

Il mondo degli imprenditori italiani dell'aviazione leggera in questi ultimi tre anni ha cercato incessantemente di arrivare ad un'associazione di settore che avesse un peso politico reale, sia a livello nazionale che europeo, in vista dei futuri sviluppi normativi. Lo si è fatto con l'AICIVU e con la nuova associazione UNICA che, solo nel momento in cui questo numero va in stampa, è finalmente stata costi-

A cura della
redazione

POLITICA, BUROCRAZIA E MERCATO: LA SFIDA DI UNICA



>7 L'incontro di Unica all'Università di Roma Tre. Da sinistra: Rusalen, Pascale, Cifaldi, Di Palma, Di Rienzo, Di Paola, Groppo, Razzano, Biagi

tuita in via definitiva. I motivi di questo ritardo sono molteplici ed assolutamente indipendenti dalla volontà degli operatori del settore che, va loro riconosciuto, hanno sempre offerto disponibilità e partecipazione, alcuni anche con un pesante impegno economico personale quando si è trattato di finanziare lo studio di settore commissionato da AICIVU alla *Booz Allen Hamilton*, studio che è oggi il miglior biglietto da visita dell'imprenditoria italiana presso politica ed istituzioni. Le intenzioni del consiglio direttivo provvisorio, nominato a Venezia lo scorso maggio, erano quelle di arrivare ad un'Assem-

blea Costituente con i primi risultati concreti in mano, e nonostante decine di incontri privati e pazienti tessiture di alleanze e rapporti di collaborazione, una serie "normale" di intoppi burocratici e procedurali ha rallentato l'iter di alcune iniziative. Probabilmente non è stato un male, vediamo perché.

COSA FA EASA?

Dopo una serie di notizie che nel giro di un paio di anni hanno sollevato entusiasmi e delusioni, EASA ha per il momento stabilito con la prossima revisione del Regolamento che il limite per i microlight è fissato a 472,5 kg con il bonus paracadute, e lo ha fatto seguendo le indicazioni della normativa tedesca, in tempi dilatati e con scarsa partecipazione dei rappresentanti degli stati membri ai tavoli decisionali; EASA è afflitta da una burocrazia pesantissima e - probabilmente - da forti interessi di parte visto che l'emendamento verbale proposto lo scorso anno dalla Repubblica Ceca per ottenere l'innalzamento a 600 kg del limite di peso è stato giudicato non accettabile (ma è stato elevato su proposta tedesca a ben 575 kg il limite di peso per gli autogiro!). Una posizione che in questo momento è assolutamente antistorica e che non tiene conto di ciò che sta accadendo sul mercato statunitense (e di riflesso mondiale) con l'avvento della Sport Pilot. La mancanza di peso politico da parte degli imprenditori è stata assoluta a livello europeo, nonostante la assidua partecipazione italiana al gruppo di lavoro della EMF, ed è questo uno dei primi obiettivi di UNICA: la Repubblica Ceca, che in LSA fa la parte del leone, ha proposto nuovamente di creare una categoria semplificata intermedia sino a 600 kg, e lo ha fatto tramite il proprio Ministero dei Trasporti, una mossa che deve assolutamente essere seguita anche dagli italiani, creando un forte gruppo di pressione europeo in grado di far sentire la propria voce. Va riconosciuto che i passi necessari sono stati fatti tutti e che i contatti, sia a livello di enti italiani che di rappresentanti politici a Bruxelles, sono stati già avviati positivamente. La soluzione ideale sarebbe quella di innalzare a livello di Regolamento Europeo a 600 kg il limite per i *Micro-light*, il che consentirebbe ai singoli stati membri di emanare normative nazionali (coordinate e confrontabili fra loro, o almeno emesse con criteri di reciprocità) quali ad esempio quella proposta in Italia per gli ULM avanzati.

IL DPR 404

Era imminente, annunciata da tutti ed accompagnata da apprezzamenti e critiche in egual misura, la revisione del DPR 404, interrottasi

per consentire ad ENAC una valutazione su alcuni aspetti tecnici che riguardano uno standard minimo comune per velivoli che devono poi anche atterrare in aeroporto; ENAC sta ripetendo a chiare lettere che non ha la possibilità e non intende occuparsi degli ultraleggeri, ma vuole però che vi sia una base comune di verifica e di rispondenza dei progetti dei singoli velivoli cosiddetti "avanzati". Paradossalmente questa interruzione è stata salutare, perché consentirà di rivedere alcuni punti controversi e di migliorare quelli condivisi sulla base delle ultime novità. Sta inoltre crescendo la consapevolezza che alcuni spazi aerei sono di dimensioni eccessive, e va ricordata a questo proposito la forte denuncia espressa dal Prof. Bruno Franchi, Presidente di ANSV, circa la necessità di ridurre gli spazi aerei a dimensioni tali da consentire all'aviazione leggera e generale di poter volare con maggiori margini di sicurezza. Ed i primi risultati si stanno già vedendo, con un sostanziale ridimensionamento del CTR di Ancona Falconara: si tratta di una via che va percorsa con decisione e con la partecipazione attiva dei rappresentanti di piloti ed operatori del settore.

GLI OBIETTIVI DI UNICA

Nell'ultimo incontro tra imprenditori, tenutosi presso l'Università di Roma Tre in occasione del convegno organizzato dal centro studi Demetra sulla liberalizzazione del trasporto aereo, tutte le problematiche del settore sono state analizzate con la partecipazione ufficiale di ENAC, ENAV, ILAN, FIVU e Demetra, ed è stata anche valutata l'opportunità di aderire con la costituenda associazione ad altre già esistenti per aumentare il peso politico del settore. Tutti sono stati concordi sulla necessità di partire ufficialmente con la nuova associazione e sono stati confermati gli obiettivi iniziali: il primo quello di coordinare con Enti e politica una forte partecipazione italiana alle decisioni europee, in stretta collaborazione con i rappresentanti degli altri stati membri ed in particolare con il sostegno istituzionale alla proposta portata avanti dalla Repubblica Ceca. Quindi ci si è trovati concordi anche sulla necessità di dialogare con ENAC ed ENAV in tempo reale con proposte unitarie sui singoli problemi da affrontare, ed in assenza del Centro Studi che era stato promesso già due anni fa dall'Aero Club d'Italia e mai realizzato, un tavolo comune di discussione potrebbe essere proprio quello di Demetra, il cui Presidente - Pierluigi Di Palma - ha dato la massima disponibilità, sede inclusa. Infine è stata ricordata l'importanza di mantenere vivo il collegamento fra mondo del lavoro, dell'imprenditoria ed Università, sia a livello di



ricerca (basti pensare al forte impegno di alcune Università nella ricerca sul volo leggero elettrico e con celle di combustibile), sia a livello di interscambio in vista del futuro sviluppo del settore. L'iniziativa della facoltà di Ingegneria Aerospaziale dell'Università "La Sapienza", di cui avete letto alle pagine precedenti, ha avuto riconoscimento ai massimi livelli, coinvolgendo anche l'Aeronautica Militare; si tratta di un qualcosa che va replicato e soprattutto proposto a livello politico come investimento per il futuro: nel giro di qualche anno la richiesta di progettisti, tecnici e fornitori di servizi, con elevata cultura e specializzazione, sarà molto elevata ed uno dei compiti di UNICA è anche quello di favorire la preparazione dei giovani di oggi per un nuovo futuro di lavoro e di ricerca. ✈

>2 I tedeschi sono riusciti a proporre a livello EASA l'innalzamento del peso a 575 kg per gli autogiro

>3 Il Magnifico Rettore della Sapienza, Prof. Renato Guarini, ospite dell'Aeronautica Militare in occasione della presentazione del primo laboratorio di costruzioni aeronautiche

