

AUDIZIONE di ENAC (Ing. Mazza e Ing. Conte) del 17 nov 2015 presso Commissione Trasporti Camera dei Deputati.

Relaziona e risponde alle domande l'Ing. Conte

Riguardo al mancato coinvolgimento di ENAC nel progetto preliminare

Ovviamente fu una lamentela esposta in sede di Conferenza dei Servizi ed è stato un richiamo contenuto anche nella nota dell'aprile 2009 perché, effettivamente, non abbiamo partecipato attivamente a delle scelte e quindi non abbiamo potuto esplicitare un'attività di ordine proattivo in merito ad una ottimizzazione eventuale, laddove possibile, sulla definizione del tracciato onde non avere alcun tipo di elemento interferente con l'attività aeronautica ed aeroportuale. Chiaramente noi abbiamo espresso un'indicazione, un auspicio di una linea interrata perché – fermo restando il tracciato – la miglior condizione di compatibilità si ottiene attraverso l'interramento del tracciato stesso come, ad esempio, è stato fatto a Bologna. In assenza di una soluzione di questo tipo abbiamo dovuto formulare delle prescrizioni e delle osservazioni che sono quelle di cui ho parlato prima.

II TRALICCIO

Quelle che sono le luci del sentiero luminoso riguardano una ottimizzazione di quota, nel senso che il sentiero quello è e quello rimane! Laddove c'è una realizzazione che imponga di riottimizzare le quote delle luci questo viene fatto, ma rientra in una routine abbastanza usuale che noi adottiamo quando si modificano delle condizioni al contorno dell'aeroporto.

Francamente non la vedo come una difficoltà, né di ordine tecnico né di ordine economico, né una resenta

Piano di Rischio Aeroportuale adottato successivamente dal Comune di Falconara Marittima

Questa era una lamentela che era già contenuta nel parere dell'aprile 2009 superato, però, dall'approvazione ... dal parere favorevole che avemmo ad esprimere sul P.R.A. che il Comune di Falconara ci mandò, parere favorevole del 6/8/2009.

Chiaramente quando esprimemmo il parere (ndr: sul progetto del by-pass) questo Piano di Rischio ancora non era stato né valutato né adottato dal Comune e quindi c'era una riserva al punto 2 di questo parere (ndr.. quello ENAC dell'aprile 2009) dove si dice: vero è che è stato presentato un progetto ma siccome il Piano di Rischio il Comune di Falconara ancora non l'ha adottato, non ci sono le condizioni di un accoglimento favorevole. Quindi il punto 2 diventa fortemente condizionante!

Quindi è chiaro che c'è stato un assolvimento successivo perché il Comune, dovendo redigere il PRA, l'ha fatto, ce lo ha inviato, è stato esaminato, ha avuto un parere favorevole (ndr.: da parte di ENAC) e quindi la tematica si è esaurita.

A questo punto la valutazione di compatibilità con il PRA ricade all'interno della sfera dell'Ente che governa il territorio.

Cioè, lo scopo e la finalità del Codice della Navigazione – art. 707 – con Mappe di Rischio e PRA è quello di formalizzare degli strumenti che poi possano essere gestiti direttamente dagli Enti territoriali evitando un rapporto diretto tra ENAC e soggetti interessati alla realizzazione sul territorio in assenza di uno strumento di regolazione generale. Quando lo strumento di regolazione generale viene formalizzato, cioè è noto a tutti, non c'è bisogno nemmeno di creare questo ponte tra un singolo soggetto e l'ENAC come autorità competente nel settore aeroportuale e aeronautico.

Per quanto riguarda la valutazione di compatibilità del PRA è chiaro che questa sta tutta all'interno del Comune di Falconara che può esprimere il proprio giudizio.

Compatibilità elettromagnetica

... Sono le famose BRA, insomma. La compatibilità elettromagnetica è stata verificata dall'ENAV – per quello che a noi consta – dallo Studio che ENAV ci ha mandato.

L'ENAV fa queste simulazioni attraverso software specifici.

Non capisco il RADIOMISURE che senso possa avere. La RADIOMISURA in volo si fa per la taratura degli strumenti quando viene realizzato l'impianto; dopodiché non si fa più un volo RADIOMISURE perché non servirebbe a nulla.

Il volo RADIOMISURE in assenza di ostacolo o in assenza del manufatto non rileva nulla.

La rilevazione si fa attraverso una simulazione delle masse metalliche e della sensibilità degli apparati, i quali sono apparati di ENAV e quindi il soggetto più qualificato che può fare una valutazione di questo tipo è solo ENAV perché valuta le potenzialità in base alle caratteristiche dei suoi apparati e, attraverso questa conoscenza che ha degli apparati e dei software specifici, può valutare l'eventuale insorgere di condizioni di interferenza.

Dal punto di vista della potenzialità complessiva dell'aeroporto di Ancona – Falconara, in verità questa realizzazione del by-pass ferroviario non costituisce un elemento talmente significativo. Noi abbiamo situazioni analoghe come il porto di Genova, il porto di Brindisi dove il transito delle navi in testata richiede delle attività di regolazione e gestione del traffico. Noi non abbiamo avuto un progetto che contiene uno schedario dei transiti ed una analisi di tipo dettagliato della qualità del transito ... Cioè ci possono essere merci pericolose. Noi l'abbiamo ipotizzato ed abbiamo scritto nel parere: se le merci pericolose ci sono, viaggiando in condizione di superficie e non attraverso l'interramento, comunque questa è un'attività che deve trovare una forma di regolazione.

La forma di regolazione può essere attuata in tanti modi: può essere una segnalazione con rapporto presso la torre di controllo che gestisca gli eventuali movimenti in forma compatibile con il transito di un convoglio. Può essere una comunicazione via radio attraverso operatore ... Insomma sono modalità che vanno gestite a valle e che noi abbiamo richiamato come attività necessaria qualora si parli di transito di merci pericolose.