



Oggetto: relazione ANACNA su schema di riordino dell'Agenda Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) – audizione presso la Commissione Bicamerale per la semplificazione legislativa del 23 giugno 2010

Riferisce il dott. Bruno Barra – Presidente ANACNA

Ringraziamo l'On. le Presidente e questa autorevole Commissione Bicamerale per averci offerto l'opportunità di essere ascoltati su un tema che ci sta particolarmente a cuore: la sicurezza del volo.

ANACNA (Associazione Nazionale degli Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) è qui per fornire il proprio contributo d'idee allo schema di riordino in esame che, sui livelli di sicurezza del volo nel nostro Paese è destinato a produrre indubbiamente un certo impatto.

L'Associazione da me presieduta è un organismo tecnico-professionale, una sorta di ordine professionale non sindacale. Al suo interno raccoglie un migliaio di professionisti aeronautici, civili e militari, controllori ed assistenti al traffico aereo, esperti di sicurezza del volo.

L'Associazione collabora con tutti gli organismi e le realtà operanti nell'ambito dell'assistenza al volo, proponendosi come scopi principali la sicurezza e l'efficienza della navigazione aerea e lo sviluppo dei mezzi e delle procedure per un sicuro, economico e spedito Controllo del Traffico Aereo, in campo nazionale e internazionale.

L'Associazione è presente in campo internazionale avendo aderito sin dal 1964 all'IFATCA, la Federazione Internazionale delle Associazioni dei controllori del traffico aereo che raggruppa in 137 Paesi nel mondo circa 50.000 controllori.

La finalità di straordinaria importanza di conseguire gli obiettivi di stabilità e di crescita e di ridurre la complessiva spesa di funzionamento della spesa pubblica su cui è impegnata questa Commissione Bicamerale, non dovrebbe, nei nostri auspici, far passare in secondo piano, per Agenzie di elevata valenza strategica, come ANSV, l'essenzialità che, allorché gli investimenti dello Stato sono mirati ad incrementare il livello di sicurezza dei cittadini e salvaguardare la loro incolumità, altrettanto prioritario diviene potenziare l'efficienza e migliorare la qualità dei servizi dei Soggetti dei quali si intende razionalizzare l'assetto organizzativo.

Abbiamo già segnalato sin dallo scorso mese di gennaio alla Commissione da Lei presieduta e più recentemente ribadito alla Sua attenzione ed a quella dell'On. le Relatore quali siano i limiti insiti dello schema in esame, accludendo specifiche relazioni e proposte di emendamento all'articolo stesso.

Non è quindi nostro intendimento entrare nei dettagli dei rilievi da noi formulati ma richiamare solo alcune manchevolezze – a nostro avviso – fondamentali del testo in parola sotto il profilo del necessario rilancio qualitativo e quantitativo delle attività di ANSV proprio nel momento in cui l'iter della proposta di regolamento Europeo sulle inchieste e prevenzione incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile sta per essere finalizzato dal Parlamento Europeo (settembre 2010) e sul quale ANACNA ha fornito considerazioni e proposte ad Autorità di Governo, Organi Parlamentari ed Istituzioni nazionali ed internazionali. Considerazioni e proposte inoltrate attraverso IFATCA e che hanno trovato, in gran parte, accoglimento da parte del Consiglio e della Commissione Europea.

Orbene in un momento, come questo, assai delicato e ricco di cambiamenti per i Soggetti cui è assegnato nei Paesi membri il presidio della sicurezza del Volo lo schema di riordino sembra non essere sfiorato da tali mutamenti, per alcuni ritenuti epocali anche per la loro prevedibile incidenza sugli ordinamenti giuridici di ciascuno Stato.

Viceversa l'articolato di cui oggi si disserta sembra concentrarsi maggiormente sul riordino del top management dell'Agenzia contemplando la soppressione/sostituzione di figure apicali ed una diversa distribuzione dei poteri maggiormente concentrati nella figura del Presidente.

In buona sostanza la proposta di riordino ANSV anziché delineare un nuovo corso sembra, invece, prefigurare assetti organizzativi tesi a ridimensionare maggiormente figure di vertice quale quella del Direttore Generale (suppletivo del Segretario Generale), privo del diritto di voto e con competenze confinate alla sola gestione amministrativa e del personale; di fatto, privando quest'ultimo delle consuete prerogative e responsabilità di indirizzo e coordinamento operativo tipiche di tale ruolo in organizzazioni la cui delicata missione, si badi bene, è eminentemente tecnico/scientifica e certamente non assimilabile a quella di società produttrici di beni o servizi.

Il Collegio dell'Agenzia non è equiparabile ad un qualsiasi Consiglio di Amministrazione di un Ente Pubblico che può essere naturalmente composto da soggetti dotati di una generica cultura tecnico/amministrativa. Viceversa di esso devono far parte esclusivamente superesperti in investigazioni tecniche e sicurezza del volo.

Così come il Direttore Generale deve rappresentare il fulcro dell'attività operativa del Soggetto dedicato alla Sicurezza del Volo e non essere relegato a mere incombenze amministrative.

In questo modo è nella maggior parte delle Agenzie di Sicurezza del Volo dei Paesi aeronauticamente più evoluti e su questo vi riferirò brevemente, dopo di me, il dott. Scoltze, autorevole esperto di Sicurezza del Volo, e che ha fatto parte per molti anni della Flight Safety Foundation.

Forse il coinvolgimento nel processo di consultazione sia del Ministro dei Trasporti sia delle Commissioni Parlamentari competenti in materia – che a noi risulta essere mancato - avrebbe potuto utilmente contribuire ad un maggiore affinamento sulla delicata materia del riordino della ANSV ed ANACNA ha segnalato come tale mancato coinvolgimento potrebbe comportare serie conseguenze sul trasporto aereo e sulla sicurezza del volo.

Il testo non fa un minimo cenno all'imminente attivazione di una Rete Europea delle Autorità preposte alla investigazioni tecniche ed all'importante ruolo di coordinamento che alla stessa assegnerà a breve il Parlamento Europeo, nonché alla delicata migrazione verso l'EASA, ai sensi del recente Regolamento (CE) 1108/09, delle competenze di regolamentazione della sicurezza relativa alla parte Aeroporti, ATM e Servizi della Navigazione nonché al nuovo ruolo che avrà l'Agenzia Europea per la Sicurezza del Volo nell'ambito delle inchieste e prevenzione degli incidenti ed inconvenienti.

In tale quadro – così come previsto dalla proposta di Regolamento Europeo cui si è fatta menzione - EASA dovrà essere posta nelle condizioni di partecipare allo scambio ed analisi delle informazioni di cui alla Direttiva 42/2003/CE e potrà inoltre richiedere informazioni aggiuntive avvalendosi del Network, ovvero direttamente dagli Stati Membri.

ANSV inoltre dovrà notificare senza ritardo alla EC, EASA e all'ICAO tutti gli incidenti e gli inconvenienti gravi avvenuti nell'ambito dello Stato. Così come va assecondato l'invito - contenuto nella proposta di *Regolamento sulle inchieste e prevenzione incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile* che sta per essere finalizzato dal Parlamento Europeo - ad una maggiore speditezza dell'iter e delle conclusioni delle investigazioni tecniche nei tempi e nelle modalità conformi allo standard ICAO.

In sostanza le relazioni preliminari e conclusive sugli incidenti aerei svolte dalle Agenzie di ciascuno Stato dovranno essere tempestivamente notificate alle autorità Europee appena menzionate ed all'ICAO.

Anche di ciò non vi è traccia nel testo in esame forse anche perché, quanto a tempestività, indispensabile a svolgere una efficace azione di prevenzione incidenti, ANSV ha lasciato un po' a desiderare.

Un esempio: la relazione conclusiva di ANSV sull'ultimo grave incidente aereo avvenuto in Italia (Cagliari 2004) è stata pubblicata ben 5 anni e 4 mesi dopo l'evento, a conclusione anche del processo di appello che ha riguardato la condanna di due controllori del traffico aereo militari colpevoli solo di aver applicato le norme nazionali ed internazionali in vigore. Su questo evento - pur nella indipendenza e nella distinzione di ruoli tra investigazione tecnica ed indagine giudiziaria – ANSV avrebbe avuto il dovere, a nostro avviso, quale autorevole ente tecnico a presidio della sicurezza del volo, di chiarire tempestivamente ad una magistratura non specializzata, quali in realtà fossero i compiti che erano chiamati ad assolvere nella circostanza i controllori del traffico aereo.

In proposito l'emanando Regolamento Europeo sulle investigazioni prevede che siano definiti accordi di cooperazione e salvaguardia sulle reciproche responsabilità tra l'autorità di investigazione tecnica e l'autorità giudiziaria, a condizione che non sia compromessa l'indipendenza della attività investigativa sulla sicurezza del volo. Tale importante aspetto andrebbe debitamente considerato nello schema in esame.

Così come la necessità di ampliare nel nostro Paese i principi della Just Culture (aspetto più volte rappresentato da ANACNA), in linea con il forte richiamo fatto dalla proposta di Regolamento in parola, con riferimento alla "*protection of sensitive safety information*" anche in ossequio alle previsioni di cui alla Direttiva 42/2003/CE, in assenza dei quali sono ipotizzabili gravi ripercussioni sulla possibilità di rendere efficace la tutela giuridica delle professionalità aeronautiche nell'ambito del sistema di segnalazioni volontarie.

In conclusione ANACNA ribadisce quanto segnalato in merito al riordino di ANSV e vale a dire che occorra:

- a) escludere dalla razionalizzazione degli Organi ANSV le misure che a qualsivoglia titolo possono, anche solo potenzialmente, pregiudicare l'efficace funzionamento e la tempestività di azione dell'ANSV così come peraltro rimarcato dalla *proposta di Regolamento sulle inchieste e prevenzione incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile* che è ormai in corso di definizione da parte del Parlamento Europeo;
- b) caratterizzare maggiormente la figura del Direttore Generale assegnando allo stesso competenze dirette (coordinamento ed indirizzo) di alto contenuto tecnico ed operativo sulle attività degli investigatori accreditati;
- c) prevedere che Presidente, Organi, Direttore Generale ed investigatori siano titolari di specifici requisiti di esperienza professionale, competenza tecnico-operativa nello scenario trasporto aereo abbinata al superamento di corsi di alta formazione sulle investigazioni aeronautiche.