



COMUNICATO STAMPA

Il 13 marzo scorso è entrato in vigore il **Decreto legislativo 14 gennaio 2013, n. 18** "*Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Reg. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE*".

In passato, avevamo già avuto modo di esprimere, in linea con il Comitato 8 Ottobre e il Centro studi Demetra, i limiti di quella che, nello scorso autunno, sembrava essere una proposta legislativa destinata a rimanere lettera morta a causa delle sue contraddizioni con l'ordinamento vigente.

Avevamo all'epoca rilevato come tale normativa, tra l'altro:

- tendesse ad attribuire ad ANSV compiti estranei al suo ruolo istituzionale;
- creasse una profonda iniquità nel prevedere sanzioni che colpivano con ammenda compresa tra 3000 e 12.000 euro soggetti (tra cui i piloti e i controllori di volo) che omettevano un *incident report*, quando poi chi ostacolava dolosamente il compito degli investigatori ANSV si vedeva sanzionato soltanto con un'ammenda compresa tra 5000 e 20.000 euro;
- rinviasse indiscriminatamente al concetto di inconveniente grave, senza circoscrivere o chiarificare fattispecie che non sempre, oggettivamente, possono essere qualificate come tali (basti pensare al fatto che, secondo il Reg. 996/2010, possa determinare un inconveniente grave persino un fenomeno meteorologico che causi difficoltà nella conduzione del velivolo !)

Purtroppo però i nostri suggerimenti, al pari di quelli di altri autorevoli protagonisti del comparto aeronautico, sono caduti nel vuoto. È per questo che vogliamo richiamare l'attenzione di quanti lavorano nel settore (tanto operativamente quanto istituzionalmente) sui punti salienti di tali normativa invitandoli a prestare massima attenzione al loro significato.

Art. 2 Decr. legisl. 14 gennaio 2013, n. 18

Destinatari

I soggetti chiamati a rispondere per le violazioni sanzionate dal presente decreto si identificano nelle «persone coinvolte» di cui all'articolo 2, paragrafo 1, numero 11, del regolamento.

Questo articolo rinvia all'art. 2 del Reg. 996/2010, che prevede che per 'persona coinvolta' debba intendersi:

- il proprietario, **un membro dell'equipaggio**, l'esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave; qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, **nell'addestramento del suo equipaggio**;
- **qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile**;
- il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile; il personale dell'AESA.

Art. 4 lett. "a"

Ai soggetti di cui all'articolo 2 che, avuta conoscenza nell'esercizio delle proprie funzioni, del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, non ne informino l'Agenzia immediatamente, ossia entro sessanta minuti, direttamente o attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, si applica la sanzione amministrativa da tremila euro a dodicimila euro.

Il Pilota o il Controllore dovranno dunque segnalare, entro 60', direttamente o tramite le previste catene gerarchiche aziendali, eventi concernenti incidenti o inconvenienti gravi. Si ricorda, in particolare che secondo l'allegato al Reg. 996/2010, sono considerati inconvenienti gravi:

- mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo;
- volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno;
- decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale;
- casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti;
- eventi che richiedono l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio;
- avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente;
- malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile,
- inabilità fisica dell'equipaggio in volo;
- quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota,
- incursioni in pista classificate come di gravità A ai sensi del manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) che contiene informazioni sulle classificazioni della gravità;
- inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale;
- avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involuppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile;
- avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

art. 4 lett. "e"

Ai soggetti di cui all'articolo 2 che si rifiutino di fornire agli investigatori dell'Agenzia registrazioni, informazioni e documenti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza, occultandoli, alterandoli o distruggendoli, si applica la sanzione amministrativa da ventimila euro a ottantamila euro.

La norma non brilla per chiarezza; pertanto l'unica raccomandazione utile che ci pare si possa evidenziare sia l'ovvio richiamo a quanti in oggetto a prestare massima collaborazione nel fornire informazioni agli investigatori ANSV .

Art 4 comma III

Nel caso di segnalazioni effettuate dai soggetti di cui all'articolo 2 attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, l'obbligo di segnalazione può essere assolto dall'organizzazione medesima, anche in forma cumulativa, in nome e per conto dei citati soggetti, conformemente ad un apposito modello pubblicato dall'Agenzia sul proprio sito internet.

Parrebbe inoltre sufficiente seguire i tradizionali canoni di reportistica già applicati nel nostro lavoro. Tuttavia, considerato che l'obbligo di segnalazione grava sul singolo e non sull'Organizzazione, anche su questo punto appare raccomandabile se non doveroso, richiedere una copia di quanto consegnato alle rispettive competenti funzioni aziendali.

L'eccessivo uso di interpretazioni condizionate unite ai rilievi da tempo esternati agli estensori del Regolamento (e richiamati nella premessa di questo comunicato stampa) evidenziano in maniera macroscopica una considerazione finale. Gli importanti investimenti che le Aziende del settore aeronautico stanno facendo sulla strada della "no blame culture" per garantire la radicalizzazione e lo sviluppo di una cultura della sicurezza, appaiono oggi seriamente minati da interventi normativi sicuramente necessari, ma spesso forieri di troppi dubbi e comunque partoriti senza il necessario confronto con le parti operative direttamente coinvolte. Quelle parti chiamate quotidianamente ad occuparsi direttamente e con immediatezza della sicurezza dei cittadini che utilizzano l'aereo per la realizzazione della loro vita sociale.