



Egregio
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Senatore Altero Matteoli
Segreteria del Ministro
Piazzale Porta Pia, 1 - 00198 Roma (RM)
Fax 06.44267283
matteoli_a@posta.senato.it

Egregio
Sig. Ministro dell'Interno
Senatore Roberto Maroni
Segreteria del Ministro
Piazza del Vicinale, 1 - 00184 Roma
Fax 06.46549832
caposegreteria.ministro@interno.it

Egregio
Sottosegretario Ministero dell'Interno
Senatore Nitto Francesco Palma
Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del
Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Piazza del Vicinale, 1 - 00184 Roma
Fax 06.46549725
segreteria.palma@interno.it

Egregio
Presidente della Commissione Trasporti
Onorevole Mario Valducci
IX Commissione Trasporti, poste e
telecomunicazioni
Camera dei Deputati Piazza del Parlamento 24
00186 Roma
fax 06.67605679
valducci_m@camera.it

Egregio
Presidente ENAC
Onorevole Vito Riggio
Viale del Castro Pretorio, 118
00185 Roma
fax 06.44596201
segreteria.presidente@enac.gov.it

Egregio
Direttore Generale ENAC





Dottor Alessio Quaranta

Viale del Castro Pretorio, 118
00185 Roma
fax 06.44596301
segreteria.dg@enac.gov.it

Egregio

Capo Dipartimento

Prefetto Francesco Paolo Tronca

Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile
P.zza del Viminale, 1 - 00184 ROMA
Fax 06.46549428
francesco.tronca@vigilfuoco.it

Egregio

Capo Ufficio Affari Legislativi e Parlamentari

Dottor Salvatore Malfi

Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Ufficio Affari Legislativi e Parlamentari - Capo Ufficio di Staff
Piazza del Viminale, 1 00184 ROMA
Telefoni: 06.46537434
salvatore.malfi@vigilfuoco.it

E p.c.

Spett.le

SINDACATO CONFISAL VIGILI DEL FUOCO

Via Genzano 133

00179 Roma

Fax 06.7842893

Alla c.a. Franco Giancarlo

segreteria@confisalvigilidelfuoco.it

Roma, li 15.02.2010

Oggetto: Nuovo Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio di eliporti – Bozza del maggio/dicembre 2009 – **Abolizione del Servizio Antincendio.**

Ci preghiamo di scriverVi per portare alla Vostra attenzione quanto in oggetto.

La problematica qui dibattuta, è nota alle SS.LL. in indirizzo per essere già stata più volte segnalata dalla scrivente Associazione e per aver costituito argomento di discussione in molteplici incontri ufficiali tenutisi presso l'ENAC, sia con la scrivente che con le OO.SS. di categoria.





La rilevanza della questione – inerente la sicurezza dei lavoratori e degli utenti del sistema di elisoccorso e suscettibile di interessare almeno un migliaio di posti di lavoro, senza contare i riflessi sull'indotto del settore dell'antincendio – è tale da aver avuto grande eco sugli organi di informazione e per essere stata oggetto di interrogazioni ed interpellanze Parlamentari, tanto alla Camera quanto al Senato .

Riteniamo doveroso ed opportuno sottoporre alle SS.LL. un documento estremamente sintetico che riepiloghi gli eventi e che evidenzi le incongruenze – sociali, operative, legislative – contenute nella bozza in oggetto, **gravemente contraddittorie rispetto a recentissime posizioni assunte dallo stesso ENAC.**

La necessità della presente specificazione nasce dal fatto che, sia nel corso dell'incontro tenutosi il 26 gennaio 2010 con i rappresentanti della scrivente Associazione, sia in quello successivo con le OO.SS. di categoria, la Direzione Centrale Regolazione Aeroporti dell'ENAC ha pervicacemente confermato l'intenzione di perseverare nell'intento di eliminare l'attuale obbligatorietà del servizio antincendio.

I. Il fatto.

1. Come già segnalato dalla scrivente, la Bozza di Regolamento in oggetto cancella di fatto l'obbligatorietà del servizio antincendio per le elisuperfici in elevazione, per le elisuperfici su cui si effettua attività aeroscolastica, per le basi HEMS e gli hub sanitari, introducendo di fatto per la prima volta il termine "eliporto".
Ad oggi infatti gli unici riferimenti al termine specifico, compaiono solamente nella regolamentazione del Ministero dell'Interno che lo definisce di fatto come una area idonea alla partenza e all'approdo di elicotteri, conforme alle prescrizioni di cui all'annesso 14 ICAO - Volume II.

Il nuovo Regolamento considera Eliporti invece le infrastrutture usate per il decollo e l'atterraggio di elicotteri impiegati in attività di **trasporto commerciale**, ove ricorra almeno una delle seguenti condizioni:

- a) che siano ubicate su piattaforme off-shore o a bordo di nave,
- b) che siano basi sanitarie o infrastrutture a servizio di strutture ospedaliere con numero di movimenti annui superiore a 100,
- c) sulle quali si svolgano operazioni strumentali o in condizioni IMC,
- d) sulle quali si svolgano con continuità operazioni di trasporto commerciale con una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a 4 nel trimestre di riferimento.

Costituisce riferimento il trimestre con maggiore intensità di traffico”.

Esaminando il Capitolo 9, punto 2.1, ed il Capitolo 6, punto 1.1 della Bozza, di seguito riportati, si può facilmente notare come il combinato disposto limita a tal punto la tipologia di destinazioni eliportuali nelle quali dover obbligatoriamente garantire il servizio antincendio, **da eliminarlo di fatto.**



Premesso che allo stato attuale non esistono in Italia eliporti in grado di supportare operazioni strumentali o operazioni in condizioni IMC, l'introduzione del nuovo regolamento comporterebbe, come conseguenza della paventata eliminazione del servizio antincendio, un decadimento dei livelli minimi di sicurezza che nei documenti di ENAC di ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Volo) vengono continuamente affrontati e richiamati.

II. Il profilo strettamente giuridico.

L'abolizione del servizio di che trattasi a mezzo di un atto "regolamentare", di valenza più che secondaria nella gerarchia delle fonti del diritto, peraltro adottato da un Ente Pubblico economico, sprovvisto di ogni attribuzione in materia di sicurezza antincendio, sconta le seguenti illegittimità:

- a) viola gravemente le norme di legge ed i regolamenti di rango superiore in materia antincendio che verranno indicate di seguito;
- b) elude la competenza primaria ed esclusiva attribuita al Ministero dell'Interno in materia di prevenzione incendi, qualificata di preminente interesse pubblico e volta a tutelare la vita e l'incolumità dei cittadini;
- c) viola il principio della concertazione tra Amministrazioni espressamente stabilito dal D.Lgs. 139/2006;
- d) elude il principio di indirizzo, vigilanza e controllo riservato al Ministero delle Infrastrutture sull'ENAC a mente dell'art. 1, comma 2, D.Lgs. 250/1997;
- e) travalica la potestà regolamentare attribuita all'ENAC dal D.Lgs. 250/1997 e norme attuative dello stesso;
- f) **contrasta, come vedremo nel Paragrafo che segue, con le norme JAR-OPS 3, soprattutto per quanto concerne la classificazione dei voli del servizio di elisoccorso come "non commerciali".**

L'articolo 13 del D.Lgs. 139/2006 (fonte normativa primaria in quanto emanato su delega legislativa) definisce la prevenzione incendi quale funzione di preminente interesse pubblico diretta a conseguire, secondo criteri applicativi uniformi su tutto il territorio nazionale, gli obiettivi della sicurezza della vita umana, di incolumità delle persone e di tutela dei beni e dell'ambiente.

Il successivo articolo 14 attribuisce al Ministero dell'Interno la competenza esclusiva in materia di prevenzione incendi, espressamente prevedendo in capo al Dicastero Centrale il potere-dovere di emanare le relative norme, di partecipare alla relativa attività di produzione normativa perfino in ambito sovranazionale, di partecipare alle attività di organismi collegiali presso pubbliche amministrazioni ed altri enti deputati, in base a normative di legge o di regolamento, a trattare questioni connesse con la prevenzione incendi, comma 2, lettere a), e), f).

In buona sostanza, è stabilita l'esclusiva ed imprescindibile competenza del Ministero dell'Interno, in ogni questione che riguardi anche indirettamente la prevenzione incendi e le attività connesse.





coerentemente con la necessità stabilita dall'articolo 13 sopra richiamato di garantire criteri applicativi uniformi in materia.

L'articolo 18, comma 3, demanda ancora al solo Ministero dell'Interno il potere di individuare, con proprio decreto, i luoghi sottratti dall'obbligo di servizio di vigilanza antincendio.

L'articolo 15, in omaggio al rispetto delle competenze attribuite alla varie branche della P.A., prevede il meccanismo della concertazioni con gli altri Ministeri interessati nell'emanazione delle norme tecniche sulla prevenzione incendi: è evidente come la concertazione sia necessaria per coniugare gli aspetti tecnici dell'antincendio con le peculiari esigenze delle diverse amministrazioni.

L'articolo 26 disciplina specificatamente "il soccorso pubblico e di contrasto agli incendi", in porti ed aeroporti.

Anche tale norma specifica, come è ovvio, attribuisce al Ministero dell'Interno ogni competenza in materia, prevedendo, in alcuni casi, la concertazione con il Ministero delle Infrastrutture (neppure con il solo ENAC bensì con il Dicastero Centrale controllante lo stesso) e facendo salve, fino all'adozione dei Regolamenti previsti dall'articolo stesso, le norme contenute nelle Leggi 930/1980 e 384/1991 in materia di soccorso aeroportuale.

Anche nella specifica materia aeroportuale, pertanto, vengono individuate precise ed esclusive competenze del Ministero dell'Interno in materia di antincendio.

È notorio come oggi, anche attraverso il D.M. Interministeriale del 1° febbraio 2006 ed il D.M. Interno 238/2007 – atti adottati nel rispetto della sopradescritta individuazione di competenze e del principio della concertazione – il servizio antincendio è obbligatorio nelle elisuperfici e negli eliporti nei limiti specificati dai predetti decreti, appunto.

È evidente che la Direzione Centrale Regolazione Aeroporti dell'ENAC non può autonomamente legiferare in materia di sicurezza antincendio.

Altrettanto evidente è che un servizio istituito da norme di legge e da Decreti Ministeriali ed Interministeriali emanati nell'ambito di attribuzioni sopra delineate, non può essere cancellato da un Regolamento emanato da un Ente pubblico senza neppure l'avallo del Ministero che lo controlla.

Non riteniamo che i vertici della Direzione Centrale Regolazione Aeroporti possano adottare – e pretendere di far applicare – un Regolamento di tale portata e chiediamo alle SS.LL. in indirizzo, ciascuno nell'ambito del proprio ruolo istituzionale, di intervenire per ricondurre la regolamentazione del servizio antincendio nell'ambito di competenze descritto dalla normativa in vigore.

III. La contraddittorietà della Bozza con altre determinazioni dell'ENAC.



Con delibera del C.d.A. n. 64/2009 del 15 dicembre 2009, l'ENAC ha approvato le "Norme operative per il servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS)" (Allegato 1, vedasi pag. 6 di 12, art. 6 "Assistenza antincendio delle elisuperfici")

Il Regolamento 64/2009 assume rilievo nella presente vicenda sotto molteplici profili che verranno sinteticamente evidenziati.

Il primo aspetto, macroscopico, è costituito dal fatto che l'articolo 6 del predetto Regolamento prevede che l'assistenza antincendio nelle superfici HEMS deve essere fornita in accordo alle disposizioni dell'articolo 14 del D.M. 01.02.2006.

Ebbene lo stesso ENAC, con atto ufficialmente approvato dal proprio Consiglio di Amministrazione, ribadisce l'obbligatorietà del servizio antincendio nella basi HEMS, negli hub sanitari, nelle elisuperfici in elevazione, etc.: ciò è esattamente la rappresentazione della richiesta della scrivente Associazione datoriale!!!

Tenendo conto che il regolamento 64/2009 è recentissimo, ci chiediamo come sia possibile che due atti regolamentari emanati dallo stesso Ente siano in così aperto contrasto tra loro; soprattutto, c'è da chiedersi quali possano essere le motivazioni tecniche che inducono la Direzione Centrale Regolazione Aeroporti a predisporre la Bozza in questione, in così aperto contrasto con principi cardine in materia di sicurezza espressamente condivisi dagli Organi di amministrazione dell'Ente in atti ufficiali.

Sembra quasi che la Direzione abbia agito frettolosamente e comunque disallineandosi dalla tendenza alla quale lo stesso ENAC ha aderito sin dall'emanazione del Decreto Interministeriale del 01.02.2006, ed a cui aderisce tuttora.

Ribadiamo come sia opportuna un'attenta verifica delle motivazioni tecniche e di esame delle condizioni di sicurezza che hanno portato una Direzione Centrale ad un così evidente "cambio di rotta" rispetto a posizioni consolidate e recentissimamente ribadite dall'ENAC stesso.

Nel corso degli incontri tenutisi con la Direzione Centrale, è emerso che la scelta di abolire il servizio antincendio nell'elisoccorso, e nello specifico nelle destinazioni sanitarie individuate dal D.M. Interministeriale del 1° febbraio 2006, è motivata dal fatto che il servizio di elisoccorso non sarà in futuro assimilato al "volo commerciale" da ENAC.

Ciò in considerazione del fatto che il servizio di elisoccorso si svolgerebbe in regime di **"monocommittenza"**, ovvero reso alle Regioni o alle ASL.

Prescindendo da ogni considerazione di carattere etico, sul fatto che un utente commerciale sarebbe degno di essere tutelato dal rischio incendio, mentre un cittadino (e gli operatori che quotidianamente agiscono) che, evidentemente suo malgrado, è in condizioni talmente gravi da dover fruire del servizio di elisoccorso, non avrebbe tale dignità, si osserva come il presupposto sia errato in punto di fatto.





Il Regolamento 64/2009 richiama più volte l'applicazione delle norme JAR-OPS 3, in particolare per quanto riguarda i requisiti dalle compagnie elicotteristiche che effettuano l'elisoccorso.

In particolare, l'articolo 2 prevede che:

“a) Alle attività HEMS si applicano i requisiti tecnico-operativi dal regolamento ENAC sul rilascio del Certificato di Operatore aereo per imprese di Trasporto Aereo e le integrazioni riportate nel presente Regolamento.

b) L'attività HEMS può essere svolta solo da un Operatore in possesso di un Certificato di Operatore Aereo (COA) per impresa di Trasporto Aereo, rilasciato secondo i requisiti contenuti nella JAR-OPS 3, che comprenda l'approvazione HEMS per il tipo di elicottero che si intende impiegare.

c) Per poter ottenere l'approvazione HEMS per il tipo di elicottero, l'Operatore deve soddisfare i requisiti contenuti nell'Appendice 1 alla JAR-OPS 3.005 (d) emendamento

3 del 1° aprile 2004 o versioni successive se adottate dall'ENAC, con le limitazioni ed integrazioni indicate nel presente Regolamento”.

Quindi, ciò premesso, lo stesso ENAC prevede che i requisiti per l'esercizio dell'attività di elisoccorso, tanto per le compagnie che per i piloti, siano esattamente gli stessi previsti per i voli commerciali.

In un caso come nell'altro si tratta di “**Trasporto Pubblico Passeggeri**”, al quale le compagnie ed i piloti debbono essere abilitati per poter svolgere il servizio.

Non si comprende pertanto perché l'equiparazione debba valere per tutto tranne che per il servizio antincendio.

Altrettanto illogica è la considerazione secondo la quale si tratterebbe di attività in regime di monocommittenza.

In realtà, i committenti dell'elisoccorso e del connesso servizio antincendio sono le ASL, che lo pagano con i fondi del Servizio Sanitario Nazionale e, pertanto, dei cittadini: i veri “committenti” del servizio stesso.

Giova sottolineare ancora che un hub sanitario serve più destinazioni e strutture sanitarie, con un elevatissimo numero di movimenti di elicotteri sempre diversi.

IV. Considerazioni conclusive.

L'impatto sociale della paventata abrogazione – tanto sotto il profilo della sicurezza, che sotto quello occupazionale, per un migliaio di addetti oltre all'indotto – è qui rimarcato anche alle SS.LL. ed ha formato oggetto di interrogazioni parlamentari.

Ciò che preme ribadire è che la questione del servizio antincendio deve essere presa in considerazione in tutte le opportune sedi – ENAC, Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture, Ministero del Lavoro, Organizzazioni Sindacali e Datoriali di settore – e non essere





circostrita ad un atto regolamentare “monocratico” quale quello paventato dalla Direzione Centrale Regolazione Aeroporti.

Non possiamo tacere l'impressione che l'abolizione del servizio sia voluta solo dalla Direzione Centrale Regolazione Aeroporti, per motivazioni che sfuggono, quantomeno dal **punto di vista puramente tecnico e giuridico**, dato che, negli incontri tenutisi, non è stata fornita alcuna spiegazione in tal senso, alle posizioni sud descritte contenute nella “Bozza di regolamento”.

L'unica argomentazione fornitaci concerne le eventuali modalità di valutazione dei rischi eventualmente da adottarsi per “declassare” le basi HEMS a realtà a “basso rischio incendio”. Concetto nuovo e senza precedenti in tema di sicurezza!

Ricordiamo ancora che il servizio antincendio nelle basi HEMS e negli hub sanitari è svolto da vent'anni, in virtù del D.M. Interno del 2 aprile 1990 n. 121, istitutivo del servizio.

Ci rivolgiamo alle SS.LL. per un Vs. intervento Istituzionale affinché, in vista dei futuri incontri sul tema con la “Direzione Centrale Regolazione Aeroporti” dell'Enac, sia prevista la presenza congiunta anche delle rappresentanze del Ministero dell'Interno, delle Infrastrutture e Trasporti e delle Organizzazioni Sindacali coinvolte.

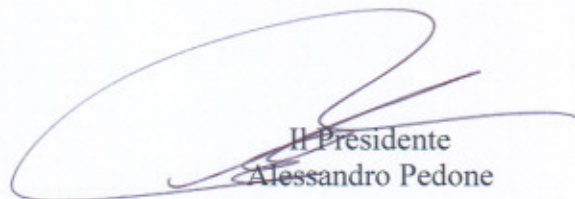
Sottolineiamo ancora altresì come la nostra posizione, in ordine alle correzioni da noi richieste alla editanda “Bozza di Regolamento”, vadano nella esatta direzione di quanto deliberato dall'Enac nel suo Consiglio di Amministrazione del 15/12/2009 che ha editato le nuove “Norme operative per il servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS)”, ovvero che il servizio antincendio debba continuare ad essere svolto presso:

- “ 1) **le elisuperfici in elevazione;**
- 2) **le elisuperfici che costituiscono la base per le operazioni di trasporto pubblico e HEMS;**
- 3) **le elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e quelle utilizzate per attività di trasporto pubblico, ove si svolgono con continuità operazioni di trasporto, con una media giornaliera di movimenti uguale o superiore a due per ogni semestre di riferimento;**
- 4) **le elisuperfici che costituiscono la base per le operazioni di attività aeroscolastica.”**

Ovvero in tutte le elisuperfici previste dall'art.14 del D.M. Interministeriale del 01.02.2006.

Ciò non solo nell'interesse di categoria che la scrivente Associazione rappresenta, ma anche nel generale interesse alla Sicurezza del cittadino, ed al fine di non vedere adottato un Regolamento inopportuno ed illegittimo al punto tale da dover essere certamente censurato in sede giurisdizionale.

Con Osservanza.


Il Presidente
Alessandro Pedone

