

5.5.4 Ogni altro veicolo necessario per erogare i quantitativi d'agenti estinguenti deve arrivare entro quattro minuti dalla chiamata d'allarme al servizio di soccorso e lotta antincendio, garantendo in ogni caso la continuità d'applicazione degli agenti estinguenti.

5.5.5 Il fornitore del servizio deve predisporre un programma di manutenzione preventiva dei veicoli di soccorso ed antincendio al fine di assicurarne l'efficienza dell'equipaggiamento ed il rispetto del tempo di risposta per la durata della vita utile.

5.6 SISTEMI DI ALLARME E DI COMUNICAZIONE.

5.6.1 Deve essere previsto un sistema di allarme ottico, acustico e telefonico per il personale di soccorso e lotta antincendio, nella stazione antincendio e in ogni altro presidio attivabile dalla torre di controllo.

5.6.2 Un idoneo sistema di comunicazione deve collegare la torre di controllo con ogni postazione antincendio e con i veicoli di soccorso..

5.7 STRADE DI ACCESSO IN CASO DI EMERGENZA

5.7.1 In ogni aeroporto devono essere previste strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza, ove le condizioni del terreno ne consentano la costruzione, per facilitare l'obiettivo dei tempi di risposta minimi. Particolare attenzione va posta nella disposizione di accessi rapidi alle aree di avvicinamento esterne al sedime aeroportuale.

5.7.2 Le recinzioni aeroportuali devono essere dotate di accessi alle aree esterne per mezzo di cancelli a rottura prestabilita.

5.7.3 Le strade di servizio dell'aeroporto possono essere utilizzate come strade di accesso di emergenza se sono adeguatamente ubicate e costruite. Le strade di accesso di emergenza devono essere in grado di sostenere i veicoli più pesanti che le useranno ed essere transitabili in qualsiasi condizione atmosferica.

Le strade che ricadono entro i 90 m dall'asse pista dovranno essere trattate superficialmente per prevenire l'erosione ed il trasferimento di detriti sulla pista.

Dovrà essere previsto un sufficiente spazio verticale libero da costruzioni sopraelevate per consentire il transito dei veicoli più grandi.

5.8 STAZIONI ANTINCENDIO

Le postazioni antincendio utilizzate dalle organizzazioni di cui al paragrafo 5.2, anche per il ricovero dei mezzi in dotazione, sono dislocate all'interno del sedime aeroportuale, allo scopo di garantire tempi di intervento coerenti con quanto indicato al paragrafo 5.5. Occorre prevedere delle stazioni antincendio satellite ogni qual volta i tempi di intervento richiesti non siano assicurati da una singola postazione. L'ubicazione delle postazioni antincendio deve garantire ai mezzi di soccorso ed antincendio un accesso diretto e libero all'area della pista.

6. PIANI DI RISCHIO

6.1 Scopo

Il settore dell'aviazione civile è oggi caratterizzato dal massimo grado di sicurezza tra i vari sistemi di trasporto.

Tale traguardo si basa essenzialmente sugli elevati livelli di sicurezza raggiunti nella certificazione degli aeromobili e degli aeroporti, utilizzando i più avanzati standard internazionali disponibili della tecnologia e dello stato dell'arte.

Ulteriore garanzia è fornita dalla qualificazione del personale e dalla certificazione degli operatori aeronautici.

Fermo restando il livello di sicurezza raggiunto, non può tuttavia considerarsi nulla la possibilità di accadimento di incidenti che possono coinvolgere le aree limitrofe agli scali aeroportuali.

Tali aree sono state fino ad oggi urbanizzate nel rispetto di normative che ne hanno previsto un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica; lo scopo dei piani di rischio è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti.

Il presente paragrafo fornisce gli indirizzi sulla base dei quali i Comuni redigono i piani di rischio rivolti alla tutela del territorio limitrofo agli aeroporti per il rischio connesso all'attività aerea.

6.2 Applicabilità

La regolamentazione relativa ai piani di rischio si applica, come previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione, a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile.

Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, adottati in base al presente paragrafo, si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto.

Il piano di rischio definisce le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nelle direzioni di decollo ed atterraggio non è preventivamente fissata dal citato art. 707 in ragione del tipo di aeroporto.

Il piano di rischio consente quindi di individuare le aree non soggette a vincolo e fornisce elementi per l'ottimale gestione della situazione in essere in quelle sottoposte a tutela.

6.3 Natura e contenuti dei piani di rischio

Il piano di rischio è un documento contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni ai sensi dell'art. 707 del codice della navigazione.

Le indicazioni e le prescrizioni sono finalizzate a tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente.

Fatte salve ulteriori specifiche indicazioni contenute in normative nazionali e regionali, per la redazione dei piani di rischio si applicano i requisiti riportati nei successivi sub paragrafi.

6.4 Condizione di vincolo

L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio; ciò al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente.

La mitigazione delle conseguenze si basa:

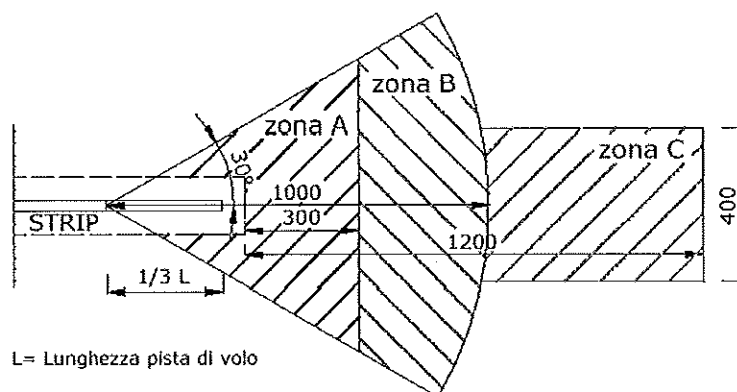
- sulla limitazione di presenza umana;
- sull'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti.

6.5 Individuazione e definizione delle zone di tutela

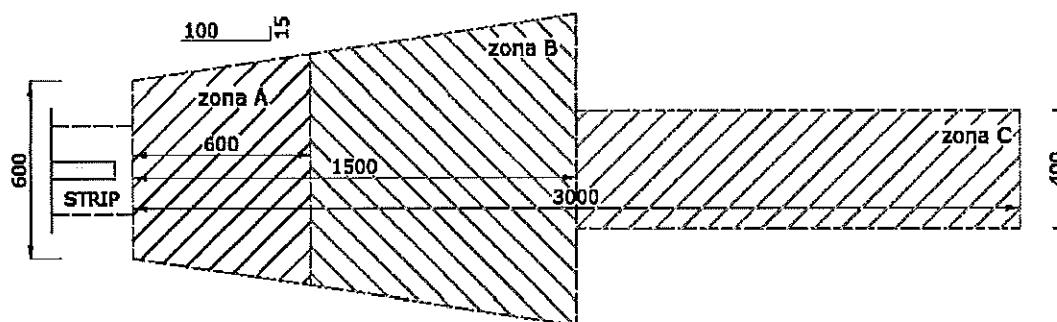
L'esposizione al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia di aeromobili che possono operare sull'aeroporto ed è pertanto riferibile alle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo; essa è anche correlata alla tipologia del traffico aeroportuale.

In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, le diverse zone di tutela sono individuate in settori omogenei, illustrati nelle figure seguenti.

Per piste di volo di codice 1 e piste di volo di codice 2:



Per piste di volo di codice 3 e piste di volo di codice 4:



La geometria delle zone tiene conto della diversa caratterizzazione delle operazioni di decollo e di atterraggio.

Per ciascuna zona sono previsti vincoli all'edificazione e sono definite le attività compatibili, in coerenza con quanto indicato nel presente paragrafo.

La differenziazione delle indicazioni e delle prescrizioni nelle tre zone provvede a fornire un uniforme livello di tutela.

6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio

Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

Nelle tre zone vanno evitate:

- insediamenti ad elevato affollamento;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.

6.7 Adozione dei piani di rischio

Il piano di rischio è redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il piano è redatto in maniera coordinata.

L'ENAC, ricevuto il piano di rischio dai Comuni, esprime il proprio parere sulla base di valutazioni di tipo aeronautico.

Nelle proprie valutazioni l'ENAC tiene conto dei dati aeronautici che caratterizzano l'aeroporto nello scenario attuale e futuro così come delineato nel piano di sviluppo segnalando le eventuali esigenze di adeguamento.

I cambiamenti significativi di tali parametri, se hanno impatto sui piani di rischio adottati, sono comunicati dall'ENAC ai Comuni al fine di valutare le ricadute sul territorio e di procedere all'eventuale aggiornamento del piano.

6.8 Valutazione di impatto di rischio (third party risk assessment)

In aggiunta ai piani di rischio di cui all'art. 707 del Codice della navigazione, precedentemente trattati, lo stesso codice prevede all'art. 715 la valutazione di rischio delle attività aeronautiche al fine di un suo contenimento. Tale valutazione, effettuata mediante l'uso di metodi scientifici, è applicabile solo ad aeroporti interessati da significativi volumi di traffico.

A tal fine, secondo quanto previsto dal citato art. 715, l'Enac individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e ne comunica i risultati ai Comuni interessati per l'adeguamento delle misure previste nei piani di rischio adottati.