TAVOLO TECNICO SULLE RESPONSABILITA' DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

RESOCONTO RIUNIONE DEL 15 DICEMBRE 2011 (ore 09,30)

Il giorno 15 dicembre 2011, alle ore 09,30, presso la "Sala Consiglio" dell'ENAC, V.le del Castro Pretorio n. 118 ROMA, ha avuto luogo la riunione in epigrafe, cui hanno partecipato i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), dell'AM, dell'ENAV, delle Organizzazioni Sindacali di Categoria del personale controllore del traffico aereo (OOSS CTA) e dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) - Elenco dei partecipanti in ALLEGATO .

La riunione, richiesta dalle OO.SS., aveva lo scopo di ottenere da parte di ENAC un aggiornamento sul progresso dell'*iter* delle modifiche ai Regolamenti "Regole dell'Aria" e dei "Servizi Traffico Aereo" nonché al Codice della Navigazione e di stabilire finalità e modalità degli eventuali futuri lavori del Tavolo Tecnico.

Il Presidente, dopo aver rivolto un indirizzo di saluto e ringraziamento ai partecipanti, ha effettuato un aggiornamento sulle attività sinora svolte dal Tavolo Tecnico e segnatamente:

- Sottogruppo Regolamentare: le modifiche concordate ai Regolamenti "Regole dell'Aria" e "Servizi del Traffico Aereo", volte ad assicurare una maggior tutela del personale CTA, sono state sottoposte alla procedura di consultazione interna ed esterna ENAC, conclusasi recentemente, la quale permetteva un'ulteriore possibilità di proporre varianti al testo regolamentare in bozza (lievi modifiche sono state proposte da AM ed ANACNA e sono in corso di valutazione). Successivamente tali modifiche verranno sottoposte all'approvazione del CdA dell'ENAC. In proposito è stato evidenziato come nella riunione del 14.07.2011, non essendosi raggiunta l'unanimità in relazione alla modifica dell'articolo 3.6.1.1.1 del Regolamento "Regole dell'Aria" (in ordine all'adozione del termine "autocertificazione"), si era deciso di officiare la Direzione Spazio Aereo e la Direzione Analisi Giuridiche di ENAC affinchè congiuntamente esaminassero l'opportunità o meno di adottare tale locuzione. A seguito di tale esame, ENAC non ritenne opportuno inserire il termine: pertanto le OO.SS. prendono atto di tale decisione;
- Sottogruppo Legislativo: il Tavolo Tecnico ha elaborato un articolato di legge che è stato inviato da ENAC all'Ufficio Legislativo del MIT in data 29.08.2011. Successivamente presso tale Ufficio si è tenuta una riunione il 19.10.2011 (con i Ministeri Giustizia e Difesa), a seguito del quale la Difesa ha prodotto un analogo articolato di legge, il cui contenuto è stato dettagliatamente illustrato dal rappresentante di AM ed accolto con soddisfazione dal Tavolo Tecnico. Al momento si è in attesa di conoscere le ulteriori azioni che al riguardo il MIT riterrà opportuno assumere, anche alla luce del fatto che i provvedimenti di sospensione della procedura del *visual approach* a suo tempo adottati da parte di ENAV ed AM sono tuttora vigenti.

Le OO.SS. hanno ribadito ancora una volta che la nota sentenza della Corte di Cassazione n. 2019 del 10.12.2010 ha operato un'interpretazione significativamente estensiva delle responsabilità del personale CTA, attribuendo al medesimo la funzione di "polizia della navigazione aerea", nonché una "posizione di garanzia" in virtù della quale ad esso vengono attribuite responsabilità di accertamento di cognizioni tecniche e di capacità degli equipaggi. In tal modo sono state di fatto ampliate le funzioni professionali dei CTA, con il possibile insorgere, a carico di costoro, di responsabilità penali individuali, anche a fronte di comportamenti scrupolosamente rispettosi della disciplina di settore. Tale ingiustificato ampliamento di responsabilità degli operatori CTA ha indotto la categoria ad avvertire

una sensazione di crescente insicurezza nello svolgimento delle proprie quotidiane attività, inducendo gli operatori a paventare la possibilità, a loro giudizio tutt'altro che remota, di risultare destinatari di analoghi procedimenti giudiziari, con conseguente assunzione di rischi contrattualmente ed istituzionalmente non previsti per la propria categoria.

Al riguardo il Presidente ha precisato che ENAC non ha mai avallato il provvedimento di sospensione del *visual approach*: al contrario l'Ente, in varie occasioni, ha avuto modo di sottolineare come la citata procedura non presenti alcun aspetto di criticità nè rischio, a condizione che venga attuata nel pieno rispetto di tutte le prescrizioni contenute nella documentazione tecnica nazionale ed internazionale.

Il Presidente ha altresì illustrato come ENAC abbia esperito un tentativo presso EASA di modificare il testo del SERA (PART B), in modo da chiarire che il pilota che richiede una *clearance* ATC soggetta a specifiche condizioni o requisiti, assicura implicitamente di ripettare tali condizioni e possedere tali requisiti, esonerando così il personale CTA da ogni eventuale responsabilità discendente dall'accertamento di tali condizioni/requisiti: purtroppo la proposta di ENAC non è stata accolta, poiché EASA ritiene che ciò sia considerato implicito in tutti i Regolamenti vigenti in materia.
Inoltre il Presidente ha reso noto che ENAC, accogliendo una richiesta di AM ed ENAV, nel 2012 avvierà un esame congiunto del Documento ICAO 4444, al fine di pervenire al suo recepimento nella regolamentazione nazionale.

I rappresentanti ENAV hanno confermato supporto ai risultati del Sottogruppo Regolamentare ribadendo la necessità, perché l'azione del tavolo tecnico nel suo complesso possa offrire prospettive di concreta efficacia, del buon esito anche delle attività del Sottogruppo Legislativo. Hanno inoltre ricordato come l'iniziativa intrapresa di sospensione delle autorizzazioni all'avvicinamento a vista sia primariamente nell'interesse della sicurezza delle operazioni, a fronte dello stato di incertezza normativa di fatto generato dalla vicenda giudiziaria connessa all'incidente di Cagliari.

Il rappresentante del MIT ha ricordato che nell'ambito del Comitato Eurocontrol esiste uno specifico Gruppo di Lavoro per la revisione normativa nazionale del settore della navigazione aerea, settore che, al momento, appare connotato da una pletora di norme succedutesi nel tempo e spesso sovrapponentisi l'una all'altra senza il necessario coordinamento. Purtroppo i lavori del Gruppo stanno procedendo a rilento. Eventuali contributi saranno, comunque, utili.

In conclusione il Presidente, dopo aver dichiarata conclusa la prima fase dei lavori del Tavolo Tecnico, riconoscendo come i pregevoli risultati sinora acquisiti siano dovuti al generoso apporto di tutti i partecipanti, nonché all'elevato livello di *expertise* da essi posseduto e profuso, ha espresso l'auspicio che il Tavolo Tecnico prosegua la propria attività su ogni eventuale ed ulteriore argomento di possibile interesse per l'Aviazione Civile. Tutti i partecipanti hanno accolto con favore tale proposta.

Pertanto il Presidente ha invitato le OO.SS. a formulare, in stretto coordinamento tra loro, eventuali proposte di nuovi ed ulteriori temi - relativi a problematiche la cui soluzione sia ritenuta prioritaria per consentire al personale CTA di svolgere al meglio la propria attività - da sottoporre ad approfondimento del Tavolo Tecnico.
ENAC, ove ritenga tali proposte meritevoli di studio, convocherà una riunione del Tavolo.

Il Presidente, nel dichiarare conclusa la riunione, ha salutato i partecipanti, esprimendo ancora una volta l'auspicio che i lavori del Tavolo Tecnico possano proseguire, registrando il consueto e gradito spirito di fattiva collaborazione di tutti i Rappresentanti.