

CERTIFICAZIONE AEROPORTUALE: IL FUTURO DELLA STRUTTURA ORGANIZZATIVA DEI GESTORI

di Natalia Distefano^(*) e Salvatore Leonardi^(**)

^(*) Dottoranda di ricerca in Ingegneria delle Infrastrutture Viarie - Università degli Studi di Catania

^(**) Ricercatore Universitario e docente di Infrastrutture Viarie Urbane e Metropolitane - Università degli Studi di Catania

L'evoluzione sempre più rapida del quadro normativo relativo al panorama aeroportuale sta provocando l'urgenza, da parte degli enti gestori, di verificare sistematicamente la qualità delle infrastrutture e degli impianti, anche attraverso l'introduzione di nuove figure professionali preposte all'assolvimento di tali nuovi compiti.

È importante notare come, in base all'articolo 15 della Convenzione su l'Aviazione Civile Internazionale, tutti gli aeroporti aperti al pubblico che ricadono dentro la giurisdizione di uno Stato Contraente debbano fornire standard uniformi per gli aeromobili. Inoltre, l'articolo 28 e l'articolo 37 della stessa Convenzione obbligano gli Stati contraenti a fornire, nel proprio territorio, aeroporti, sistemi di navigazione aerea e altri servizi in accordo con gli standard e le procedure raccomandate sviluppate dall'ICAO.

L'emendamento 4 dell'annesso 14 dell'ICAO, Volume I, diventato applicabile il 1° novembre 2001, ha introdotto, inoltre, il requisito della **certificazione degli aeroporti** ed ha stabilito che tutti gli aeroporti internazionali devono ottenere la certificazione entro il **27 novembre 2003**.

L'ICAO ha pubblicato il materiale guida relativo a queste disposizioni nel nuovo "**Manual on Certification of Aerodromes**" (Doc. 9774 – anno 2001). L'intento è quello di garantire che gli aeroporti siano conformi alle specifiche minime di sicurezza disposte dall'Annesso 14 ICAO così come da altre specifiche ICAO, in accordo con i criteri previsti dagli Stati membri.

A seguito delle disposizioni contenute nell'emendamento n° 4 all'Annesso 14 dell'ICAO, l'ENAC, in data 30 Settembre 2002, ha emanato il *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti*, avente lo scopo di disciplinare i requisiti per la costruzione delle infrastrutture, dei sistemi e degli impianti degli aeroporti e i requisiti per la gestione dell'aeroporto stesso.

Tale Regolamento chiarisce che il certificato dell'aeroporto attesta la conformità sia delle infrastrutture, impianti e sistemi dell'aeroporto, sia l'idoneità della organizzazione del gestore, intesa quale insieme di risorse umane, mezzi e procedure, ad assicurare il mantenimento delle condizioni di sicurezza stabilite per gli aeroporti.

L'ENAC ha emanato una Circolare (APT-16) in cui sono stati sviluppati quegli aspetti, inerenti alla certificazione dell'aeroporto, individuati nel Regolamento, onde fornire ai gestori un quadro organico di criteri per l'applicazione dei requisiti regolamentari e linee guida sulle procedure da seguire per un efficace conduzione del processo certificativo, in considerazione di quanto previsto dal DOC 9774 ICAO.

Il Regolamento ENAC prevede l'obbligo della certificazione per quegli aeroporti, ove viene svolta attività di trasporto pubblico con velivoli aventi una configurazione dei posti di 10 o più passeggeri, oppure una Massa Massima al Decollo superiore a 5.700 Kg.

Per gli aeroporti già aperti al traffico commerciale il gestore dovrà ottenere la certificazione dell'ENAC secondo il seguente schema:

- **27 novembre 2003** per gli aeroporti con movimento annuo di passeggeri pari o superiore a 10 milioni;
- **30 maggio 2004** per gli aeroporti con movimento annuo di passeggeri pari o superiore a 3 milioni;
- **30 novembre 2004** per gli aeroporti con movimento annuo di passeggeri pari o superiore a 600 mila;
- **30 maggio 2005** per gli aeroporti con movimento annuo di passeggeri pari o superiore a 50 mila;
- **30 novembre 2005** per gli aeroporti con movimento annuo di passeggeri pari o inferiore a 50 mila.

Lo schema riportato in figura 1 sintetizza le indicazioni sulla Certificazione aeroportuale fornite dalle normative nazionali ed internazionali.

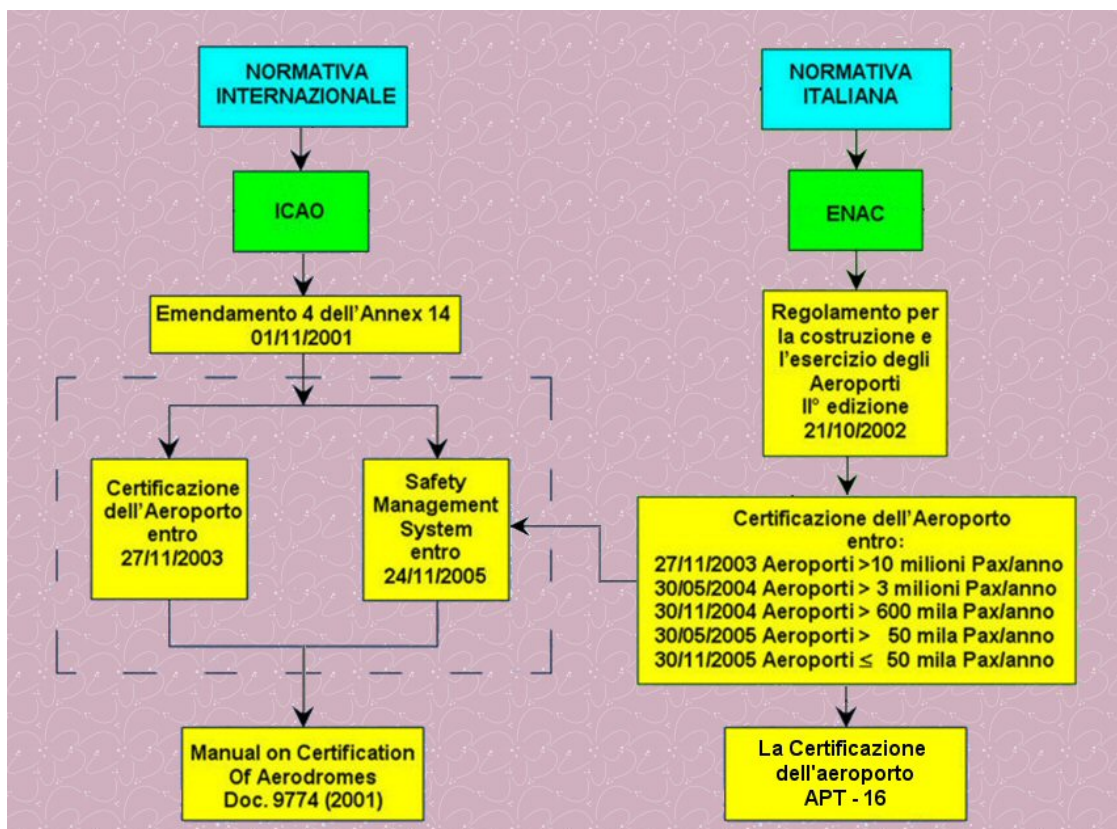


Figura 1 – Schema complessivo dei riferimenti normativi nazionali ed internazionali sulla Certificazione aeroportuale

Il significato della certificazione aeroportuale

Il concetto di “Certificazione”, nell’ambito aeroportuale, non è molto difforme dalla definizione classica: certificare significa operare in sicurezza e qualità, creando procedure apposite per ogni tipologia di intervento e/o lavorazione, individuando requisiti standardizzati per ogni macchinario o mezzo utilizzato.

L’introduzione di un requisito di certificazione nella regolazione di un aeroporto garantirà che gli operatori aeroportuali si trovino in accordo con i temi e le condizioni della certificazione dell’aeroporto.

Ci sono due prerequisiti per l’introduzione del sistema di regolazione della certificazione aeroportuale. Essi sono:

- L’esistenza di leggi per l’aviazione civile nell’ordinamento giuridico dello Stato per lo sviluppo della regolamentazione aeroportuale.
- L’esistenza di un appropriato ente dello Stato che garantisca la conformità con le regolamentazione. Questa entità deve essere identificata nei differenti stati con differenti nomi.

Il Certificato dell’aeroporto attesta la conformità ai requisiti del Regolamento, secondo i criteri precisati dalla Circolare ENAC (APT-16) relativamente:

- alle caratteristiche fisiche dell’aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi ed alle aree ad esso limitrofe;
- all’organizzazione aziendale ed operativa del gestore, alle sue dotazioni tecnologiche, ai mezzi, al personale, alle procedure di gestione e di tutti gli altri elementi atti a garantire l’operatività dell’aeroporto in condizioni di sicurezza, nonché del Manuale di Aeroporto (*certificazione del gestore*).

Il gestore, in pratica, deve assicurare che l’attività di esercizio e di prestazione di servizio delle infrastrutture, degli impianti, dei servizi, e delle attrezzature e l’applicazione dei piani di emergenza (contingency plans), avvengano nel rispetto del Regolamento e delle indicazioni del Manuale di Aeroporto, che è parte integrante della Certificazione.

In definitiva, la Certificazione definisce la capacità del Gestore ad essere giudicato “idoneo”, in conformità alle norme contenute negli Annessi dell’ICAO, a gestire in sicurezza, efficienza, continuità e principi di qualità del sistema, l’operatività aeroportuale ed i suoi servizi ausiliari.

Le nuove figure professionali

Le modalità di gestione degli aerodromi, alla luce delle indicazioni fornite dalle Normative riportate ai paragrafi precedenti, richiedono il perseguimento di alcune azioni operative di seguito sintetizzate:

- stabilire un'entità di vigilanza della sicurezza, definendo gli idonei meccanismi di controllo;
- garantire che la procedura di certificazione sia coerente con il Regolamento e con gli altri indirizzi normativi.

Per lo svolgimento di tali compiti, il Regolamento definisce nuove figure professionali tra il personale tecnico/direttivo le cui denominazioni e mansioni sono specificate in appresso.

L'**Accountable Manager** è responsabile della certificazione ed è il garante che il gestore operi in conformità al Regolamento ed alle norme e leggi applicabili.

È la figura, da individuare nell'ambito dei vertici aziendali, con l'autorità e l'autonomia per provvedere alle risorse umane e finanziarie necessarie ad assicurare che tutte le attività siano condotte in sicurezza, secondo le previsioni del Regolamento e secondo qualsiasi altra condizione definita dal gestore stesso.

Il **Post Holder dell'area di movimento** assicura la corretta effettuazione delle attività necessarie per svolgere le seguenti funzioni:

- l'esecuzione in sicurezza della movimentazione degli aeromobili e dei mezzi, di tutte le attività e le operazioni connesse con il volo che si svolgono o comprendono l'area di movimento e della gestione della stessa;
- la gestione dei servizi connessi con il volo;
- il monitoraggio delle aree soggette a lavori;
- il monitoraggio degli eventuali ostacoli presenti sulla pista che possano influire sulle operazioni di decollo e di atterraggio;
- il monitoraggio dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa;
- l'allontanamento dei volatili (o l'attuazione del piano di prevenzione e di controllo del rischio da impatto con volatili, se esistente);
- il controllo delle procedure aeroportuali per il contenimento del rumore;
- la registrazione dei dati relativi agli incidenti e agli inconvenienti gravi, della rimozione dei mezzi e degli aerei incidentati;
- la redazione e l'implementazione dei piani di emergenza per le parti di competenza;
- la gestione e la formazione del personale alle proprie dipendenze.

Il **Post Holder terminal** assicura la corretta effettuazione delle attività necessarie per svolgere le funzioni attribuite all'area del terminal, che comprendono:

- le procedure ordinarie di sicurezza e di assistenza ai passeggeri e di quelle che, ai fini della "safety", interessano la correlazione del terminal con l'aeromobile e più in generale il lato aria;
- la redazione e l'implementazione delle procedure di crisi e di "contingency" nonché dei piani di emergenza.

Il **Post Holder progettazione** garantisce che tutte le attività necessarie per svolgere le funzioni attribuite all'area di progettazione delle infrastrutture e dei sistemi vengano svolte correttamente. Tali attività, in particolare, riguardano:

- la conformità delle progettazioni, di proprio sviluppo o effettuate da terzi, di tutte le nuove infrastrutture relative alle aree terminal, movimento (ivi comprese piste, raccordi, piazzali, taxiway, ecc.) sedime aeroportuale e aree limitrofe;
- la conformità ai regolamenti in vigore della progettazione di tutte le ristrutturazioni;
- la determinazione e la comunicazione dei dati relativi alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto;
- l'efficacia della progettazione relativamente ai livelli di sicurezza attesi;
- le attività previste dalle vigenti normative in materia ambientale ed il monitoraggio sulle interrelazioni aeroporto/territorio.

Il **Post Holder manutenzione** ha, infine, il compito di far sì che tutte le funzioni attribuite all'area di manutenzione delle infrastrutture siano conformi ai canoni stabiliti dalle norme. A tal fine occorre svolgere le seguenti attività:

- la predisposizione dei programmi manutentivi di tutti gli apparati, edifici, segnaletica, AVL, piste (con particolare riferimento al pavement management system), incluse la verifiche periodiche delle condizioni di aderenza delle piste ed il controllo dei sistemi di illuminazione piste e la segnaletica luminosa, taxiway, raccordi, strade aeroportuali, recinzioni, drenaggi, equipaggiamenti e mezzi di trasporto ed attrezzature speciali (De Icing Bay e De Icing Systems, mezzi per rimozione aerei incidentati), alimentazioni ecc. che concernono l'aeroporto nella sua completezza;
- il controllo periodico dello stato della pista, delle taxiway e dei raccordi, della segnaletica orizzontale, verticale e luminosa, dell'area movimento e più in generale la effettiva e corretta attuazione della manutenzione programmata e straordinaria, al fine di garantire la costante efficienza di infrastrutture ed impianti per il mantenimento di un adeguato livello di sicurezza delle operazioni.
- la segnalazione ed il controllo delle aree soggette a lavori.

In figura 2 è riportata una rappresentazione schematica del livello gerarchico relativo a tali operatori aeroportuali.

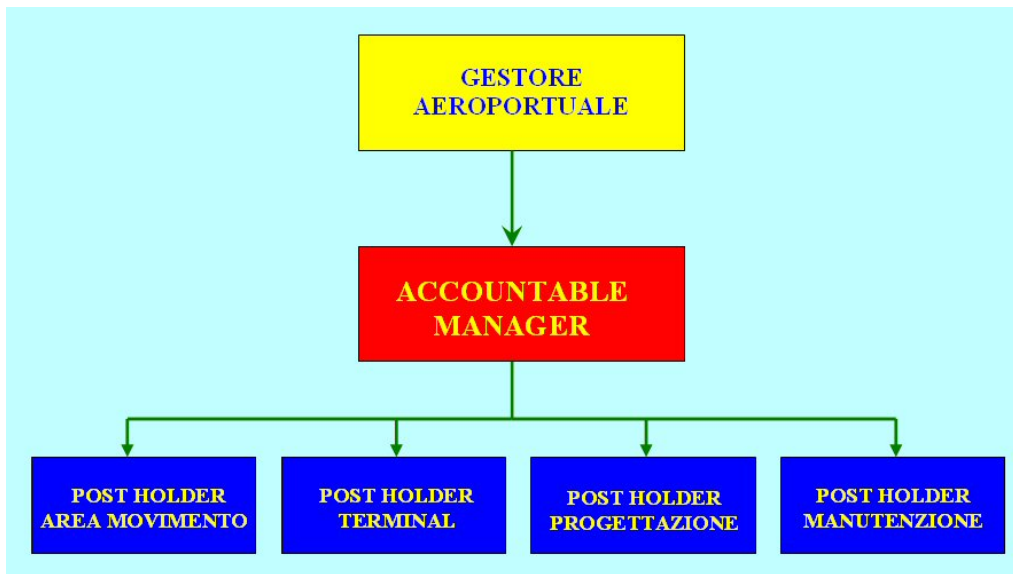


Figura 2 – Struttura organizzativa per lo svolgimento delle attività connesse alla Certificazione aeroportuale

La gestione della sicurezza aeroportuale

Un altro standard che, secondo le indicazioni dell'ICAO, dovrà diventare applicabile il **24 novembre 2005**, richiede un **Safety Management System (SMS)** per ogni aeroporto, cioè un sistema di gestione della sicurezza che descriva la struttura dell'organizzazione, nonché i compiti, i poteri e le responsabilità, e che assicuri che le attività siano condotte in modo documentato e controllato. Gli SMS sono strumenti da utilizzare per la creazione del processo di identificazione delle carenze di sicurezza e delle azioni correttive che possono essere effettuate per ripristinarla, in maniera tale da garantire sempre livelli di sicurezza e di qualità adatti.

Tra gli elementi fondamentali di un SMS si evidenziano ad esempio:

- il monitoraggio delle prestazioni infrastrutturali;
- la valutazione dei livelli di servizio operativi;
- la scelta delle eventuali azioni correttive da intraprendere;
- la valutazione dei miglioramenti ottenuti.

Il gestore provvede al monitoraggio continuo dello stato delle infrastrutture, nonché alla manutenzione delle stesse per assicurarne l'efficienza delle prestazioni d'uso.

I programmi di manutenzione di infrastrutture ed impianti devono tener conto degli aspetti tecnici e del tipo di uso, indicando inoltre la frequenza e le modalità con cui viene effettuato l'intervento di manutenzione.

Conclusioni

La sicurezza degli aerodromi ha come obiettivo la massima salvaguardia dell'incolumità delle persone e dell'integrità delle cose nello svolgimento delle diverse fasi che contraddistinguono le attività aeroportuali.

L'attività di volo è, per ragioni evidenti, caratterizzata da elevata potenzialità lesiva in caso di evento accidentale. In virtù di ciò, è facile comprendere come l'aumento dei margini di sicurezza delle operazioni di volo sia un obiettivo prioritario per il cui perseguimento occorre l'impegno di organismi giuridici e tecnici di vario livello (gli Stati, le organizzazioni che si occupano di sicurezza, i costruttori e gli operatori del settore).

In tale ambito si inquadra lo studio proposto dal presente gruppo di ricerca; infatti, si è voluto mettere in evidenza come l'attuale panorama normativo nazionale ed internazionale imponga agli enti gestori un'attenzione sempre maggiore verso le problematiche inerenti alla sicurezza aeroportuale.

In particolare, la nascita di nuovi strumenti per la pianificazione e la gestione degli aerodromi come la Certificazione ed i Safety Management System, esige, inoltre, maggiori competenze in tutti quei settori associati direttamente o indirettamente alla sicurezza degli aeroporti (gestione dell'area di movimento e dei terminal, operazioni di manutenzione, ecc.).

In tale contesto si inquadrano infine le nuove figure professionali, sulle cui mansioni ci si è ampiamente soffermati nei paragrafi precedenti, che, inserendosi nei piani operativi di gestione ridisegnati dalle nuove direttive, contribuiranno ad una organizzazione maggiormente razionale di tutte quelle attività legate alla sicurezza degli aeroporti.