

# APRON, nel limbo di un aerodromo.

## Una analisi tecnica

a cura di ATC Batter

“Aerodromo” è identificazione e rappresentazione di quella parte aeroportuale in cui attinge il preposto Ente ATCS (TWR) e, per assolvere alla primaria azione operativa del Trasporto Aereo, ogni Compagnia Aerea e il Gestore Aeroportuale (per la parte strettamente aeronautica), sotto la vigilanza di ENAC. (Pw.P n°2)

E' la “finestra” dedicata che ci riserva una visione sufficientemente chiara delle operazioni e/o funzioni correlate al relativo servizio funzionale.

Difficile cogliere, invece, la viscosità latente che si può incontrare e nel fornire e nel ricevere (fornitori di servizi e utenti degli stessi) alcuni “servizi” in alcune “aree” pur essendo formalmente, servizi e aree chiaramente identificate e definite. L'area apron, per esempio, è, o dovrebbe essere, delimitata almeno da una Apron Safety Line. Delimitata perché il servizio operativo fornito è decisamente diverso da quello che viene fornito nell'area confinate quale “via di rullaggio”.

In apparenza questa viscosità può sembrare curiosa in un contesto notoriamente codificato da regole e normative tecniche che, sulla base delle esperienze ed eventi significativi raccolti ed analizzati per decenni e decenni, si sono potute aggiornare ed adattare alla evoluzione tecnologica e all'incremento di domanda con il preciso obiettivo di incrementare la valenza della sicurezza e dell'efficienza di tutto il sistema.

E' un processo che ha interessato in modo significativo tutta la filiera industriale, tecnica, operativa e dei servizi in genere di ogni settore ma l'analisi proposta si limita a circoscrivere il mondo ATCS calato sull'aerodromo. E il “marker” identificativo, che pare necessiti particolare attenzione gira, appunto, attorno all'APRON.



Dal DOC 4444 Chapter 1. Definitions (Pw.P. n° 3, 4, 5, 6)

Aerodrome. A defined area on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

Aerodrome control service. Air traffic control service for aerodrome traffic.

Aerodrome traffic. All traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome.

Manoeuvring area (Area di manovra). That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.

Movement area (Area di movimento). That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the aprons

Apron (s). A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance.

Air Traffic Control Service (ATCS ) A service provided for the purpose of:

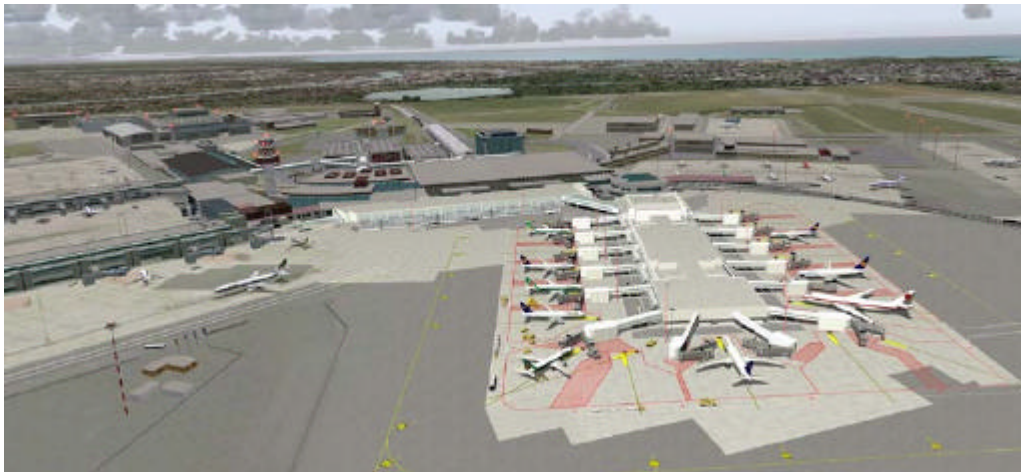
- a) preventing collisions:
  - 1) between aircraft, and
  - 2) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and
- b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic

L'Apron non appartiene alla "Manoeuvring Area" ed è, di fatto, fuori dalla competenza ATC.

In chiaro: è fuori dalla competenza dell'Ente ATCS, noto come TWR, delegato a fornire il Servizio ATCS sull'aerodromo di competenza. (Pw.P.n°7)

Questo è quanto emerge dal DOC 4444 fatto proprio (adottato, recepito ndr) dalla quasi totalità degli Stati membri di ICAO, Italia compresa. E per noi "Italia" correva l'anno 2002, dopo i timidi tentativi di fine '900 passati attraverso recepimenti provvisori in attesa di quelli definitivi sistematicamente procrastinati nel tempo a venire.

A seguire, anche qui dopo una attesa che durava dal 1942, assistiamo anche alla promulgazione della Revisione del Codice della Navigazione che decreta (spavalidamente ndr) .....Art.691 bis (e non solo ndr): .....ENAV S.p.A, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di Manovra e assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. (Pw.P.n°8,9)



Fiumicino: tra moli, terminals e apron

Ma i "piazzali" sono "Apron(s)" che non rientrano nella porzione di aerodromo gestita dalla TWR (ENAV S.p.A o Aeronautica Militare previa convenzione ENAC, ove competenti in aeroporti militari aperti al traffico civile). In aeroporti prettamente militari il dispositivo normativo è di esclusiva pertinenza della Forza Armata ed è, si presuppone, conforme alle sue necessità operative.

Nella nota tecnica di recepimento di ENAV S.p.A., del DOC 4444, sia in relazione al Chapter 1. Definitions che al Chapter 7. Procedures for Aerodrome Control Service sostanzialmente si conferma il "recepimento del formulato ICAO" tranne alcune modifiche e/o integrazioni che non toccano minimamente le "Definitions" sopraccitate e la base delle competenze funzionali di TWR.

Per "...assicurare l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali" la TWR così com'è, e com'è di norma conosciuta, non è idonea ad "assicurare ciò". E non lo può fare perché esula dalle sue competenze. A meno che non si attivi coordinando con, e coinvolgendo, ENAC e Gestore Aeroportuale ad istituire il servizio noto come "APRON" ma che è "cosa" diversa dal Servizio TWR. Il servizio "Apron", ove e ovunque sia istituito, NON fornisce il Controllo del Traffico Aereo.

E nel DOC 4444, Air Traffic Management, non compare tale area come funzionale alle procedure operative per il Servizio della Navigazione aerea.

A maggiore chiarificazione: in una gestione "apron" ci potrà essere azione partecipata di personale appartenente a ENAV S.p.A. (o AM ove competente) e Gestore Aeroportuale e/o Vettore predominante o esclusivo di un Apron ma non può essere minimamente associata/identificata con l'Agenzia che, Istituzionalmente, fornisce il Servizio di Controllo del Traffico Aereo, né con il Servizio stesso.

Sotto il profilo delle funzioni ATCS va anche rilevata la non congruità dei termini "...disciplina e controlla..." che paiono riduttivi e fuorvianti perché rimescolano intendimenti operativi con diverse funzionalità insite nel Servizio fornito dalla TWR senza evidenziarne quello fondamentale: il Servizio di Controllo del Traffico Aereo su aerei, mezzi e quant'altro (persone e/o cose) sull'area di Manovra.

Con l'Art.691 bis si intendeva, certamente, "indicare funzioni di massima" (come per il restante articolato ndr) ma si ometteva di prendere atto, a chiarificazione d'intenti e funzioni operative, delle "Definitions" del DOC 4444 solennemente recepite.

Pare chiaro, anche, che il "Codice" deve assolvere funzioni diverse e diversificate da quanto si propone un DOC ICAO ma la non "uniformità di linguaggio" può generare "intendimenti" che paiono portatori, anche sani, di disfunzioni poco piacevoli. E, come tali, necessitano il massimo impegno, a tutti i livelli, per renderli minimali.

Per capire a fondo la problematica è doveroso fare un passo indietro e ricorrere alla evoluzione storica del Servizio ATCS di un Aerodromo con attenzione alla realtà nazionale.

Gli "Aerodromi" (terminologia oggi genericamente accorpata dal "Codice di Navigazione" in "Aeroporti/o") nascono come organizzazione tecnica e funzionale con matrice militare. Si attinge alle norme Internazionali ma le si definiscono "in proprio" attraverso la pubblicazione di norme e regolamenti e manuali operativi ATS. E sono caratterizzate da una cultura operativa indifferenziata ed omnicomprensiva, al di là della tipologia dell'aeroporto. E non poteva essere che così. E così era, a similitudine, anche per le compagnie aeree.

Chi mai si sognava, alle dipendenze della Aeronautica Militare, di "distinguere" le proprie azioni funzionali ATCS in relazione alla "presenza" dell'aeromobile sul "piazzale" invece che sulle vie di rullaggio? E oggi è ancora così. E in particolare sugli aeroporti militari e militari aperti al traffico civile. E non pare possibile, certo, pensare diversamente. E nella nostra natura (Piloti e Controllori) la "disponibilità" a risolvere il contingente.

Qual'è il Pilota o Controllore del Traffico Aereo che non ricordi che, fino ad un passato non certo tanto remoto, l'aeromobile veniva preso in consegna nella "parking area" dalla TWR e il Pilota si "affidava" alla stessa chiedendo "autorizzazione a mettere in moto" o, se in arrivo, dichiarando il raggiungimento della piazzola di sosta e il relativo "switch-off" come a suggellare la chiusura di un rapporto o meglio la fine di un Servizio operativo?

Probabilmente quanto delineato rappresenta la realtà quotidiana di qualsiasi Controllore del Traffico Aereo. Operativo nelle ACC Italiane. Dalla TWR alla richiesta del Pilota di "autorizzazione a mettere in moto" la replica scontata era "autorizzato". In assenza di impedimenti, naturalmente.

E questo avveniva da sempre fino a pochissimi anni fa. In seguito con l'adozione del sistema FDP integrato con l'automazione delle TWR il consenso alla "messa in moto" ha assunto una funzione sistemica.

E così è, ancora, in tutti gli aeroporti militari. Stessa base normativa e formativa.

Stessa cultura. E così è, ancora, in tutti gli aeroporti militari aperti al traffico civile. E così è, ancora, nella stragrande maggioranza degli aeroporti civili sul territorio nazionale fatta eccezione di rarissime realtà aeroportuali. Un paio, forse, dove esiste il "servizio apron".

Negli ultimi decenni la normativa, la formazione teorica e la stessa cultura di base hanno subito modificazioni significative ed apprezzabili sotto ogni profilo sia in campo civile che militare. Anche la crescita della domanda di trasporto aereo ha registrato incrementi esponenziali.

A fronte di tutto ciò si registra una struttura funzionale del servizio su area "apron" particolarmente nebulosa sotto il profilo della "convinzione" del tipo di servizio ricevuto dal pilota e della altrettanta "convinzione" del tipo di servizio fornito dal Controllore di Torre. Trattasi, purtroppo, di "convinzioni" non sovrapponibili.

Oggi il pilota non chiede più (o non dovrebbe chiedere più) "autorizzazione a mettere in moto". Si dichiara semplicemente "pronto a mettere in moto".

E la TWR non concede più (o non dovrebbe concedere più) "autorizzazione a mettere in moto" ma ne prende semplicemente atto e "approva" (non autorizza/no clearance) DOC 4444 12.3.4.3/4/5.

Poi, la TWR, assegna "autorizzazione a rullare e la relativa SID....ma trattandosi di una "autorizzazione ATC" (clearance ATC) deve, la stessa, avere anche in inizio di validità che non può certo identificarsi con la "piazzola di sosta" (o "piazzale") semplicemente perché posta in area non assoggettata alla competenza della TWR.

La validità della "autorizzazione ATC" ad entrare nella via di rullaggio (appartenente all'area di manovra) inizia dal "Punto X" che definisce chiaramente il confine fra l'apron e l'area di manovra.

Viceversa, ovvero per un a/m diretto al parcheggio, "l'autorizzazione ATC" avrà termine (perderà la sua efficacia) al corrispondente "PuntoY" (o lo stesso punto X se la taxiing è unica) che definisce il confine fra l'area di manovra e l'apron.

Ma il pilota, che ha stabilito un contatto diretto TBT con la TWR sin dalla sua posizione di "parcheggiato" per manifestare il suo essere pronto ad intraprendere la "via del rullaggio" per il successivo decollo è a conoscenza che la "Torre" non è competente nel tratto "parking - Punto X" e che le eventuali informazioni/consigli in relazione a quel tratto, e ricevute via TBT, non rappresentano assunzione di responsabilità oggettiva, da parte della TWR, verso eventuali collisioni con aerei, ostacoli, mezzi e personale presente nel (o lungo il) tratto predetto?

Non ci sono assolutamente dubbi sul fatto che il pilota conosca ciò. Ma non ci sono assolutamente dubbi neppure sul fatto che una tale situazione sistemica e strutturale sotto il profilo "operativo" induca a sottovalutare l'oggettiva responsabilità.

E questo vale anche per il Controllore TWR che assai difficilmente ricorda al (o informa il) pilota che l'autorizzazione ATC, di cui ne assume piena ed oggettiva responsabilità, vale solo da un certo "Punto X" in poi.

E dire che una casistica simile la ritroviamo in volo quando un a/m in un'area non controllata chiede "autorizzazione" ad entrare o attraversare uno spazio aereo "Controllato" sulla frequenza TBT dell'appropriato Ente ATC (o per il tramite del FIC). E in questo caso il Controllore del T.A. emette la rispettiva "clearance ATC" specificando i termini della validità della stessa ovvero inizio e fine, e comunque, sempre entro "Spazi" di effettiva competenza e pertinenza.

Il "piazzale" o "Apron" non è area assoggettata al Controllo del Traffico Aereo così come non lo è uno spazio aereo non controllato. Il primo è parte integrante dell'area di Movimento il secondo è parte integrante della FIR. E gli a/m presenti in tali aree "possono" contattare via TBT l'Ente ATCS

Ritorniamo all'Art.691 bis del Codice della Navigazione: ".....ENAV S.p.A. assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali"

Cosa significa tutto ciò quando è noto a tutti che la quasi totalità dei nostri aeroporti è sprovvista di una organizzazione operativa specifica per soddisfare quanto decretato. E non sarà comunque ENAV S.p.A. Sì, in un futuro, potrà anche essere. Ma oggi cosa facciamo? Chi è il responsabile? Se non vengono reclamati "danni" il tutto assume, oggi, il consueto aspetto del "dato/fatto per doverosità". E che non è assolutamente poca cosa visto il mondo in cui viviamo.

Nel momento in cui qualcuno reclamerà dei "danni" tutti si tireranno fuori e "tutto ciò che è stato dato/fatto per doverosità" assumerà i connotati di una azione individuale ed impropria. Senza copertura alcuna. Una semplice azione unilaterale non contemplata da norma. Quindi censurabile secondo la prassi del "Diritto". E il nostro "sistema" a tutt'oggi non chiarisce. E pare essere colpito da manifesta afasia frutto, primario, di incomprensibili silenzi. (Pw.p.n°10)

E', questa, una sollecitazione garbata e non deve essere additata, in prospettiva, come portatrice di "improprietà" solo perché richiama l'attenzione su alcune problematiche che non brillano, spontaneamente, in chiarezza.

Una valenza distorsiva, anche se ipotizzata a distanza, va valutata da chi "dispone" in modo tale da rendere ogni "dispositivo" valido e positivo ai fini funzionali per rendere sempre più sicuro il volare, coscienti che lo stesso ha inizio ancor prima della rincorsa per il decollo. Trattasi di un inciso frutto delle mie esperienze passate. (Pw.P.n°11,12)

Fra piazzali/apron/manoeuvring area/movement area/controllo/Controllo del Traffico Aereo/...e su altro ancora, legato alla vita di un a/m con le "ruote a terra" su di un Aerodromo, pardon Aeroporto, anche il Codice vuole la sua parte, c'è ancora molto da "capire". E vale per tutti.

Ultima nota. Non ci si lasci ingannare dal termine "controllo" presente nel Codice: non necessariamente sta' ad indicare Controllo del Traffico Aereo, così come da "Definitions ICAO".

Ma ICAO ha le sue "Definitions". Il "Codice" ha ritenuto farne a meno; e avrà le sue esigenze.

Ma, così come è ora, il limbo è assicurato anche da questa mancata uniformità di termini.

E' una finestra aperta su una precarietà attiva latente. Gli interventi di natura correttiva ed informativa appaiono obbligati.

E non è che la riflessione proposta sia aggrovigliata. Così come non è aggrovigliata la normativa ICAO. Ciò che rende la "matassa apron" un groviglio, un limbo sotto l'aspetto del "Diritto", è la nostra quotidiana leggerezza applicativa del complesso dispositivo di "Rules & Recommended Practices" influenzata dalla disponibilità degli attori operativi ovvero dei Piloti e dei Controllori del Traffico Aereo e dalla nebulosità dell'Ente "regulator"

La disponibilità trova conforto applicativo nel "marker" che sta alla base di entrambe le figure professionali: la soluzione immediata e pratica del contingente. Ma il contingente è tale se non è sistemico. Ma è possibile trovare una simile disponibilità in chi, ipoteticamente, può essere chiamato a valutare in "Diritto"? Non dimentichiamo che, comunque, tutti operano con la convinzione e la determinazione necessaria per garantire il massimo livello di sicurezza. E per garantire la massima trasparenza del "Diritto".

Comunque "campi" diversi la cui competenza ricade su figure professionali diverse. E anche il risultato, le opinioni e le analisi risultano essere diverse. E spesso appaiono come ossimoro. C'è molto da fare per togliere il nostro Apron dal limbo. Per dare maggiore certezza alla valenza della "SICUREZZA". E del "DIRITTO".

E va fatto prima che chi in nome del diritto dispone venga chiamato, suo malgrado, a disporre sentenza. Se questo "status di condizione non ben definito" dell'Apron risultasse, oggi e in casa nostra, evento anacronistico nella quotidiana espressione operativa del Air Traffic Management non potrebbe che essere accolto con un sospiro di sollievo. E con una esclamazione spontanea: finalmente! Era ora.

E' bene non dimenticare che anche l'incertezza e l'ipotesi teologica sul limbo, citata nei Vangeli, ha trovato di recente autorevole pronuncia in quanto riconosciuta "non verità definita da fede". L'incertezza.

Ma l'ipotesi rimane inalterata, quale ipotesi teologica possibile. Un rebus per i mortali. Un perfetto parallelismo con il nostro APRON.

Equiparazione forzata? E' probabile. Ma la nostra non è certo "fede legata alla salvezza delle anime" ma "cultura operativa legata a garantire sicurezza, a persone e cose, e a salvaguardare le azioni operative funzionali". E a questo dobbiamo rispondere.

E questo ci basta per ritenere accettabile il figurato. E questo ci basta per sollecitare interventi chiarificatori all'Ente "regulator" ed azioni operative appropriate all'Azienda di Servizi ATCS. Azioni operative appropriate e finalizzate a fornire un servizio certo "in azioni e in diritto"

Ora ci troviamo di fronte ad uno "status operativo", accettato e tollerato di fatto. E non conforme ai dispositivi normativi e tecnici con funzione di Legge. E propiziatore di precarietà di "diritto". E alla Legge si attiene chi è chiamato a disporre sentenza. Ovvero in nome della Legge interpreta, applica e dispone. (Pw.P.n°12,13,14 )

Le nostre idee e le nostre convinzioni dettate dalla necessità pratica possono essere anche utili, nel quotidiano. In caso di "evento", però, difficilmente troveranno attenzione adeguata. "Ente regulator" e "Azienda di Servizi ATCS" e/o A/M sono consapevoli di ciò? (Pw.P.n°10,11)

E, ancora, sono consapevoli di ciò i Piloti e i Controllori del Traffico Aereo?