

----- Messaggio inoltrato -----

Da: **Luciano Giannini** <[l.giannini@ulm.it](mailto:l.giannini@ulm.it)>

Date: 05 novembre 2007 19:08

Oggetto: [hangar] FAQ - quattrocentoquattro (1 di boh)

A: hangar List Member <[hangar@ulm.it](mailto:hangar@ulm.it)>

Bene, visto che nessuno mi ha intimato di legarmi i diti alla seggiola, provo a cominciare il riepilogo; vi chiedo solo la cortesia di aspettare qualche giorno a commentare, affinché possa concludere le considerazioni di carattere generale (al mio paesello non abbiamo l'ADSL e posso usare la posta elettronica solo in ufficio, o in segreteria FIVU a Castiglione del Lago qualche fine settimana, utilizzando i rari scampoli di tempo).

Può anche darsi che la memoria mi faccia qualche scherzo, ma solo sui periodi, non certo sui concetti di fondo.

Quando è cominciata la storia della revisione al 404 ?

fine dicembre 2006 / inizio gennaio 2007

Chi ha mosso per primo ?

UNICA; sostenendo che la grande evoluzione vissuta dalla nautica da diporto in questi anni, poteva essere un riferimento da seguire anche per il VDS italiano;

Sulla base di quali considerazioni e condizioni al contorno ?

UNICA affermava che il momento politico era quello giusto, e che disponeva della giusta attenzione (!!)

per prevedere un percorso spedito della proposta in ambito politico;

(n.b. non sarebbe stata la prima volta che questa logica risultasse vincente: basti pensare che a livello europeo gli autogiri godono di un MTOW di 560 kg (!?) grazie ad uno "svelto" parlamentare ceko, che ha fatto passare praticamente sotto il naso degli altri questo emendamento)

Solo questo ?

no ! si affermava anche che le "buone" attenzioni non erano limitate al solo ambito politico, ma anche a quello tecnico (vertici di ENAC, ENAV, AM e MIT); tutto ciò confermato poi dagli interventi degli stessi vertici in occasione della manifestazione organizzata dall'AeCI, svoltasi all'Università di Roma "La Sapienza" davanti ai rappresentanti di tutte le specialità aeronautiche;

non solo, ma dopo anni di relativo silenzio, qualcosa cominciava a muoversi anche in Europa (EASA); in quell'ambito si affermava inoltre che passati cinque / sei anni (2011-12) tutto ciò che volava sarebbe stato comunque regolamentato da apposite norme di carattere europeo; nel frattempo sembravano in dirittura di arrivo i 600 kg per la categoria dei "Microlight" ...

E la FIVU e l'AeCI ?

in effetti la logica dei 600 kg aveva solide ragioni (uniformità con il principale mercato mondiale della

Recreational Aviation, ovvero gli USA: regole semplici, procedura collaudata, bastava quasi un "copia e incolla", nonostante la non marginale differenza fra le rispettive AG);  
in ogni caso, considerato il fatto che la "mossa" sarebbe comunque stata fatta, a prescindere da FIVU e AeCI, ci sembrò opportuno e corretto per il nostro settore sederci al tavolo di lavoro potendo contare, tra l'altro, di un rapporto aperto e costruttivo con l'AeCI del quale la FIVU è la FSA di specialità.

Tra l'altro si trattava solo di anticipare un lavoro che con l'evoluzione del settore sarebbe stato comunque da mettere in agenda !

AeCI, UNICA e FIVU misero a punto una bozza di revisione (assai più agile di quella arrivata poi sul tavolo del Consiglio di Stato) consapevoli che il percorso ad ostacoli che il documento si apprestava a compiere, sarebbe stato laborioso, pericoloso e difficile.

Rimaneva la sensazione che, con tutte le premesse e le premonizioni di cui sopra, non potevamo permetterci di fare i "vergini" e rischiare una revisione senza un minimo di controllo da parte di AeCI e FIVU.

Ancora di più: tutti, a partire dagli stessi piloti, nessuno escluso, sapevamo bene la situazione in cui stava evolvendo il VDS italiano, e conoscevamo altrettanto bene l'anomalia tutta italiana che l'aveva determinata e le sue ragioni (l'argomento sarà ripreso più volte); eravamo anche consapevoli dell'aspetto positivo di questa anomalia: -- il nostro Paese rimesso in volo nello stesso momento in cui l'AG era soffocata dai soliti intelligentoni, -- macchine ben presto diventate standard mondiali della RA, -- posti di lavoro in un settore con una storia di assoluto rispetto, ma ridotto alla fame dall'indifferenza e scarsa lungimiranza di politici e tecnici;

(... continua)

----- Messaggio inoltrato -----

Da: **Luciano Giannini** <[l.giannini@ulm.it](mailto:l.giannini@ulm.it)>

Date: 06 novembre 2007 12:27

Oggetto: [hangar] FAQ - quattrocentoquattro (2 di boh)

A: hangar List Member <[hangar@ulm.it](mailto:hangar@ulm.it)>

Quando è cominciato il "percorso ad ostacoli" ?

Intorno allo scorso febbraio con l'apertura del tavolo tecnico con gli stessi enti istituzionali;  
L'inizio, pur con le cautele del caso, era abbastanza positivo e trovammo spazi per essere ascoltati;  
purtroppo, dopo averci ascoltati, cominciarono ad arrivare le prime risposte ed i primi distinguo;  
nel mese di marzo la FIVU cominciò a pubblicare le bozze e gli aggiornamenti, compatibilmente con la dinamica di questo lavoro: ovvero, si andava da riunioni periodiche programmate (che consentivano un aggiornamento delle bozze), a giornate assai intense nelle quali le bozze erano più volte rimaneggiate (in quel caso era pressochè impossibile rendere partecipi i piloti di quello che stava accadendo)

Qual'era il problema alla base di certe risposte e di certi distinguo ?

Il solito, cioè un gap culturale e generazionale (anche su questo ritorneremo ancora) che di fatto impediva ai nostri interlocutori di accettare logiche di rinnovamento che già trovavano riscontro da anni nei fatti concreti di tutti i giorni; anzi, in altri paesi erano già prassi consolidate e normate;  
per questo motivo abbiamo spesso invitato i nostri interlocutori a valutare regole e procedure utilizzate da altri paesi per risolvere gli stessi nostri problemi;

sembrava quasi di chiedere la luna ed il risultato è stato una lenta "corruzione" del concetto di avanzato (AeCI-FIVU), fu introdotta la velocità di crociera come discriminante, e marginalizzate inopinatamente alcune classi di macchine (nessun paese europeo ha simili astrusità);  
radio e trasponder trovarono invece immediatamente posto (facoltativo) per similitudine con Francia, Inghilterra e Germania;

la discriminante della velocità purtroppo è rimasta anche se ridimensionata, ed il concetto di avanzato cominciava ad assomigliare molto a quello di "complicato".

Da parte della FIVU si portava comunque avanti la logica della disponibilità del settore (ovvero, di quelli che lo avessero voluto) ad una maggiore qualificazione dei piloti, in cambio di maggiori opportunità;

Perchè la scelta della FIVU di continuare a lavorare in questo progetto, a fronte di questi risultati ?

Perchè il procedimento era comunque iniziato, e sarebbe inevitabilmente finito sul tavolo del Consiglio di Stato;

indubbiamente sarebbe stato molto più comodo chiamarsi fuori, rinunciando però anche ad un minimo di garanzie, e di risultati, che potevano mitigare i possibili danni a tutto il settore;  
ma non ci è sembrato responsabile, e non lo abbiamo fatto.

Non solo, ma confidavamo e credo si confidi tutt'ora di aver fatto la scelta giusta.

Solo per questi motivi ?

No !

In Europa la confusione, invece di smaltirsi, aumentava; circolavano voci e proposte di categorie "estemporanee" tipo RPPL da 451 a 1000 kg; i 600 che rientravano dalla finestra per uscire di nuovo dall'abbaino ecc ecc;

Il rischio tutt'altro che marginale era che una grossa fetta del VDS italiano fosse costretto a transitare dalla gestione AeCI a quella di ENAC ed ENAV;

teoricamente non ci sarebbe stato nessun peccato in questo;

così come il fatto che l'eventuale coinvolgimento delle scuole di volo a motore dell'AG e degli AeC federati non solo non ci preoccupava, ma ci gratificava nel renderci partecipi di uno sperabile rinnovamento anche di queste strutture, molte delle quali stavano morendo d'inedia;

teoricamente dicevo, ... salvo il fatto che si trattava degli stessi enti che avevano già "terminato" i fratelli maggiori dell'AG italiana !!!

Allora, confidando sul fatto che tale situazione doveva comunque avere il carattere di transitorietà (ricordate la determinazione di EASA), ritenemmo giusto continuare a sostenere la logica di una categoria "ponte" che facesse comunque salvi le scuole ed i piloti nati nel VDS così come lo conosciamo.

Nello stesso periodo, la FIVU ha eletto un nuovo Presidente, dunque quello che esprimerò da ora in avanti sono esclusivamente interpretazioni personali degli eventi, corroborate comunque dallo spirito di apertura, di amichevole collaborazione e di aiuto reciproco che caratterizza la nostra Federazione fin dalla sua nascita.

perchè una categoria "ponte" con le radici nell'attuale VDS e la chioma nell'attuale AG ?

perchè qualunque scelta avesse fatto l'Europa e/o i nostri enti istituzionali, gran parte delle macchine "evolute" (quasi il 70% dei velivoli in attività) e dei piloti nati del VDS non si sarebbero trovati in mezzo al guado, a bordo di un gommone sgonfio e senza motore, ma avrebbero potuto valutare consapevolmente la

sponda su cui approdare.

Non solo, ma le scuole VDS che hanno fatta salva e ricostruita l'aviazione amatoriale italiana, avrebbero potuto continuare, con accettabili aggravii, l'attività anche in questa eventuale nuova categoria; non dimentichiamoci il ruolo strategico di queste scuole e, soprattutto, i risultati ottenuti in venti anni di attività !

Determinante era fare salve quelle macchine e quei piloti che, a giochi conclusi, erano e volevano rimanere fuori da queste logiche, e su questo argomento i giochi non sono affatto chiusi, l'attenzione è massima, e confidiamo non solo di spuntarla, ma anche di raccogliere qualche risultato nella giusta direzione (basici-monoposti) ... soprattutto se ci sarà unità tra di noi, e se potremo contare sul contributo di idee di tutti i piloti.

(... continua)

----- Messaggio inoltrato -----

Da: **Luciano Giannini** <[l.giannini@ulm.it](mailto:l.giannini@ulm.it)>

Date: 06 novembre 2007 18:58

Oggetto: [hangar] FAQ - quattrocentoquattro (3 di boh)

A: hangar List Member <[hangar@ulm.it](mailto:hangar@ulm.it)>

Questo obiettivo è ascrivibile solo alla contingenza del momento ?

No ! (..... mannaggia, mi sta scappando la sintesi)

In realtà l'obiettivo finale (... e qui Pindaro decolla senza l'autorizzazione della torre) coinvolge un'evoluzione di tutto il settore dell'Aviazione amatoriale leggera italiana (intendo: diporto aereo, turismo aereo, sport aereo, e diletto) non più rappresentata da una serie di contenitori stagni e separati fra loro, ma da un unico contenitore con una serie di (pochi) livelli contigui e parzialmente sovrapposti ai bordi, nei quali aziende, scuole, strutture e servizi, possano investire con le necessarie garanzie; e nei quali macchine differenti e diverse qualifiche dei piloti trovino il giusto posto che gli compete, con reciproca soddisfazione. Immediato il rimando a concetti quali "servizi adeguati", "crediti didattici", "percorsi formativi integrati", "eccellenza sportiva"; per non parlare di sinergie efficaci per la S.V.

Questo presuntuosissimo obiettivo non è naturalmente il libro dei sogni della sola FIVU, ma credo accomuni molte altre organizzazioni e associazioni.

non solo, un percorso virtuoso in questa direzione coinvolgerebbe inevitabilmente Enti locali e Regioni in una vera e propria rete infrastrutturale strategica per un paese come il nostro, nel quale il turismo, la mobilità alternativa, e il tempo libero sono un valore aggiunto che muove ingenti risorse e crea posti di lavoro.

In questa ottica la piccola "tessera" rappresentata dalla bozza del 404, se trasformata in DPR (... magari con qualche altra minor revision), può giocare un giusto ruolo nella transizione: mantenendo in vista la posizione di partenza, senza perdere la rotta pianificata.

ma lasciamo Pindaro fare quota, e torniamo al 404 !

Siamo a fine primavera, estate 2007, la struttura della bozza è ormai definita nelle linee generali, e quindi comincia il lavoro di ricamo, rammendo e, spesso, rattoppo; sinceramente non so quanti km abbia ancora fatto Luca in quel periodo, ne quante telefonate si siano intrecciate; quello che so è che l'impegno profuso da tutti gli addetti è risultato spesso sovradimensionato

ai risultati;

il motivo ? ... lo stesso gap di cui abbiamo parlato righe fa !

a proposito di gap, nel frattempo, la posizione di ENAC ed ENAV è in qualche modo mutata ? e in quale direzione ?

Bella domanda !

Qui si entra nel paradosso vero e proprio ! Paradosso descritto molto bene dalla mail di Luigi Franceschini arrivata in lista in questi giorni (la chicca di ENAV...)

Mentre i vertici di questi Enti lasciavano intendere aperture e attenzioni funzionali alla logica ed al senso dell'intero progetto, funzionari zelanti degli stessi enti (in Toscana si chiamano "zeppe"; sapete quei così che si mettono davanti alle ruote degli aeroplani affinché NON si possano muovere ?!) si prodigavano in una serie di iniziative che definire sconcertanti è puro eufemismo.

Le avvisaglie a maggio in occasione dell'inaugurazione dell'aeroporto "Nicelli" di Venezia Lido: l'evento avrebbe dovuto rappresentare l'incipit di questa nuova "era"; tutti presenti ai massimi livelli, un aeroporto simbolo e sogno del turismo nazionale ed internazionale, nuove infrastrutture (una Torre costata 5 milioni di euro !) che non aspettano altro di essere usate con intelligenza e profitto ..... cosa succede ? succede che l'ENAV si rifiuta di dare il permesso ai velivoli VDS di accedere all'area !!! ... ancora oggi è praticamente un pascolo per le mosche.

Ma come sappiamo bene, non è finita lì !

A settembre arriva la perla della "segregazione strategica" tra l'AG ed il VDS, imposta da ENAC agli aeroporti così detti "minori" (... definizione sciaguratamente impropria);

per finire con la chicca di ENAV di questi giorni !

... non voglio parlare infine di quello che è successo ad eventi e manifestazioni organizzate in aeroporti, per non aggiungere sgomento alla tristezza.

e il 404 che fine ha fatto ?

Il 404 approda sul tavolo del Consiglio di Stato i primi di settembre 2007; prevedibilmente, visti gli impegni del governo con l'inizio della discussione sulla finanziaria, su quel tavolo ci resterà in holding ancora un pò, tuttavia, alla ripresa dei lavori credo ci sarà una fase preliminare nella quale poter ancora intervenire sui contenuti.

Pragmaticamente: se la bozza rimarrà nel cassetto, un mucchio di persone avrà speso tempo e fatica per un risultato insignificante, se invece arriverà al traguardo diventerà uno strumento da proteggere, da usare con molta attenzione nella giusta direzione, e comunque da capitalizzare con grande accortezza.

Tradotto in maremmano, sarà come un coltello a doppia lama: utilissimo, ma solo nelle mani di adulti in grado d' intendere e volere.

Meno pragmaticamente: tutto questo lavoro è comunque servito per capire la dinamica di questi processi; e per la FIVU è stato un periodo di grande e tormentata crescita.

Da non dimenticare infine che un nuovo 404 significherebbe quasi sicuramente anche un nuovo regolamento tecnico !!

... e i "regali" di ENAC ed ENAV ?

Come ce ne fosse stato bisogno, quei regali hanno innescato e innescheranno altre riunioni e contatti a raffica, con l'obbiettivo di ricondurre e far coincidere le intenzioni e la volontà politica degli Enti con le

disposizioni operative; ... altri chilometri, altre phone-session, ecc ecc

compito davvero ingrato se si pensa alla logica che sottende l'ultima chicca di ENAV che Luigi ci ha fatto conoscere;

Unico aspetto positivo è un AeCI attento, disponibile, e che ci vuole accanto al tavolo di discussione.

Soluzioni dirette non ce ne sono, men che meno possono essere chiamate soluzioni quelle che prevedono posizioni e iniziative che potrebbero gravitare intorno ai sfumati limiti della legalità, se pur con il legittimo desiderio di mettere di fronte il potere legislativo ai suoi doveri;

ci sarebbe una immediata strumentalizzazione dei fatti, soprattutto nell'ottica della S.V.; ... i nostri numeri farebbero sbellicare dalle risa entrambi gli emicicli del parlamento e, probabilmente, saremmo massacrati anche dalla stampa.

Altra cosa per l'iniziativa di AOPA per l'AG: in quel caso le chiamate al FIC rientrano nella legalità (... poi sono loro che le impongono) e dunque potrebbe essere funzionale all'obbiettivo di dimostrarne l'assoluta inutilità; tuttavia, non dimentichiamoci che anche in questo caso potrebbe essere giocata dai soliti la carta della SV, così da vedere la prima pagina del Corriere che titola: "Stormo di Piper pirati satura una frequenza aeronautica e mette in pericolo le operazioni degli aerei di linea !"

D'accordo, è fantascienza ! ... ma non meraviglierebbe più di tanto !

Appare dunque evidente che la logica perversa che governa i processi nel nostro settore (tutto il settore) è ostaggio di una cultura e di una "forma mentis" ormai lontane dalla realtà, scollegate dall'evoluzione del sistema, e forse ormai incapaci di recuperare posizioni.

(... continua, ma credo basterà solo un'altra "enciclica"; scusate)

----- Messaggio inoltrato -----

Da: **Luciano Giannini** <[l.giannini@ulm.it](mailto:l.giannini@ulm.it)>

Date: 07 novembre 2007 12:49

Oggetto: [hangar] FAQ - quattrocentoquattro (4 di 4)

A: hangar List Member <[hangar@ulm.it](mailto:hangar@ulm.it)>

ulteriori possibili considerazioni di carattere generale ?

Indubbiamente la soluzione non può che essere politica: solo un brusco cambio di rotta nello spirito della legge può determinare un'effettiva ripresa di tutto il settore; le "toppe", per quanto ben fatte, alla fine toppe rimangono e come tali ridurranno sempre di più la resistenza dell'intero sistema.

Ed i guasti si ripercuoterebbero a guisa di domino fino ... agli aquiloni di carta colorata !

Con queste premesse, non ci rimane altro (... ovviamente non sto parlando più di FIVU, ma di tutti gli Enti, organizzazioni, e associazioni che scommettono responsabilmente sul futuro del nostro settore) che serrare le fila, mantenere la posizione, e proporsi con un intero progetto complessivo che, oltre alla nostra pur legittima passione per il volo, politicamente insignificante, si riveli adeguato ed appetibile anche in ambito economico e di sviluppo tecnologico: uniche chiavi che possono muovere i nostri dipendenti domiciliati al parlamento.

Temo però che l'indicazione politica, per quanto indispensabile, non sarà sufficiente;

fintanto che l'avvicendamento ed il turn over non avrà cancellato il gap culturale e generazionale,

qualunque buona intenzione dovrà vedersela, e forse soccombere ancora, con i soliti culi di piombo, detti anche "zeppe", ovvero i sudditi fedeli di sua maestà il "bollo tondo certificato".

"natura non facit saltus" diceva Linneo; ... l'evoluzione vuole i suoi tempi; ... le rivoluzioni, almeno a me, non interessano.

Avviandomi alla conclusione di questo lavoro, voglio proporvi una simulazione che ritengo la chiave di volta di tutto il problema:

immaginate, venti anni fa, se qualche personaggio illuminato, preso atto del mutato scenario del mondo del volo, determinato dall'ingresso ufficiale di due nuove specialità in forte espansione (VDS libero e motore), avesse provveduto a riorganizzare, semplificandola, la fascia leggera dell'AG.

Ora inserite questa variabile nell'equazione che ha modellato lo sviluppo di tutta l'aviazione amatoriale italiana in questi venti anni e, guardandoci in faccia, rispondiamo a queste domande:

-- oggi saremmo qui a discutere di macchine avanzate e/o piloti avanzati nel VDS ?

-- oggi saremmo costretti a recuperare e stabilizzare quell'anomalia molto italiana che insieme ai tanti aspetti positivi, porta con se, necessariamente, anche molte complicazioni ?

-- oggi, le nostre aziende commerciali, sarebbero ancora costrette a "riti magici" per vendere i loro prodotti in Italia, altrimenti apprezzati e desiderati in ogni parte del mondo così come sono ?

-- oggi le strutture di servizio e gli aeroporti turistici sarebbero nello stesso stato che noi conosciamo ?

Questa è la vera chiave del problema, e coloro che non l'hanno usata, o non l'hanno fatta usare, sono i veri sciagurati responsabili di questa situazione fatte di toppe e di contraddizioni tenute insieme da una pletora di norme arzigogolate e bizantine che non ha uguale !

Ci è stato offerto un "salvagente": la LSA ! ... niente da fare, l'Europa ha deciso, o sta decidendo, che siamo troppo furbi per accontentarci di una soluzione così "banale" !!

Nei paesi civili le leggi, semplicemente, governano lo sviluppo, nell'Italia dei "comuni" lo legalo al palo !

(ancora un pò di pazienza, e il riepilogo è concluso)

... al margine del 404, cosa c'è in ballo a proposito di radio, quote, spazi aerei, e S.V. ?

di radio non ne vorrei parlare: sono stati già scritti fiumi di parole sull'argomento da chi ne sa assai più di me;

mi limito solo ad una considerazione marginale: non discuto, per ignoranza oggettiva, i dubbi di Oriano ed altri circa la possibile contraddizione tra le norme, tuttavia, tenuto conto che la logica della certificazione delle stazioni radio era giustificabile dal rischio reale (vecchie e complicate apparecchiature) di avere in volo vere e proprie fabbriche di "rumori" con il concreto pericolo di impedire una corretta comunicazione, oggi, allo stato dell'arte, con apparecchiature omologate e collaudate, usate da piloti in possesso della licenza di fonìa, non mi formalizzerei più di tanto se certe opportunità si rivelassero "implicite" nella prassi consolidata.

Si tratterebbe di una piccola "rivoluzione" assolutamente accettabile e giustificata.

... e in merito a quote e spazi aerei cosa è stato fatto ad oggi ?

Poco o niente; se si eccettua il fatto che il problema non è più aleatorio ma si trova concretamente in fila con tutti gli altri, in attesa di soluzione.

A questo proposito vi chiedo la cortesia di leggere questa lettera inviata dalla FIVU nel marzo 2005, quando la Federazione era ancora "sconosciuta" agli enti istituzionali di riferimento:

[http://www.fivu.it/doc/AeCI\\_ENAC\\_MIT\\_01\\_2005.pdf](http://www.fivu.it/doc/AeCI_ENAC_MIT_01_2005.pdf)

le risposte a quella sono state tanto formali quanto inutili; in pratica ed in sintesi ci veniva risposto da ENAC

che il VDS non era di loro competenza, con tanti saluti !

Nonostante ripetute richieste successive, naturalmente "archivate", i primi incontri nei quali la FIVU è stata presente ufficialmente si sono avuti dopo il febbraio 2006, cioè dopo che la FIVU è diventata Federazione di specialità dell'AeCI: ovvero, circa un anno e mezzo fa.

I risultati non sono però cambiati di una virgola, nonostante la sensatezza delle richieste, e la piena disponibilità a lavorare alle ragionevoli soluzioni.

Sinergie con altre organizzazioni e associazioni sono le benvenute; non solo, sono state spesso sollecitate, purtroppo con risultati insignificanti;

credo comunque di interpretare correttamente il pensiero dell'attuale Presidente e Consiglio della FIVU se affermo che la nostra Federazione è sempre disponibile a serrare le fila.

... e sulla S.V. ?

Nonostante la penuria di risorse, la FIVU ha sempre avuto la massima attenzione per questo tema strategico (12 corsi SV in 12 anni, in ogni parte d'Italia);

qualcosa comunque sta evolvendo in positivo anche in questo settore: molti club si sono organizzati in tal senso, aumentando considerevolmente e capillarmente l'efficacia dell'azione volta alla consapevolezza dei piloti nei confronti della prevenzione;

altrettanto sta facendo l'AeCI siglando accordi con strutture ed esperti della materia, in ambito AM;

la sinergia di queste esperienze produrrà un primo evento (Piemonte, primavera 2008) che inaugurerà un approccio ancora più articolato ed efficace alla SV.

Comunque di tutto questo vi terrò puntualmente informati il nostro efficientissimo Gégè.

Basta;

non vado oltre, anche se a furia di scrivere su argomenti e considerazioni varie sul nostro mondo, le note al riguardo, invece di diminuire, si stanno moltiplicando.

Concludo dicendo che quello che ho tentato di sintetizzare in questi giorni è stato più volte trattato da molti altri in questa lista, magari affogato tra tanti e diversi argomenti, tuttavia, i lettori più attenti le risposte le avevano già assunte.

Ora, se vogliamo, possiamo anche discutere sui particolari della questione "404", magari in un contesto più adeguato di questa lista; in ogni caso, i particolari sono figli diretti di queste considerazioni di carattere generale, ovvero, le relative risposte sono, e sono sempre state, direttamente desumibili dal contesto.

Con tutto ciò rimane scontato che una più efficace comunicazione della FIVU verso i piloti si rivelerebbe determinante per un più sereno e costruttivo contraddittorio.

Chissà che questo lungo e aspro dibattito, sommato alla vostra pazienza, non regali alla FIVU la soluzione anche di questo problema.

I nostri "addetti ai lavori" hanno già, come dice Flavio, il loro bel daffare per evitare di trovare la valigia fuori dalla porta.

Butto PC e tastiera dalla finestra;

mi do ad asparagi e olive,

cordialmente,

luciano