere atto. Inesatte informazioni relative alle caratteristiche delle aviosuperfici comunicate all'ENAC e non verificate da quest'ultimo possono, così come rilevato dall'ANSV nell'ambito dello svolgimento della propria attività istituzionale, innescare dunque l'accadimento di incidenti/inconvenienti gravi. L'ANSV continua pertanto a ritenere di attualità quanto richiesto con la raccomandazione di sicurezza ANSV-32/869/06/2/A/07 e quindi la reitera.

In tale contesto, ancorché la normativa vigente (art. 11 dM Infrastrutture e trasporti 1.2.2006) ponga esclusivamente in capo al pilota la responsabilità delle operazioni condotte sulle aviosuperfici, si pone comunque, più in generale, la necessità che anche per la aviosuperfici gestite (e non soltanto per quelle autorizzate) vengano definiti, a livello normativo, degli standard minimi di sicurezza, per evitare che aviosuperfici vengano rese operative malgrado l'esistenza di criticità che possano contribuire, a vario titolo, all'accadimento di incidenti/inconvenienti gravi.

Raccomandazioni di sicurezza.

Alla luce di quanto sopra rappresentato e tenuto anche conto che l'art. 25 del citato dM Infrastrutture e trasporti 1.2.2006 demanda all'ENAC l'aggiornamento delle disposizioni contenute

¹ Raccomandazione di sicurezza ANSV-32/869/06/2/A/07: «si raccomanda di valutare la possibilità di verificare la rispondenza delle reali caratteristiche delle piste delle aviosuperfici rispetto a quanto dichiarato dai gestori prima della pubblicazione dei dati relativi nel sito web ufficiale dell'ENAC.».

nella seconda parte, nella terza parte e nelle appendici del medesimo dM, l'ANSV ritiene opportuno emanare le seguenti raccomandazioni di sicurezza.

Tipo della raccomandazione: - .

Destinatario: ENAC.

Testo: l'ANSV raccomanda di valutare la possibilità di integrare l'art. 21, comma 1, del dM Infrastrutture e trasporti 1.2.2006, prevedendo uno specifico addestramento pratico, da effettuarsi a doppio comando con un istruttore di volo, anche per quei piloti che intendano operare in autonomia su aviosuperfici diverse da quelle in pendenza e a fondo innevato o ghiacciato; tale addestramento dovrebbe comprendere, ad esempio, decolli e atterraggi su piste corte e su piste in erba (tenendo conto delle prestazioni del velivolo da impiegare), tecniche per la individuazione degli ostacoli, ecc. In tale contesto, l'ANSV raccomanda anche di valutare la possibilità di definire una specie di classificazione per le aviosuperfici, in relazione, ad esempio, alla lunghezza della pista, al tipo di pavimentazione, agli ostacoli ivi presenti, ecc.

(raccomandazione ANSV-6/SA/1/17)

Tipo della raccomandazione: - .

Destinatario: ENAC.

Testo: l'ANSV raccomanda di aggiornare le disposizioni contenute nella seconda parte, nella terza parte e nelle appendici del dM Infrastrutture e trasporti 1 febbraio 2006, al fine di garantire idonee aree di sicurezza in prossimità delle testate pista anche delle aviosuperfici gestite e non solo di quelle gestite e autorizzate, in modo tale da assicurare che le operazioni di volo possano svolgersi in sicurezza e che comunque possano essere limitati i danni a carico degli aeromobili conseguenti ad eventuali uscite laterali di pista, atterraggi corti (prima della testata pista) e atterraggi lunghi (con uscita di pista oltre la testata). Raccomanda, altresì, di provvedere affinché vengano presi in considerazione, ai fini della sicurezza delle operazioni sulle aviosuperfici in questione, non solo gli ostacoli in elevazione previsti nel citato dM, ma anche gli ostacoli naturali e artificiali presenti al suolo, come ad esempio ampi fossati, dirupi, avvallamenti del terreno, canali di scolo delle acque, sovente presenti in prossimità delle testate pista e talora posti lateralmente alle piste stesse, che hanno spesso contribuito ad aumentare i danni riportati dagli aeromobili nel caso di inappropriata gestione, da parte del pilota, della manovra di atterraggio.

Si raccomanda, infine, di prevedere un'integrazione alle appendici (ad esempio all'appendice 3), in modo da garantire che, anche per le aviosuperfici gestite e non solo per quelle gestite e autorizzate, siano previste idonee aree di sicurezza in prossimità delle testate pista, che tengano conto, oltre che della lunghezza delle piste, anche della tipologia della pavimentazione delle stesse e delle prestazioni degli aeromobili che vi possano operare. **(raccomandazione ANSV-7/SA/2/17)**