



La storia del giorno: Il nostro aeroporto e il vento al traverso. (Mimi Caputi)
Sono anni che al nostro aeroporto venivano imposte limitazioni di ogni tipo e tutto veniva subito senza che qualcuno alzasse la testa e si domandasse perché. Finché un nostro socio, il giudice Mimi Caputi, non ha preso l'iniziativa che ci racconta in questa sintesi.

QUESTIONE AEROPORTO All'inizio del 2000 su sollecitazione della SOGAS (Società di gestione dell'aeroporto) l'Enac accettava una semplificazione della procedura di abilitazione dei piloti di linea per l'Aeroporto di Reggio rendendolo meno complesso e quindi più accessibile ad altre compagnie aeree. Contemporaneamente però con un altro Notam immediatamente successivo imponeva limitazioni di operatività dell'aeroporto in relazione all'intensità ed alla direzione del vento esistente al momento delle operazioni di decollo ed atterraggio. Poiché questo tipo di limitazioni era del tutto anomalo nel campo dell'aviazione civile mondiale essendo universalmente noto che le situazioni di questo genere e le limitazioni che ne derivano riguardano solo l'aeromobile in uso in quel momento e non l'infrastruttura usata e poiché mentre la semplificazione riguardava solo gli aerei di linea le altre riguardavano indistintamente tutti gli aeromobili, veniva proposto ricorso al Tribunale Amministrativo per l'annullamento di queste ultime limitazioni. Il Tribunale nel decorso giugno accoglieva la richiesta di sospensione provvisoria del provvedimento rilevando come non vi era evidenza di mutamento nella situazione orografica e strumentale dell'aeroporto che giustificassero la predetta restrizione. Dalla istruttoria effettuata con l'acquisizione di documenti provenienti dalla Polizia di Stato e dalla stessa ENAC emergeva pienamente la fondatezza del ricorso. La Polizia affermava che non aveva mai saputo di simili limitazioni in alcun aeroporto italiano e che i suoi aeromobili (P 68) potevano operare ed avevano operato anche oltre i limiti imposti a Reggio. La stessa Enac nei documenti da ultimo presentati ha convalidato quanto sopra per le seguenti ragioni: 1) Relazione del Gruppo di lavoro 19.11.93 ñ) Da questo documento (All.to B) si ricava che il gruppo di lavoro era stato costituito solo al fine limitato di proporre "analisi di soluzioni operative che consentisse le operazioni di volo con aeromobile MD-80 sull'aeroporto di Reggio" e non una analisi completa e complessiva dell'operatività dell'aeroporto indipendentemente dal tipo di velivolo impiegato. Pur essendo evidente che i lavori del gruppo avrebbero potuto essere utili solo all'Alitalia unica ad operare con tale tipo di velivolo, essendo allora totale il monopolio di tale compagnia, è anche accettabile che una commissione del Ministero si occupi della cosa. In ogni caso le conclusioni del Gruppo riportate nel medesimo allegato B): 1) non riguardano la pista 15 ma solo la pista 33; 2) non distinguono tra volo diurno e volo notturno; 3) non distinguono tra condizioni di vento al traverso o in coda; 4) non distinguono tra pista asciutta e bagnata; 5) non riguardano quote obbligatorie o assetti obbligatori di ingresso. Tutte le prescrizioni invece contenute nel Notam. Le conclusioni di tale gruppo di lavoro non sono dunque il fondamento del Notam. 2) Dalla ottima relazione storica del Com.te Radini (per inciso consulente della SOGAS e del Comune) apprendiamo che il Gruppo elabora le modalità con le quali sarebbe stata ottenibile l'abilitazione alle operazioni sull'Aeroporto "in considerazione del nuovo tipo di velivolo impiegato, delle caratteristiche di pilotaggio dello stesso con particolare riferimento ad autopilota ed automanetta" perciò svolge attività ancora in favore dell'Alitalia e dei suoi aeromobili e non in favore dell'interesse collettivo o generale dell'aeroporto. Comunque questa procedura addestrativa viene adottata 'provvisoriamente' ma a causa delle vicende istituzionali della trasformazione in Enti di ENAC ed ENAV, viene impropriamente resa 'definitiva' con la pubblicazione sull' AIP. Ma

anche qui nessuna indicazione di vento al traverso, di pista asciutta o bagnata, di vento in coda, di cancelli di ingresso sulla pista 33 come del resto risulta dal testo pubblicato. Neanche questo atto può essere dunque fondamento del notam impugnato. . 3) Verbale 14.01.2000 (all.to D) – Trattasi di verbale redatto tra appartenenti agli uffici 41 e 42 dell'ENAC con un rappresentante della SoGAS. Con esso si elabora una semplificazione della procedura addestrativa sulla scorta della positiva esperienza effettuata su 20.000 atterraggi nei tre anni decorsi ma sempre e solo per i piloti dei velivoli di cat. C). In questo verbale senza alcuna spiegazione o motivazione vengono introdotti i cosiddetti fattori compensativi per tutti gli aeromobili con la sola istituzione di un 'cancello' di ingresso per pista 33 alla quota di 750 ft AGL e configurazione di atterraggio. Ovviamente tale disposizione essendo 'compensativa' non può che riferirsi ai velivoli della cat. C) e non anche a tutti gli altri dovendo logicamente compensare la semplificazione della procedura abilitativa per l'aeroporto avvenuta appunto solo per i velivoli di cat. C). Ma neanche qui si impongono limitazioni di vento al traverso, di pista asciutta o bagnata, di pista 15, di componente in coda etc. etc. e pertanto neanche questo verbale può giustificare il Notam impugnato. 4) Lettera ENAC 14.03.2000 (all.to 7) In applicazione della direttiva di cui sopra l'ENAC scrive all'ENAV (assistenza al volo) codificando la procedura semplificata ma aggiungendo abusivamente il divieto di atterraggio per 15 con componente di vento in coda di cui non vi era traccia nel documento precedente. Finalmente solo su questa lettera troviamo poi una aggiunta fuori testo, scritta con caratteri diversi e VOLUTA NON SI SA DA CHI con la sequela di limitazioni di vento al traverso, settori di provenienza, distinzione di giorno e notte, di asciutto e bagnato, guarda caso CONFORMI al manuale di impiego dell'MD-80! In merito ad esse appaiono del tutto incomprensibili le affermazioni contenute nella lettera di accompagnamento dei documenti a codesto TAR (fl.2) secondo le quali questa regolamentazione sarebbe più permissiva di quella che impone per entrambe le testate della pista il divieto di atterrare con vento in coda, poiché nessuno atterrebbe con il vento in coda e poiché se è in coda da una testata è per forza in prua sull'altra e basta effettuare il circuito per ovviarvi! Adesso il Tribunale dovrà depositare la decisione definitiva e vi sono buone speranze che l'esito sarà positivo.

Apologo di un aeroporto: favola o telenovela? (Mimi Caputi) Tutta l'ironia di Mimi Caputi in questa "favola semiseria" sull'aeroporto di Reggio Calabria.

C'era un piccolo aeroporto nel Sud sorto negli anni '30 per esigenze militari poiché si trovava al centro del Mediterraneo. Era un bel prato in riva al mare contornato di agrumeti, si decollava da qualsiasi posizione compatibilmente con il vento. Su di esso si svolse l'ultima battaglia della Regia Aeronautica in cui perirono tre valorosi aviatori quando la resa era già firmata; ma loro non lo sapevano perché nessuno li aveva avvertiti! Finita la guerra l'aeroportino si riciclò alla pace. Nel '47 un tranquillo e sbalanzante DC 3 lo collegava alla capitale politica ogni giorno ed al suo arrivo veniva suonata una sirena, residuo dei tempi bellici, per avvertire coloro che con la tolleranza del Comando Militare erano in campo. Specie gli aeromodellisti che imperversavano con i loro alianti in volo libero. La vita procedeva tranquilla e forse monotona fino a quando a cavallo degli anni '60 il progresso non impose nuovi velivoli e così vennero i Fokker turboelica. Il piccolo aeroporto si attrezzò anche per loro: venne ampliato, venne tracciata una pista (anzi due a croce), vennero asfaltate le piste ed i piazzali, venne installato un NDB. Vennero però anche introdotte le prime carte ostacoli e le prime limitazioni. Tuttavia l'aeroportino cresceva ed il coefficiente di riempimento dei velivoli era sempre più alto tanto che la compagnia "di bandiera" decise di introdurre i jet più capienti ed una nuova destinazione verso la capitale economica: Milano. Arrivò il DC 9 ed impose ulteriori miglioramenti e tra questi un VOR-DME ed sentiero luminoso di avvicinamento che, per via delle vicine colline fu tracciato in curva. Niente di grave salvo una specifica abilitazione per i piloti. Tuttavia all'inizio degli anni '90 i tempi incalzavano e nuovi velivoli si affacciavano alla scena dei trasporti aerei il DC 9 venne sostituito dall'MD 80 che aveva le sue maggiori esigenze e la curva del sentiero gli stava stretta. L'aeroportino, divenuto ormai

giovanotto con i suoi 400.000 passeggeri l'anno, non si scoraggiò e suoi affezionati piloti locali, professionisti e dilettanti, trovarono un nuovo tracciato del sentiero, più rettilineo, più sicuro, più confortevole che venne realizzato a tempo di record. Si fece anche un'aerostazione più grande. Malgrado il miglioramento evidente l'organo tutore Civilavia impose "provvisoriamente" nel '97 una procedura di abilitazione dei piloti molto complessa e costosa che scoraggiava l'apertura di nuove linee con compagnie diverse da quella "di bandiera" e inventò una voce particolare nella pubblicazione ufficiale AIP quella di "Operazioni di aerodromo". Coniata solo per lui ed inesistente per qualsiasi altro aeroporto italiano (e forse mondiale) quasi che sugli altri aeroporti si facessero operazioni diverse da quelle "di aerodromo" (!). Il paragrafo così (in)felicemente battezzato in realtà conteneva una sfilza di limitazioni: niente VFR speciale, niente VFR notturno, niente elicotteri commerciali notturni, particolare ceiling, particolare visibilità ecc. ecc.. L'aeroporto sopportò anche questo, le cose andavano bene, i passeggeri aumentavano, nuove compagnie iniziavano i voli. Tanto, sperava, si trattava di cose "provvisorie": Si accorse ben presto però che queste onerose limitazioni lo danneggiavano nel contesto di altri aeroporti e, constatato che veleggiava verso i 600.000 passeggeri annui con giri di affari ormai miliardari, chiese una semplificazione delle procedure di abilitazione dato che la precedente era andata ottimamente. Gli ci volle quasi un anno perché gli "organi competenti" scoprissero anche loro che una semplificazione si imponeva e finalmente una semplificazione accettabile venne concessa, nel 2000! L'ex aeroportino era contento; ma aveva fatto male i suoi conti. Alle famigerate "Operazioni di aerodromo" vennero aggiunte ulteriori limitazioni di vento al traverso di giorno e di notte, quote minime di ingresso, perfino assetti di volo specifici non solo per gli aerei commerciali ma anche per tutti gli altri aerei di qualunque genere e stazza, insomma una serie di prescrizioni mai viste in nessuna parte del mondo aeronautico. A questo punto l'aeroporto, ormai adulto, si ribellò e chiese: "Com'è che ogni volta che miglio mi vengono imposte nuove restrizioni?" Nessuno seppe dargli una ragionevole risposta. Solo i suoi fedeli piloti locali non lo abbandonarono: fecero ricorso amministrativo ed il TAR sospese l'applicazione delle ultime limitazioni. Adesso l'aeroporto spera che la favola non tramuti in telenovela.

Link: [Sentenza TAR](#)