

4° Convegno ANCAI

Limiti ed inadeguatezza dei Comitati e delle Commissioni aeroportuali

Il binomio e la correlazione tra Sicurezza e Commissioni aeroportuali devono essere ricondotti all'attività della Commissione Aeroportuale insediata per determinare l'impatto acustico del territorio?

Secondo **Aero habitat CentroStudi** i compiti di detta Commissione consentono l'individuazione di scenari a minor impatto acustico comparando esclusivamente il livello di sicurezza di ciascun profilo o traiettoria, ma sono altri gli organismi deputati a verificare la conformità delle procedure con le normative ICAO.

In ciascun aeroporto opera il CASO, Comitato Aeroportuale della Sicurezza Operativa, i cui membri statali e privati permettono di coordinare le professionalità e competenze in materia (ENAV, ENAC, vettori, piloti, controllori di volo, Prefetto, Vigili del Fuoco, ecc.) ed esprime pareri e raccomandazioni in materia di:

- piani di intervento in situazioni d'incidente ed emergenza
- progetti su infrastrutture ed impianti di volo
- operazioni connesse all'attività di volo
- regolamenti nelle aree di terra (parcheggi, piazzole, rullaggi)
- normative e tecniche sulla sicurezza operativa.

L'esistenza di un Comitato tecnicamente qualificato, anche se allargato e con il coinvolgimento dei soggetti territoriali (Comuni, Provincia, ecc.) non risolverebbe le problematiche attinenti alla sicurezza del territorio se, come ormai emerge (vedi articoli di stampa), il quadro normativo ICAO non sembra essere pienamente adottato.

Dinanzi ai **Messaggi di Allerta** emanati dall'Agenzia della Sicurezza del Volo in seguito agli incidenti di Malpensa (mancata collisione a terra tra Boeing 777 Air Europe ed Boeing 737 EgyptAir) e quello di Linate, dalla carenze della segnaletica nelle aree di rullaggio (Malpensa prot.1361/inv/95-40/01); alla non applicazione del locale piano aeroportuale denominato "norme e procedure per stati di emergenza e di incidente" (Linate prot.1335/inv/113-34/01) e sulla non

conformità delle Runway holding position (Linate prot. 1336/inv/113-35/01) è evidente una inadeguatezza organizzativa preliminare, fondamentale per l'attività di qualsivoglia Comitato o Commissione.

Organismi che comunque devono avvalersi di competenze e riferimenti normativi conformi agli Annessi ICAO ed alle modalità di recepimento italiano.

Sono problematiche ed interrogativi che vanno affrontati in sede politica, dipanati e risolti, quindi proposti all'analisi indicativa dei soggetti territoriali. Sono misure che devono avere un carattere d'urgenza e prevedere una sostanziale applicazione delle norme a tutela degli addetti di scalo e delle popolazioni dell'intorno aeroportuale. Per mezzo di una serie di misure precauzionali, a protezione dei beni e delle proprietà contemplando adeguati Piani di emergenza e pronto soccorso per gli inconvenienti minori e per i grandi incidenti aerei.

Difficoltà e perplessità sorgono comunque anche sull'operato delle Commissioni Aeroportuali, dove sono emerse alcune **distintive** inadeguatezze, relative ai soggetti partecipanti, alle modalità di utilizzo dell'INM (**Integrated Noise Model**) ed ai reali obiettivi del suo operato.

Ad oltre 18 mesi dalla loro costituzione i risultati dei lavori delle Commissioni Aeroportuali, insediate in relazione all'articolo 5 del DM 31 ottobre 1997, appaiono spesso inadeguati per fornire risposte efficaci alle problematiche connesse alla definizione delle zone A, B e C correlate da un lato alla pianificazione del territorio ed al recupero (bonifica) delle zone degradate da contemplare nei Piani Regolatori Comunali, dall'altro a determinare i volumi del traffico e la capacità pista delle infrastrutture aeroportuali.

L'attività delle Commissioni Aeroportuali non si è rivelata omogenea né come data di insediamento (alcune devono ancora essere attivate), ancora meno per il decorso operativo degli incontri coordinati dalla DCA (nella figura del Direttore d'aeroporto) nel rispetto dei 90 giorni prescritti dal decreto per il completamento dei lavori; quest'ultimo aspetto sembrerebbe indicare una inadeguata cognizione dei legislatori dei tempi necessari all'elaborazione dell'opera.

Comune a tutte le Commissioni insediate, quale dato preliminare alla formulazione di scenari di confronto, è l'elaborazione della mappa acustica Integrated Noise Model sviluppata in tale contesto dai membri della stessa.

Aerohabitat CentroStudi ha potuto analizzare una serie di queste mappe, alcune in bozza, altre in corso d'opera e qualcuna conclusiva dei lavori rivelando inadeguatezze a diversi livelli come nell'utilizzo del modello INM, nell'inserimento dati (input) nel modello, procedurali, ed infine d'analisi. Spesso il modello matematico è stato fatto "girare" da tecnici non certificati ed, almeno

qualcuno di loro, al primo lavoro INM, con risultati conclusivi probabilmente del tutto inutilizzabili nel confronto tra le parti.

Perciò sono stati proposti sul tavolo di lavoro dati la cui analisi può/potrebbe fuorviare il risultato finale, con riscontri del tutto improponibili e spesso con indici acustici (Lva) sostanzialmente differenti da quelli generati dalle reti di monitoraggio fisse. Un divario ben superiore a quello attendibile dall'utilizzo del criterio di pianificazione previsionale territoriale (INM) e quello prefissato dai criteri definiti dai decreti ministeriali.

Riteniamo opportuno, pertanto, evidenziare che con questi dati chiunque (fosse soggetto privato quanto ente pubblico) potrebbe impugnare i lavori finali.

Quali sono risultati i punti critici dell'utilizzo INM?

Per segnalarli, almeno in breve, dobbiamo suddividere gli elementi ed i componenti necessari a far "girare" l'INM nelle seguenti parti:

- ◇ Dati geo - orografici (cartografia)
- ◇ Geometria infrastrutturale aeroportuale
- ◇ Dati meteorologici
- ◇ Procedure di decollo ed atterraggio
- ◇ Procedure di rullaggio
- ◇ Dati aeronautici e prestazioni degli aeromobili
- ◇ Movimenti reali globali (aviazione commerciale + aviazione generale)
- ◇ Pianificazione e stime dei movimenti aerei a 5 – 10 anni

La procedura corretta (ma basterebbe leggere le istruzioni per l'uso dell'INM) prevedono comunque le seguenti fasi operative:

- ◆ Acquisizione dei dati
- ◆ Elaborazione dei dati
- ◆ Normalizzazione dei dati
- ◆ Rapporto conclusivo.

Fasi e criteri che devono necessariamente risultare condivisi dai membri delle Commissioni, almeno nei frangenti d'inserimento dei dati, e devono corrispondere e scaturire dalla modalità prescritte dei Decreti Ministeriali.

Qualche esempio in breve relativo ai soli dati aeronautici:

- Movimenti medi giornalieri per pista
- Movimenti di aviazione commerciale
- Movimenti di aviazione generale
- Movimento elicotteri
- Dispersione laterale dei voli
- Pesi medi di decollo ed atterraggio degli aeromobili
- Posizione dei flap prevalenti al decollo (essenziale per il gradiente di salita del volo, perciò determinante per l'impatto acustico al suolo)
- Tecniche di decollo ed atterraggio adottate dai vettori aerei
- Spinte di decollo utilizzate (massima e conservativa)

Per concludere appare del tutto scontato che il modello debba necessariamente essere tarato a cui in seguito debba seguire il Collaudo del Modello, individuando per tale compito un organismo/società esterna/terza di comprovata qualificazione in materia, prevedendo una tolleranza finale tra dati rilevati ed il risultato dell'INM.

Se l'utilizzo dell'INM non venisse adeguatamente sviluppato potrebbero evidenziarsi contenziosi in riferimento ai seguenti aspetti:

- formulazione di scenari operativi a minimo impatto acustico
- errata identificazione delle zone A, B e C e relativa destinazione nell'uso dei terreni circostanti e definizione aree di bonifica
- identificazione dell'area interessata a valori superiori a 75 Lva
- identificazione degli edifici sottoposti ai programmi e sovvenzioni per l'insonorizzazione delle parti murarie e serramenti
- identificazione degli abitati sottoposti ai piani di delocalizzazione

Per concludere, **Aero habitat CentroStudi** rimane comunque a disposizione per fornire maggiori dettagli, in particolare per le sezioni che non abbiamo approfondito in questo breve intervento.

Fiumicino 7 dicembre 2001
