

di *Paolo Furlan*,
 Direttore Generale Security Training Project srl,
 Istruttore certificato ENAC ed ICAO

Formazione professionale: a quando un riordino ?

Sedicenti "formatori" senza i requisiti per operare, istruttori che rilasciano attestati senza erogare formazione (e magari incassandoci una royalty), corsi tenuti dagli stessi addetti al varco più "esperti", metodi di aggiornamento lasciati al buon cuore degli istruttori, difformità nell'applicazione della normativa da parte degli stessi enti territoriali ENAC, una matassa confusa che favorisce il proliferare di situazioni deontologicamente assai lontane dalla correttezza e che le circolari emanate in materia non sanno sbrogliare.

Questo sembra essere lo scenario in cui si muove una formazione che sempre meno professionale sarà, a meno che non si metta mano urgentemente alla materia.



**ABSOLUTE
PLUS**

**L'unica barriera per esterno
a DOPPIA TECNOLOGIA**

ABSOLUTE PLUS® è l'esclusiva barriera a doppia tecnologia, microonde + infrarossi attivi, in grado di offrire una protezione perimetrale esterna ad altissimo grado di sicurezza.

L'azione combinata delle 2 tecnologie riduce drasticamente il numero di falsi allarmi, fattore principale di affidabilità e sicurezza. ABSOLUTE è un successo mondiale, lo dimostrano le centinaia di installazioni in luoghi ad alto rischio in tutto il mondo.



**Esclusivo Raggio
INFRAROSSO
a 6 lenti brevettato**

180 mt.



**L'aeroporto di Los Angeles protetto
con le barriere Absolute Plus!**

ABSOLUTE PLUS® è disponibile in diversi modelli e configurazioni. Ideale per la protezione perimetrale di vaste aree quali: aeroporti, zone militari e commerciali, depositi, centrali elettriche, carceri e ovunque sia richiesto un elevato grado di sicurezza.

Con il significativo ampliamento della struttura del Programma Nazionale di Sicurezza Aeroportuale nella versione risalente all'ottobre del 2002, veniva introdotta, nella parte denominata "Programma di Sicurezza delle Compagnie Aeree" (comunemente chiamata "Scheda Zero"), la figura dell'Istruttore Certificato, quale organizzatore ed erogatore dei corsi professionali sulla sicurezza aeroportuale. Il Cap. 3.1.4., dopo aver sancito che spetta ad ENAC il rilascio dell'attestazione di certificazione, individua i presupposti dei soggetti che intendano qualificarsi Istruttore di security, cioè: a) il personale che abbia ricoperto documentabili posizioni di responsabilità nella security di aziende o enti di Stato nel settore del trasporto aereo per un periodo di almeno tre anni; b) il personale che abbia ricoperto documentabili posizioni di responsabilità nella security di aziende o enti di Stato nel settore del trasporto aereo per un periodo di almeno due anni ma che abbia partecipato ad appositi corsi di security nel settore del trasporto aereo erogati da organizzazioni nazionali o internazionali (EASTI, OACI) o da scuole di Stati esteri riconosciute dalle proprie autorità governative nell'ambito dell'Unione Europea i cui programmi di formazione siano equivalenti a quelli delle citate organizzazioni internazionali.

Questa prima previsione normativa, tesa ad attribuire valenza professionale al delicato settore della formazione di security, passò a dire il vero in sordina per due ordini di motivi.

In primo luogo non erano molti i candidati in possesso dei requisiti previsti per ottenere la certificazione (con particolare riferimento al settore privato); in secondo

luogo la stessa ENAC, ricevute le istanze (davvero poche) dei primi candidati, non sapeva come trattarle, posto che – e soprattutto – mancava una disciplina di dettaglio sull'iter procedurale da seguire per rilasciare l'attestazione di certificazione.

Sul finire del 2002, un intervento normativo del legislatore europeo (Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16/12/2002 n. 2320) era però destinato a tracciare una strada significativa anche nel fondamentale settore della formazione professionale sulla sicurezza aeroportuale. Il Cap. 12 dell'allegato a questo importante documento normativo dispone che: a) ciascuna autorità competente sviluppa ed attua un programma di formazione alla sicurezza aerea per far sì che equipaggi e personale di terra possano mettere in atto i requisiti di sicurezza aerea per rispondere ad atti di interferenza illecita; b)

il programma nazionale di formazione sulla sicurezza aerea dovrebbe comprendere la selezione, le qualifiche, la formazione, la certificazione e la motivazione del personale di sicurezza; c) i funzionari che elaborano e svolgono la formazione alla sicurezza per il personale di sicurezza, per il personale del vettore aereo e per il personale di terra devono essere in possesso delle necessarie certificazioni, conoscenze ed esperienze nel settore della sicurezza aerea; d) i funzionari e gli istruttori addetti e responsabili in materia di formazione alla sicurezza per il personale di sicurezza e per il personale di terra devono seguire corsi annuali di formazione permanente in mate-

ria di sicurezza aerea e degli ultimi sviluppi in tal campo.

L'avvento di questo Regolamento europeo – che nella gerarchia delle fonti del diritto viene collocato alla stessa stregua delle norme costituzionali, individuando proprio nelle Autorità Nazionali per l'Aviazione Civile i soggetti deputati a riconoscere gli istruttori organizzatori ed erogatori della formazione professionale sulla sicurezza aeroportuale, pare non lasciare spazio alle tesi di alcuna dottrina che vorrebbe invece in capo alle Regioni – attesa la riserva di legge costituzionale in materia di devoluzione delle attribuzioni dallo Stato alle Regioni – anche la competenza in materia di formazione professionale sulla sicurezza aeroportuale.

Posto questo doveroso inciso, occorre dire che proprio grazie a questa normativa cogente europea, con la circolare APT-14 del 5/6/2003 l'ENAC disciplinò le procedure per il rilascio delle attestazioni di certificazione degli istruttori di security, dando così seguito alla previsione del regolamento europeo. Tale circolare andò peraltro a completare la disciplina della formazione professionale del



personale di sicurezza già contenuta nella circolare APT 07-A del 22/4/2002 e quella del personale di terra e di volo dei vettori aerei contenuta nel Programma Nazionale di Sicurezza. Con l'entrata in vigore della circolare APT-14, l'ENAC iniziò a valutare le candidature degli aspiranti istruttori e solo sul finire del 2003 la stessa autorità emise le prime attestazioni di certificazione per la qualifica di Istruttore della sicurezza aerea.

A dire il vero, i primi istruttori ad essere certificati provenivano per la quasi totalità dagli Enti di Stato, in particolare dalla Polizia di frontiera e dallo stesso ENAC, poiché solo in pochi, tra i privati dipendenti di vettori aerei, società di gestione od imprese di sicurezza, avevano maturato quei requisiti di esperienza e conoscenza nel settore previsti dalla normativa.

Ma al di là della presentazione dei programmi didattici – molti dei quali peraltro non sono stati a tutt'oggi approvati (sic!) – l'ENAC non ha fornito alcuna linea direttiva sulle metodologie didattiche, sugli standard di qualità dei programmi stessi, sugli aggiornamenti degli istruttori, ma

neppure sui modelli di certificati da rilasciare ai partecipanti ai corsi di formazione. Si è assistito così ad una prima fase in cui i vari istruttori si muovevano a tentoni tra le varie richieste di corsi provenienti tra i (disorientati) operatori del settore, mentre, pur se nell'indifferenza dei più, si assisteva progressivamente al sorgere di una vera e propria professione, quella dell'istruttore certificato per la sicurezza aerea.

Neppure la successiva circolare SEC-01 del 7/10/2004 riuscì a garantire – così come era nell'intento di ENAC – una risposta organica al delicato settore della formazione professionale. Tale circolare andò a sostituire la precedente APT-14 cercando di delineare in maniera più puntuale i requisiti per l'accesso alla certificazione degli aspiranti istruttori e quelli dei loro "collaboratori", i formatori per la sicurezza.

Pur nell'encomiabile intento di riordino del settore, questa normativa contiene, invero, degli evidenti errori di fondo che hanno portato ad una situazione, come quella attuale, già oggi scarsamente controllabile. Se non si metterà al più presto mano al settore attraverso degli interventi strutturali, ciò che ne seguirà

(ma già oggi se ne riscontrano le prime avvisaglie) sarà il depauperamento delle professionalità degli istruttori, con le facilmente immaginabili conseguenze per l'intero settore della sicurezza aeroportuale dovute ad una formazione professionale improvvisata e di perciò stesso evidentemente superficiale.

La prima evidente superficialità della circolare SEC-01 riguarda proprio l'accesso alla certificazione per i candidati istruttori: l'ENAC, infatti, cercando di dare risposta alle numerose istanze provenienti dagli operatori privati del settore che lamentavano (non proprio correttamente) la carenza di istruttori e l'impossibilità tempestiva di provvedere ai corsi per il personale interessato, ha allargato la possibilità di accesso alla certificazione sul solo requisito dell'anzianità nel ruolo ad alcune figure professionali, quali: a) direttori tecnici dei servizi di sicurezza delle società di gestione con almeno tre anni continuativi nel ruolo; b) soggetti che abbiano assunto posizione di rilievo (quali?) in seno ad imprese di sicurezza affidatarie dei servizi di controllo di sicurezza di cui agli artt. 2 e 3 del D.M. 85/99 (ma l'affidamento non riguarda i soli servizi di cui all'art. 2 cit. – vedi art. 4 e 5 D.M. 85/99) negli ultimi 5 anni, di cui gli ultimi 3 svolti nel settore per il quale si intende chiedere la certificazione, ed abbia partecipato, con esito positivo, a documentabili corsi erogati da organismi internazionali del settore (EASTI, OACI, IATA), previo colloquio di fronte alla commissione certificatrice di ENAC; c) personale dei vettori che abbia ricoperto la qualifica di responsabile della sicurezza e che abbia partecipato per almeno 3 anni negli ultimi



4 alla elaborazione (quindi membro del Comitato Interministeriale per la Sicurezza) del programma nazionale di sicurezza (non mi risulta che nessun soggetto in Italia abbia maturato detti requisiti); d) personale dei vettori che abbiano assunto posizione di rilievo (quali?) nell'organizzazione di *security* della compagnia negli ultimi 5 anni, di cui gli ultimi 3 svolti nel settore per il quale si intende chiedere la certificazione, ed abbia partecipato, con esito positivo, a documentabili corsi erogati da organismi internazionali del settore (EASTI, OACI, IATA) previo colloquio di fronte alla commissione certificatrice di ENAC; e) personale appartenente a scuole di formazione di sicurezza nel campo dell'aviazione civile (quali sono?) che abbia erogato corsi di formazione per il personale addetto ai controlli di sicurezza in modo continuativo negli ultimi 5 anni, previo colloquio di fronte alla commissione certificatrice di ENAC.

Si è così assistito, soprattutto di recente, ad un progressivo aumento di istanze per la certificazione da parte dei soggetti rientranti nelle categorie sopra citate (o presunti tali), con conseguente rilascio pressoché automatico ed indiscriminato delle relative attestazioni da parte di ENAC.

Di fatto si è assistito a numerosi tentativi, più o meno riusciti, da parte delle imprese del settore dell'aviazione civile, di aver ognuna un proprio istruttore certificato, in modo da istituire una sorta di *self-training* ed abbattere i costi per la formazione. Non solo, ma numerosi di questi operatori che vantano in tal modo, all'interno della propria struttura, un istruttore certificato, hanno dato vita (con tentativi più o meno riusciti) a vere e proprie organizzazioni

erogatrici di formazione professionale sulla *security* anche a soggetti terzi estranei alla propria organizzazione. Si è così avuto modo di acclarare che le tante istanze rivolte ad ENAC, col pretesto della carenza di istruttori e la pretesa di annoverarne qualcuno nella propria organizzazione societaria, mascheravano in realtà un duplice intento: da un lato, risparmiare sulla formazione del proprio personale; dall'altro, fare del mero *business* erogando corsi di *security* in un settore scevro da qualsivoglia controllo da parte dell'autorità.

Già da quanto poco qui esposto, il sistema mette in tutta evidenza la sua fragilità: viene infatti da chiedersi come possa un dipendente di una organizzazione del settore dell'aviazione civile preposto a compiti direttivi in seno alla propria struttura (direttori tecnici dei gestori aeroportuali, responsabili di *security* dei vettori, ecc.) avere il tempo materiale di svolgere anche l'attività di istruttore certificato. Questi infatti dovrebbe elaborare un proprio programma generale di formazione, aggiornarlo costantemente, organizzare i corsi di formazione, predisporre i programmi specifici dei singoli corsi ed erogare, infine, la formazione stessa. Compito davvero arduo, se non impossibile, per qualunque essere umano.

Senonché, anche questo tipo di ostacolo viene nella pratica facilmente aggirato proprio grazie ad una normativa francamente poco lungimirante e superficiale e, soprattutto, alla già enunciata assenza di controllo nel settore da parte dell'ENAC.

La circolare SEC-03 permette infatti all'istruttore certificato di avvalersi, per l'erogazione dei corsi, di formatori della sicurezza individuati anch'essi

sulla base di requisiti prestabiliti dalla circolare stessa, la quale impone però, in tal senso, che i corsi erogati dai formatori vengano svolti sotto il controllo degli stessi istruttori.

È proprio sotto questo profilo che si assistono alle più evidenti e sostanziali discrasie nel settore della formazione. La questione peraltro è ben conosciuta dalla stessa autorità e qui non si scopre nulla di nuovo.

Numerosi sono oggi i corsi erogati ai più svariati profili professionali da "formatori" che neppure avrebbero le caratteristiche per esserlo, che non hanno mai frequentato un corso di formazione o di aggiornamento e che non sono mai stati sottoposti dall'istruttore ad un opportuno tirocinio e che tuttavia svolgono liberamente la propria attività senza alcun controllo da parte dell'istruttore - che il più delle volte si limita a rilasciare il certificato che attesta l'avvenuta formazione (se non, addirittura, a firmare meramente il certificato incassando una "royalty" per detta attività).

In numerosi casi si assiste inoltre, da parte di alcuni istruttori ed a seconda delle esigenze, al fenomeno della nomina sul campo dell'ultimo ora (una sorta di investitura a guisa del cavalierato medievale) che permette di far fronte al volo, qua e là per il Paese, alle richieste di corsi avanzate dagli operatori del settore. Nei casi limite (ma ve ne sono più di qualcuno), vengono organizzati, da parte dei gestori aeroportuali al proprio personale che opera i controlli di *security*, dei corsi professionali tenuti dagli stessi addetti alla sicurezza - solitamente sono le guardie che vantano una certa anzianità in servizio - che si assurgono a formatori della sicurezza (ed è pleonastico sottolinear-



Riprese più veloci, complete e nitide.

ZOOM DA 35X E TECNOLOGIA A
SCANSIONE PROGRESSIVA

AXIS 233D Network Dome Camera

È la prima telecamera di rete ad alta velocità con tecnologia Progressive Scan e zoom da 35x, in grado di fornire immagini degli oggetti in movimento con una nitidezza di gran lunga superiore a quelle di qualsiasi altra telecamera. Oltre a poter essere ruotata e inclinata a una velocità massima di 450°/sec, offre anche una straordinaria precisione anche a velocità ridotte. La telecamera vanta una stabilizzatore immagini elettronico e un range dinamico da 128x. AXIS 233D Network Dome Camera è l'unica telecamera di rete in grado di soddisfare le esigenze complesse tipiche delle applicazioni di sorveglianza professionali nonché di garantire le prestazioni tipiche di Axis, leader nel settore del network video.

www.axis.com/233/

AXIS
COMMUNICATIONS

Visita la pagina Web www.axis.com/233/ per richiedere un pacchetto informativo gratuito.

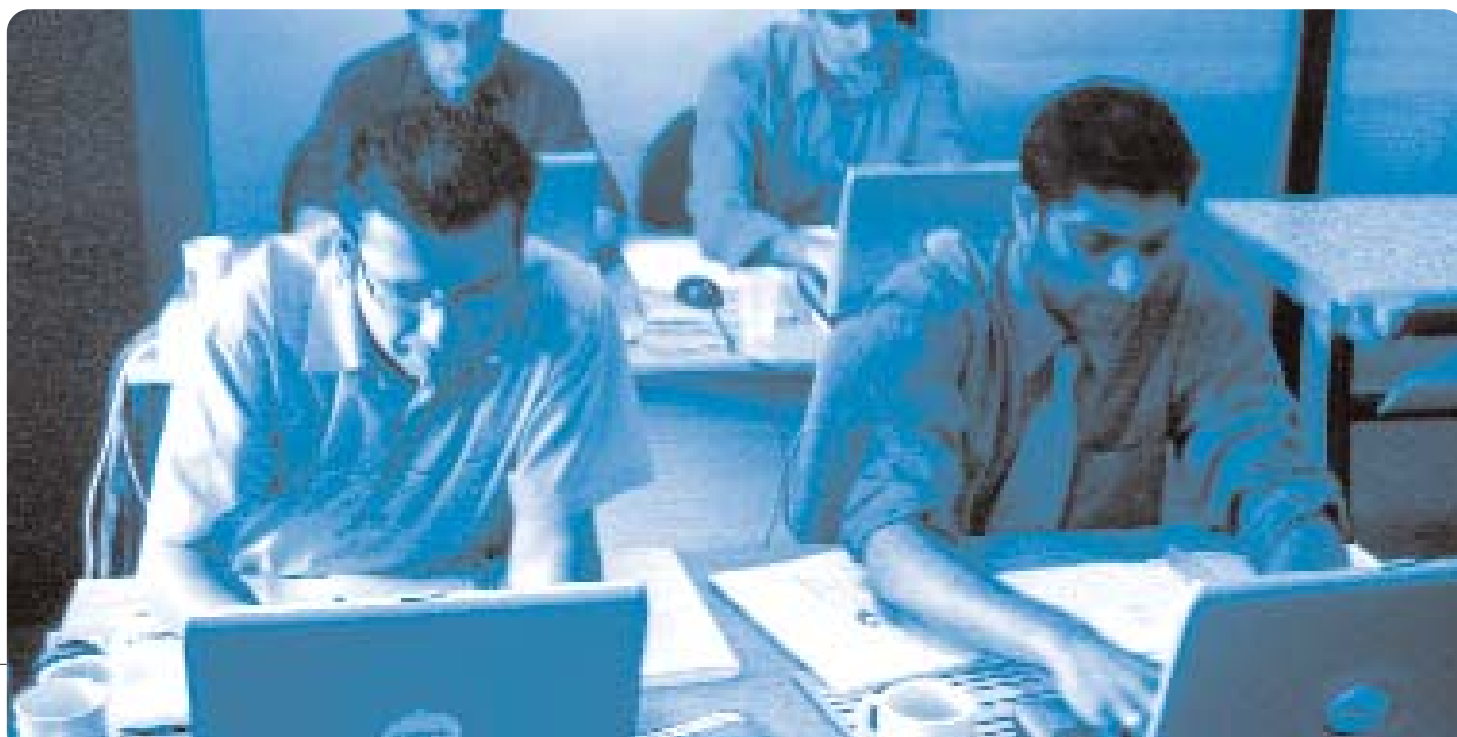
ne la gravità), con conseguente ricerca di un istruttore certificato (di solito reperito nelle fila degli enti pubblici) che offra il prezzo più basso per firmare gli attestati di frequenza. Non solo, ma è addirittura notorio tra gli operatori aeroportuali che esistono istruttori certificati che rilasciano gli attestati senza erogare i corsi (sic!) Il tutto, naturalmente, nel silenzio delle Direzioni di aeroporto territorialmente interessate. Viene da chiedersi: ma questi signori, quando firmano un attestato di frequenza, sono consapevoli di sottoscrivere un'attestazione di veridicità di quanto affermato aver compiuto? E si rendono conto di fare ciò sulla base di una certificazione rilasciata da un ente pubblico? Non ci risulta che il reato di false attestazioni sia stato ancora abrogato...

Ma il desolante panorama di quanto si sta verificando nel settore della formazione non finisce qui. Si sta infatti assistendo al proliferare di società di formazione (o presunte tali) che operano nei più svariati campi della docenza ma che non hanno alcun tipo di esperienza nel settore dell'*aviation security* e che offrono l'erogazione dei previsti corsi di sicurezza per le più diverse figure professionali dell'aviazione

civile. Inoltre, queste tipologie di "società d'assalto" partecipano spesso e volentieri a delle vere e proprie gare bandite da enti pubblici o società private di grosso rilievo, andando poi alla ricerca, in caso di aggiudicazione, di un istruttore certificato che si presti al "gioco" delle firme. E che dire dei pubblici funzionari che hanno costruito attorno alla propria certificazione di istruttore una vera e propria attività professionale? Al di là delle leggi e dei regolamenti interni che si sono date le varie amministrazioni e che disciplinano in modo più o meno pregnante i limiti per le attività "*extra moenia*", appare proprio stridere con la deontologia professionale che un pubblico funzionario, per di più appartenente ad uffici preposti a funzione di controllo dell'intero settore della *aviation security*, svolga un'attività professionale di natura prettamente imprenditoriale nel settore della formazione, offrendo l'erogazione di corsi alle più svariate figure professionali. A dire il vero, tanto l'ENAC – comunque da sempre dimostratosi riottoso a concedere ai propri dipendenti istruttori certificati il nulla osta per erogare corsi professionali – quanto il Ministero dell'Interno, hanno cercato di porre freno a que-

sto fenomeno. In particolare quest'ultimo ufficio - con circolare dell'aprile dello scorso anno - ha fatto divieto al proprio personale in possesso della qualifica di istruttore di svolgere attività di formazione quantomeno nella sede ove si presta servizio. Come dimostra comunque la prassi successiva, ciò non ha comunque evitato "scambi" di sede tra colleghi istruttori, con relative situazioni di dubbia etica, soprattutto quando tali soggetti vanno ad inserirsi, come detto, in un settore privatistico svolgendo un'attività professionale di natura prettamente imprenditoriale in concorrenza con altri professionisti del settore – quegli stessi professionisti che, peraltro, detti pubblici funzionari avrebbero istituzionalmente il compito di sottoporre a controllo.

Un'ulteriore evidente stortura nell'impostazione della circolare SEC-01 riguarda la *vexata quaestio* di chi forma i formatori. Invero, la circolare ha previsto che gli istruttori sono obbligati a seguire un corso di aggiornamento professionale di 8 ore ogni biennio. Pur apprezzando detta previsione, per un docente che deve potersi tenere costantemente informato, soprattutto in una materia così tecnica ed



in continua evoluzione, le ore di aggiornamento previste sono assolutamente insufficienti (ricordiamo, come più sopra riportato, che il Cap. 12 dell'allegato al Regolamento CE 2320 obbliga gli istruttori certificati a "seguire corsi annuali e permanenti in materia di sicurezza aerea"). Vieppiù, l'ENAC ha previsto che la formazione degli istruttori debba avvenire attraverso una propria scuola per l'alta formazione: progetto questo sicuramente positivo ma obiettivamente di difficile realizzazione, almeno nel breve-medio periodo. In alternativa, si è previsto che gli istruttori debbano procedere ad un auto-aggiornamento sui programmi emanati dall'ENAC e debbano quindi essere sentiti a colloquio per verificarne l'apprendimento. Di programmi d'aggiornamento non si è vista finora neppure traccia, così come dei successivi colloqui. Di talché, la formazione di ogni istruttore viene demandata al suo buon cuore e alla deontologia professionale (e poca se n'è vista sinora). Ancora, non vi è assolutamente uniformità tra le varie Direzioni aeroportuali nell'applicazione della normativa relativa alla formazione sulla sicurezza, a partire dal numero di ore di formazione richieste alle varie figure professionali (e sì che sono normativamente previste), per arrivare ai criteri di esame, teorico e pratico, che le varie figure debbono sostenere (e anche questi sono già previsti dalla normativa).

Triste a dirsi, ma l'impressione che si ha il più delle volte è che numerosi uffici territoriali dell'ENAC non conoscano la normativa di settore. Si possono quindi immaginare le difficoltà che si trova a dover affrontare un istruttore quando cambia sede di docenza e, per converso, la facilità dell'istruttore deonto-

logicamente non corretto a destreggiarsi in tale confusione.

Si è cercato sinora di fornire una fotografia di massima dello stato del settore della formazione professionale, ma ben altro ci sarebbe da dire ed analizzare riguardo le palesi discrasie di questo sistema.

Ora, se l'autorità preposta non porrà mano in tempi brevi ad una sostanziale riforma del settore, la situazione, oltre che esplosiva, potrebbe evidenziarsi anche pericolosa, attesa la delicata materia dei controlli di sicurezza aeroportuali su cui va ad incidere. Sotto questo profilo, ad ogni dibattito, convegno o discussione in materia di *aviation security*, l'argomento della formazione viene considerato quale presupposto indispensabile e pilastro dell'intero sistema dei controlli di sicurezza (sarà mica casuale?) e, obiettivamente, altro non potrebbe essere.

Per gli stessi motivi, anche l'attività ispettiva posta in essere dalle commissioni interministeriali ovvero da quelle europee rischia di essere svuota di valore, oltreché di contenuto, atteso che esse rilevano quasi sempre vistose lacune nei controlli che vengono, per la loro quasi totalità, attribuite a palesi carenze nella formazione e nell'aggiornamento del personale preposto.

Nessuno, ahinoi, sembra essersene accorto (ma che fine fanno le relazioni delle commissioni ispettive?) Giacciono ormai da anni sul tavolo di ENAC alcune interessanti ed articolate proposte formulate da addetti ai lavori che auspicano e spingono per una riforma del settore della formazione.

Pur se provengono da soggetti diversi, hanno tutte un unico comun denominatore: quello di pretendere un con-

trollo da parte dell'autorità sugli istruttori in modo da moralizzare il settore ed evitare tutte quelle situazione al limite (e contro) la legalità di cui si è detto sopra e di creare dei veri e seri professionisti preparati ed aggiornati, capaci non solo di organizzare ed erogare corsi di formazione, ma di trasmettere durante le docenze quella cultura della sicurezza di cui tanto si parla, ma che assai scarsamente si vede.

Tra gli interventi di maggior urgenza, innanzi tutto, vi sarebbe quella della formazione e dell'aggiornamento degli istruttori: le strutture di alta formazione, anche se non presenti in Italia, esistono in ambito europeo (EASTI) ed in ambito internazionale (ICAO e IATA).

Non pare infatti fantasioso obbligare gli istruttori attuali a frequentare i corsi di interesse da questi enti erogati e quindi sottoporli, da parte della commissione esaminatrice dell'ENAC, a colloquio/esame per il mantenimento della qualifica di istruttore certificato (forse l'autorità non se la sente di agire in tal senso perché il 90% degli attuali istruttori certificati non conosce la lingua inglese. Ma queste figure non dovrebbero insegnare l'*"aviation security"*?)

Ancora, l'ENAC non può continuare a negare l'esistenza di società professionalmente organizzate per l'erogazione di corsi sulla sicurezza aeroportuale che fin qui hanno formato (carte alla mano) migliaia e migliaia di operatori del settore: si tratta pertanto, così come già previsto dalla normativa, di riconoscere quelle sole società che effettivamente siano specializzate nel settore specifico e che possano contare sulla necessaria esperienza, sulla professionalità ed organizzazione, nonché su un numero



sufficiente di istruttori e formatori in grado di rispondere alle più diverse esigenze degli operatori aeroportuali. Peraltro sarebbe in tal modo molto più semplice da parte dello stesso ENAC effettuare periodicamente le opportune verifiche ad un serie di strutture organizzate, piuttosto che operare i controlli su soggetti singoli che, come si è avuto modo di verificare sinora, si sottraggono facilmente ad ogni tipo di controllo e sui quali, comunque, ENAC non ha ad oggi una struttura in grado di svolgere una concreta attività ispettiva.

Conseguentemente, i costi per le attività di ENAC nel settore specifico della formazione potrebbero essere facilmente coperti da una sorta di tassazione che i centri di formazione autorizzati (o gli istruttori) dovrebbero versare in misura fissa su ogni attestato rilasciato, potendo così al contempo censire anche l'attività da questi effettivamente svolta.

Per non parlare poi della necessaria previsione di registri degli istruttori, dei loro formatori, dei corsi effettivamente svolti, nonché - e soprattutto - della costante

verifica sugli aggiornamenti apportati ai diversi programmi di formazione. Tutte previsioni, queste, delle quali ad oggi non v'è traccia.

Non meno importante si rivela poi la necessità di rivedere le ore obbligatorie di formazione per le diverse figure professionali, con particolare riferimento a quegli operatori direttamente impiegati nelle attività di controllo di sicurezza: appare, per esempio, obiettivamente impensabile che per un addetto alla *security* che opera i controlli di cui all'art. 2 del D.M. 85/99 possano ritenersi sufficienti le oggi previste 19 ore per la parte teorica (a fronte di decine di materie ed argomenti obbligatoriamente previsti), nonché 21 ore di parte pratica (a fronte delle conoscenze e delle manualità richiesti sui vari tipi di apparecchiature).

Naturalmente, altre sono ancora le necessità impellenti che l'intero settore richiede da tempo. Sarebbe pertanto auspicabile che l'ENAC aprisse un tavolo di confronto con gli operatori del settore e con i diretti interessati (gli istruttori certificati), quale punto di

partenza per la riforma organica dell'intero sistema. Occorre che l'ENAC prenda atto che una tale esigenza è ormai improcrastinabile, non solo al fine di moralizzare il settore, ma per renderlo obiettivamente rispondente alle attuali esigenze di sicurezza che richiede e pretende l'intero sistema dell'aviazione civile italiana. Non si tratta perciò di un atto di coraggio o di buona volontà, bensì di un atto ormai dovuto, con il quale va preso atto - senza ipocrisie ma con l'intento e la volontà di migliorare - del parziale fallimento a cui è andato (e sta continuando ad andare) incontro l'intero sistema della formazione nel delicato settore della sicurezza dell'aviazione civile. Il problema non è e non sarà mai la quantità di istruttori, ma la loro qualità. Comincino le autorità a prenderne atto. ✍

Servono registri per istruttori, formatori, corsi e verifiche

