

aero habitat

BRIEFING

Aeroporti e Piano di Rischio, ancora ritardi

10 aprile 2009

Dopo l'adozione e recepimento **dell'Annesso 14 ICAO Aerodrome** (avviato solo nel 2002 dopo l'incidente di Linate 2001) con il **"Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti"**, l'ENAC nel Capitolo IX ha determinato le **"Condizione di vincolo"** e la **"Valutazione di impatto di rischio (third party risk assessment)"** per mitigare le eventuali conseguenze di un incidente da un lato, e per la valutazione di rischio delle attività aeronautiche al fine di un suo contenimento dall'altro.

Com'è noto l'esposizione al rischio aeronautico è correlato alla configurazione aeroportuale, alla caratteristiche tecniche-operative delle piste di volo, alla tipologia del traffico aeroportuale, alle operazioni di volo ed alla predisposizione dei conseguenti piani regolatori dei Comuni limitrofi.

Il settore dell'aviazione civile Italiana, che assicura elevati livelli di sicurezza tra i vari sistemi di trasporto, ha tuttavia urgente necessità di applicare materialmente queste norme, le sole che permettono di adeguare innanzi tutto:

- la sicurezza delle operazioni di volo;
- la salvaguardia dello staff di scalo;
- la tutela delle popolazioni dell'intorno aeroportuale;

agli standard internazionali.

La casistica incidentale "aviation" registra costantemente eventi nell'immediato delle piste di volo e la situazione di numerose piste di volo del Paese - affossate e prospicienti vaste edificazioni e un'intensa viabilità cittadina ed extra urbana - esigono opere ed inderogabili interventi di messa in sicurezza delle piste di volo.

Un provvedimento urgente che riguarda tutte le tipologie aeroportuali, dai grandi scali hub, alle piste superiori a 1800 metri fino alla migliaia di aviosuperfici con meno di 800 metri di lunghezza.