

**ATTO CAMERA****INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE 5/06549****Dati di presentazione dell'atto**

Legislatura: 17
Seduta di annuncio: 494 del 01/10/2015

Firmatari

Primo firmatario: [AGOSTINELLI DONATELLA](#)
Gruppo: MOVIMENTO 5 STELLE
Data firma: 01/10/2015

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI delegato in data 01/10/2015

Stato iter: IN CORSO
Atto Camera

Interrogazione a risposta in commissione 5-06549
presentato da
AGOSTINELLI Donatella
testo di
Giovedì 1 ottobre 2015, seduta n. 494

AGOSTINELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

in riferimento al progetto di RFI spa «Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara» CUP J31J05000030011 e alle possibili interferenze con l'aeroporto della Marche R. Sanzio di Falconara Marittima, in data 9 aprile 2015 (prot. 13642) ENAC – direzione centrale infrastrutture aeroporti e spazio aereo ha inviato i propri elementi di risposta al comune di Falconara M. in merito ad alcuni quesiti posti da una interrogazione consiliare delle liste civiche Falconara Bene Comune e Cittadini in Comune;
nel suddetto testo ENAC ha affermato che «Ha inoltre acquisito uno specifico studio redatto da ENAV che rileva che le nuove infrastrutture non influiranno negativamente sulla sicurezza delle operazioni dell'aeroporto o sulla regolarità delle stesse. La verifica di compatibilità elettromagnetica ha dato esiti favorevoli sia per l'attuale operatività in CAT I sia in caso di futura CAT II rilevando influenze minime e non sostanziali»;
questa constatazione, di fatto, non esclude l'esistenza di, seppur minime, Influenze del progetto ferroviario di RFI spa con il sistema elettromagnetico che caratterizza il sistema ILS (*Instrument Landing System*) di categoria I a servizio dell'aeroporto R. Sanzio;

Crime Watch Advertisement

l'affermazione sopraccitata evidenzia vieppiù quanto già espresso dalla stessa ENAC direzione centrale controllo regolazione aeroporti nel proprio parere consegnato al Ministero delle infrastrutture e trasporti il 16 aprile 2009 (prot. 0024946/API/DIRGEN) riguardo al progetto di RFI spa, e cioè che non è la soluzione progettuale migliore;

tra le prescrizioni contenute nel parere ENAC del 16 aprile 2009 (prot. 0024946/API/DIRGEN) proprio in riferimento al sistema elettromagnetico che caratterizza il sistema ILS – ENAC stessa chiedeva uno studio di compatibilità elettromagnetica;

la prescrizione di ENAC di «dimostrare che non sussistono interferenze» è sostanzialmente differente da «verifica di compatibilità elettromagnetica (...omissis) Rilevando influenze minime e non sostanziali»;

è stata negata, a quanto consta all'interrogante, la conoscenza del sopraccitato «specifico studio redatto da ENAV» alle associazioni dei cittadini registrate (l'Ondaverde ONLUS di Falconara Marittima), nonostante le richieste di accesso agli atti, sia da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (struttura tecnica di missione) che non ha mai risposto alle p.e.c. inviate nelle date 31 gennaio 2014, 5 marzo 2014, 18 aprile 2014, e 25 settembre 2014, sia da parte dell'ENAC che non ha mai risposto alle p.e.c. inviate nelle date 20 marzo 2014 e 25 settembre 2014, sia da parte dell'ENAV che alla p.e.c. del 20 marzo 2014 ha scaricato la questione ad RFI s.p.a. in quanto oggetto di prestazione contrattuale;

la risposta del 9 aprile 2015 (prot. 13642) di ENAC — direzione centrale infrastrutture aeroporti e spazio aereo accenna alla «potenziale criticità con l'ottica dei Segnali di Avvicinamento Luminoso»;

per quanto riguarda il sistema luminoso di avvicinamento (aiuto visuale alla navigazione), RFI spa nel suo progetto definitivo scrive che «si è evidenziata la presenza lungo il tracciato del nuovo raccordo ferroviario di riconnessione con la Orte-Falconara, di un traliccio portante i fari del sentiero di avvicinamento luminoso del contiguo aeroporto di Falconara. Detto traliccio ivi ubicato probabilmente nell'ambito del recente intervento di allungamento a 900 m. del sentiero luminoso aeroportuale dovrà essere riallocato al margine della recinzione ferroviaria o lato valle (traslazione di circa 12 m.) o lato monte (traslazione di circa 9 m.)» denotando a giudizio dell'interrogante, quantomeno, una scarsissima conoscenza degli impianti aeroportuali e delle implicazioni annesse;

il sistema luminoso di avvicinamento, di 900 m precedente la soglia della pista 22 dell'aeroporto di Falconara Marittima, consiste in un insieme di luci disposte secondo un preciso criterio e si prefigge, con la sua forma, di aiutare il pilota ad allinearsi correttamente alla pista prima di toccare terra;

le caratteristiche ottimali di questi sistemi luminosi stabilite dall'ENAC si riassumono in:

- a) configurazione, cioè apparati accuratamente progettati e installati;
- b) colore, scelto tra quelli maggiormente visibili e immediatamente interpretabili dai piloti;
- c) candele, quindi luminosità tale da permettere la loro visibilità anche in condizioni di bassa visibilità ma nel contempo non eccessiva da abbagliare i piloti;
- d) copertura, ossia indicazioni luminose dirette solo nelle direzioni utili;

nelle fasi del volo maggiormente critiche come l'avvicinamento finale e l'atterraggio, il pilota ha la necessità di avvalersi di sistemi luminosi specifici che lo aiutino a tenere sotto controllo, con l'immediatezza che solo la visione diretta può dare, l'assetto dell'aeromobile rispetto al sentiero ottimale di discesa, l'asse pista, e la distanza da essa;

lo spostamento di un solo traliccio, comporterà necessariamente la riprogettazione dell'intero sentiero di avvicinamento e tale riprogettazione, se necessaria, comporterà l'impossibilità di implementare il sistema ILS di cat. 1 a cat. 2 pregiudicando il futuro sviluppo del traffico aereo dell'aeroporto regionale delle Marche –;

se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti abbia ricevuto da ENAV e/o da RFI lo studio per la «risoluzione della interferenza elettromagnetica ed ostacoli alla navigazione aerea del progetto definitivo collegamento ferroviario Orte-Falconara Marittima con linea adriatica — Nodo di Falconara Marittima»;

se per la redazione dello studio sopraccitato, l'ENAV abbia attivato anche il proprio servizio

radiomisure, ovvero se sia intervenuta anche con il proprio aeromobile «P180 Avanti II» in grado di effettuare controlli in volo, assistenze radio, *radar* e visive installate sul territorio nazionale, d'impiego civile e militare;

se il volo del servizio radiomisure ed i relativi controlli siano stati effettuati in presenza totale o parziale degli ostacoli che potrebbero interferire con gli apparati di radionavigazione presenti in aeroporto;

se per la simulazione della situazione che si verrà a determinare tra la linea ferroviaria progettata da RFI spa ed il sentiero di avvicinamento degli aeromobili all'aeroporto delle Marche, ENAV si sia avvalsa della consulenza della società aerospaziale THALES o altre società *leader* che possiedono i *software* atti a simulare gli ingombri che si potrebbero creare e/o le influenze sulla sistema ILS di categoria 1 e di categoria 2 eventualmente implementabile per il futuro sviluppo del traffico aereo dell'aeroporto R. Sanzio;

a quanto ammonti il costo complessivo del sopraccitato studio dell'ENAV;

se il costo dello studio dell'ENAV fosse o meno contemplato nella spesa di 174 milioni di euro autorizzata dal CIPE con delibera n. 128 dell'11 dicembre 2012 (pubblicata sulla G.U. n. 63 del 15 marzo 2013) secondo le modalità di copertura finanziaria indicate, ovvero interamente a carico del bilancio pubblico;

se sia stato presentato il progetto di nuova installazione dei tralicci del sentiero avvicinamento dell'aeroporto delle Marche;

se la riprogettazione del sentiero di avvicinamento comporterà anche il ricalcolo delle minime separazioni dagli ostacoli in avvicinamento e atterraggio strumentale, OCA/OCH (*Obstacle Clearance Altitude* – altitudine di separazione da ostacoli e *Obstacle Clearance Height* – altezza di separazione da ostacoli);

a quanto ammonti il costo della progettazione e della realizzazione del nuovo sentiero di avvicinamento;

se il costo del progetto di installazione dei tralicci e della riprogettazione del sentiero di avvicinamento fosse o meno contemplato nella spesa di 174 milioni di euro autorizzata dal CIPE con delibera n. 128 dell'11 dicembre 2012 (pubblicata sulla G.U. n. 63 del 15 marzo 2013) secondo le modalità di copertura finanziaria indicate, ovvero interamente a carico del bilancio pubblico;

se siano state seguite le norme del documento [EUR DOC ICAO 015](#) per la protezione delle *building restrict area* (BRA) previste in Italia dal documento congiunto ENAC/ENAV denominato «Elementi base per la costruzione delle Building Restrict Area», metodologia di rilievo che, al momento, risulta essere l'unica in grado di soddisfare l'esigenza di compatibilità fra l'esistente aeroporto delle Marche «Raffaello Sanzio» ed il progettando *by-pass* ferroviario; chi si assumerà la responsabilità tecnica ed i relativi oneri economici di Declassamento dell'aeroporto delle Marche (in particolare la riduzione della lunghezza della pista di volo) qualora — riprogettato il sentiero luminoso di avvicinamento e realizzata l'opera ferroviaria — risulterà concretamente impossibile riottenere nuovamente il sistema ILS di categoria 1 così come risulta dalla pubblicazione AIP Italia — AD 2 LIPY del 25 giugno 2015 o implementare il sistema ILS a categoria 2. (5-06549)

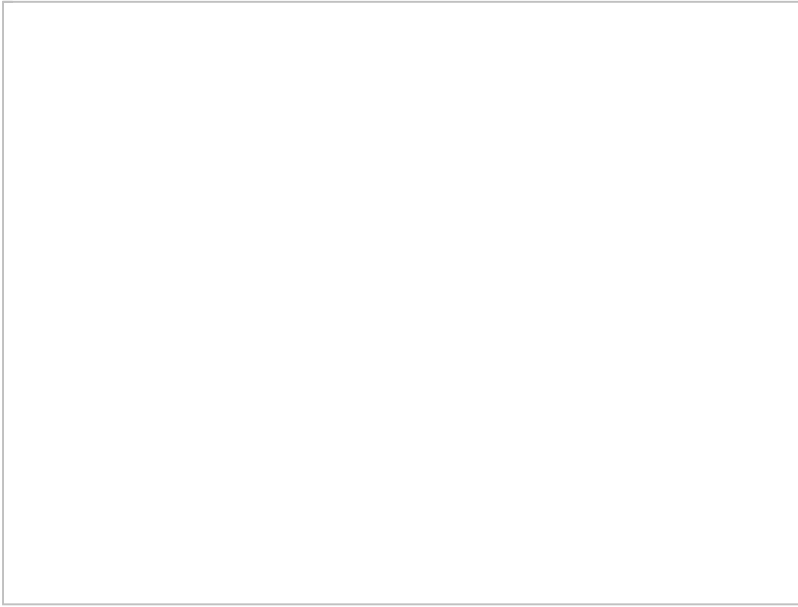
Classificazione EUROVOC:

EUROVOC (Classificazione automatica provvisoria, in attesa di revisione):

aeroporto

aviazione civile

circolazione aerea



[Click here](#)