



**VALUTAZIONE DELLE AREE
DI DECOLLO E
ATTERRAGGIO SECONDO
AMC1 ADR.OPS.B.005(B) (B)**

Revisione 1 del 02/12/2021

SOMMARIO

0	PARTE GENERALE.....	2
0.1	Prefazione.....	2
0.2	L'aeroporto di Bolzano	2
0.2.1	<i>Le piste di volo</i>	3
0.2.2	<i>Mezzi in dotazione ai vigili del fuoco aeroportuali</i>	3
0.3	Varchi aeroportuali carrabili.....	5
1	VALUTAZIONE DEL TERRITORIO ALL'INTERNO DELLE AREE DI AVVICINAMENTO E DI DECOLLO.....	6
1.1	Individuazione delle aree	6
1.2	Aree a nord delle piste	7
1.2.1	<i>Aree all'interno dell'approach /departure areas.....</i>	9
1.2.2	<i>Valutazione dei varchi a nord e dell'intervento nel territorio.....</i>	10
1.3	Aree a sud delle piste	12
1.3.1	<i>Aree all'interno dell'approach /departure areas.....</i>	13
1.3.2	<i>Valutazione dei varchi a sud e dell'intervento nel territorio.....</i>	14
1.4	Distaccamenti Vigili del Fuoco nei dintorni dell'aeroporto.....	25
2	INTERVENTO DI SOCCORSO E ANTINCENDIO.....	26
2.1	Area a Nord.....	26
2.2	Area a Sud.....	27
3	CONCLUSIONI	28

0 PARTE GENERALE

0.1 Prefazione

La presente relazione, allegata al Piano di Emergenza Aeroportuale dell'aeroporto di Bolzano, ha lo scopo di fornire la valutazione delle aree di avvicinamento e di decollo entro i 1.000 m dalle soglie pista al fine di determinare le opzioni di intervento possibili come indicato nell'*Implementing Rule AMC1 ADR.OPS.B.005(b) (b)*.

Le aree a nord e a sud dei fine pista sono state valutate in funzione di:

- Ubicazione dei varchi di emergenza e raggiungibilità;
- Conformazione del territorio per il passaggio dei mezzi di soccorso;
- Urbanizzazione del territorio e adeguatezza dei mezzi di soccorso;

al fine di ampliare il campo di applicazione del Piano di Emergenza Aeroportuale all'esterno del sedime in modo da ottimizzare l'intervento dei Vigili del Fuoco in caso di incidente aereo.

0.2 L'aeroporto di Bolzano

L'aeroporto di Bolzano (Nome ICAO LIPB; Nome IATA BZO), ubicato a sud della città si trova in linea d'aria a 4,80 km dal centro cittadino ad una quota di 240,49 m s.l.m. Il centro abitato più vicino è la frazione di San Giacomo del comune di Laives che si trova, a est, ad una distanza misurata in linea d'aria di 350 m.

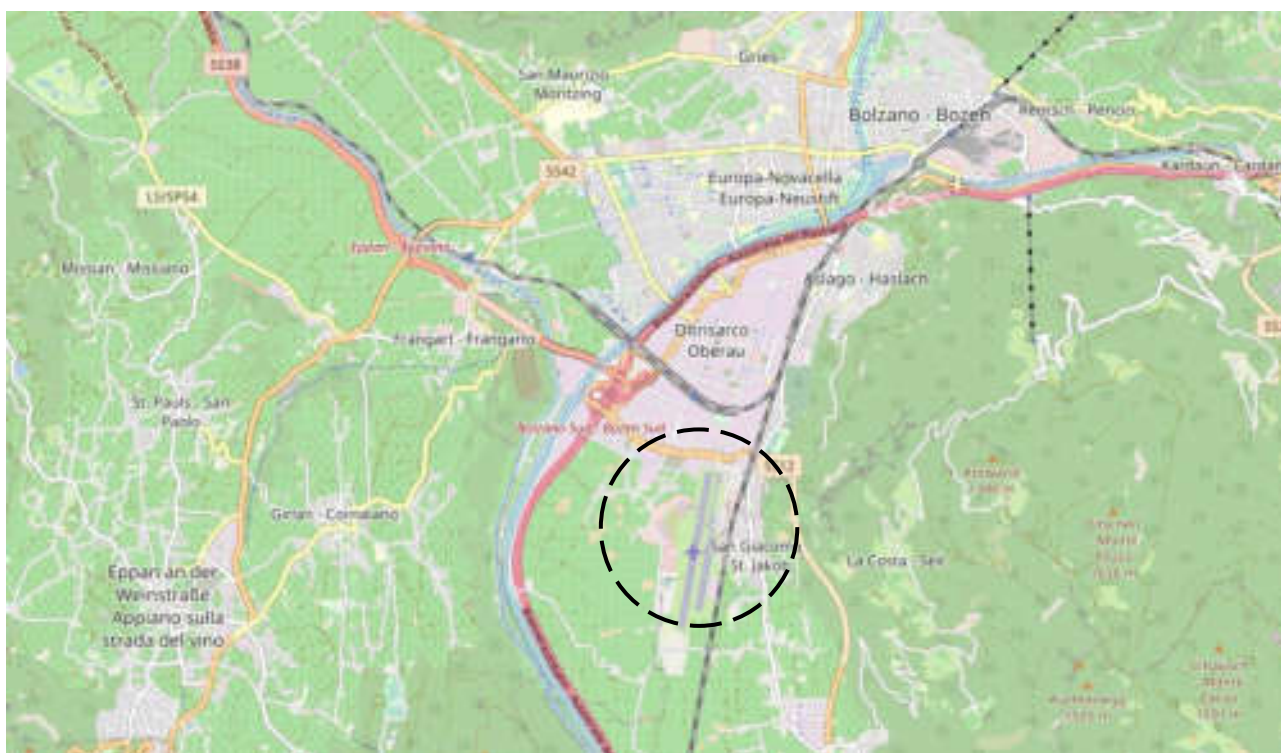


Figura 1: ubicazione dell'aeroporto a sud della città di Bolzano.

Le Coordinate geografiche del punto di riferimento dell'aeroporto (ARP) determinate sulla base del World Geodetic System – 1984 (WGS-84) sono:

Latitudine: 46°27'37" N

Longitudine: 11°19'35" E

0.2.1 Le piste di volo

L'aeroporto di Bolzano è dotato di due piste di volo aventi orientamento 01-19 ovvero quasi perfettamente in asse nord - sud:

- Pista principale: 1.432 m x 45 m con copertura in conglomerato bituminoso (asfalto) con possibilità di operazioni notturne (atterraggio su 01 e decollo da 01/19);
- Pista secondaria 653 m x 20 m con copertura in erba utilizzabile esclusivamente di giorno (effemeridi) con le regole del volo a vista.



Figura 2: planimetria dell'aeroporto di Bolzano. Si vedono chiaramente le due piste di volo.

0.2.2 Mezzi in dotazione ai vigili del fuoco aeroportuali

Il Corpo Permanente dei Vigili del Fuoco della PAB (Corpo della Provincia Autonoma di Bolzano facente capo alla protezione civile provinciale) è presente all'interno del sedime aeroportuale con un proprio distaccamento (caserma) ubicato ad ovest della pista principale, accessibile unicamente dall'airside.

I Vigili del Fuoco garantiscono una copertura antincendio di quinta categoria ICAO (vedasi certificato di aeroporto e AIP).

I VV.F. impiegano come mezzi di soccorso e antincendio tre autocarri 6x6 opportunamente attrezzati della ditta MAN.

Mezzo VV.F.	Caratteristiche
	<p><i>Figura 3: mezzo con targa VF041BZ</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - lunghezza totale: 11.000 mm; - larghezza totale: 2.500 mm; - altezza totale: 3.800 mm; - altezza minima da terra: 380 mm; - angolo di attacco: 30°; - angolo di uscita: 30°; - angolo di rampa: 28°; - diametro di volta: 23,00 m; - massa complessiva: 26.000 kg;
	<p><i>Figura 4: mezzo con targa VF051BZ</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - lunghezza totale: 11.000 mm; - larghezza totale: 2.500 mm; - altezza totale: 3.800 mm; - altezza minima da terra: 380 mm; - angolo di attacco: 30°; - angolo di uscita: 30°; - angolo di rampa: 28°; - diametro di volta: 23,00 m; - massa complessiva: 26.000 kg;
	<p><i>Figura 5: mezzo con targa VF039BZ</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - lunghezza totale: 11.000 mm; - larghezza totale: 2.550 mm; - altezza totale: 3.800 mm; - altezza minima da terra sotto gli assali (differenziale): min. 350 mm; - angolo di attacco: min. 30°; - angolo di uscita: min. 30°; - angolo di rampa: min. 24°; - diametro di volta: 20 m; - massa complessiva: 26.000 kg;

Esaminando i dati tecnici si evince che i mezzi antincendio sono mezzi pesanti, ma comunque di dimensione minore rispetto ai mezzi impiegati negli aeroporti più grandi. Uno dei valori discriminanti per l'intervento dei

mezzi all'esterno del sedime è il diametro di sterzata che rispetto ad un automezzo compatto è ovviamente maggiore (es: VW Golf diametro di sterzata di 11 m rispetto ai 20-23 m dei mezzi antincendio).

Un altro valore molto importante è la possibilità di passaggio su terreno paludoso in condizioni meteo avverse. I mezzi antincendio sono tutti a trazione 6x6 il che permette un agile passaggio anche su terreni senza copertura in asfalto e parzialmente allagati. A tal fine sono state eseguite nel 2017 delle prove su strip allagata.

I tempi di reazione dei VV.F. sono stati testati il 10.09.2020 con invio di una nota condivisa ad ENAC con prot. 0711/20/STO/sto del 16.09.2020 e sono allegati alla presente relazione.

- Il servizio offerto dai VV.F. è in grado di raggiungere ogni zona delle piste all'interno dell'aeroporto di Bolzano entro 2 minuti dalla chiamata iniziale in buone condizioni meteo [AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2)(1) (a)].
- Le restanti aree dell'area di movimento sono raggiungibili invece entro i tre minuti [AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2)(1) (b)].

0.3 Varchi aeroportuali carrabili

La strada perimetrale interna dell'aeroporto è dimensionata in modo sufficiente per il passaggio in sicurezza dei mezzi di intervento dei Vigili del Fuoco e di altri mezzi di soccorso.

Per un accesso più rapido alla pista principale è presente una strada di servizio che collega il piazzale della caserma dei VV.F. alla pista principale.

L'aeroporto di Bolzano è dotato inoltre dei seguenti varchi:

- Un varco carraio di ingresso / uscita, non continuamente presidiato, posto in prossimità dell'edificio "torre";
- Un varco di emergenza (sfondabile) a sud-sud/ovest;
- Un varco di emergenza (sfondabile) in corrispondenza della rete perimetrale a nord.
- Un varco di emergenza (non sfondabile ma necessità di tagliare i bulloni) a sud tra le due piste.



Figura 6: ubicazione delle uscite di emergenza sullo scalo aeroportuale.

1 VALUTAZIONE DEL TERRITORIO ALL'INTERNO DELLE AREE DI AVVICINAMENTO E DI DECOLLO

1.1 Individuazione delle aree

L'Implementing Rule AMC1 ADR.OPS.B.005(b) (b) già citata precedentemente, indica la necessità di valutare le aree di *approach* e *departure* fino ad almeno 1.000 metri dalle soglie pista. Nella seguente ortofoto tali aree sono colorate con un tratteggio in arancione.



Figura 7: sovrapposizione delle approach e take-off climb surfaces delle piste di volo fino ad una distanza di 1.000 m dalle rispettive soglie.

Esaminando le aree evidenziate nella

Figura 7 si evince che:

- A sud le aree di avvicinamento, per entrambe le piste, sono quasi completamente esterne al sedime aeroportuale e quasi del tutto sovrapponibili l'una sull'altra.
- A nord quasi la totalità dell'area di avvicinamento della pista in erba si trova all'interno del sedime, mentre per la pista principale tale area si trova quasi completamente all'esterno nella zona industriale di Bolzano.

1.2 Aree a nord delle piste

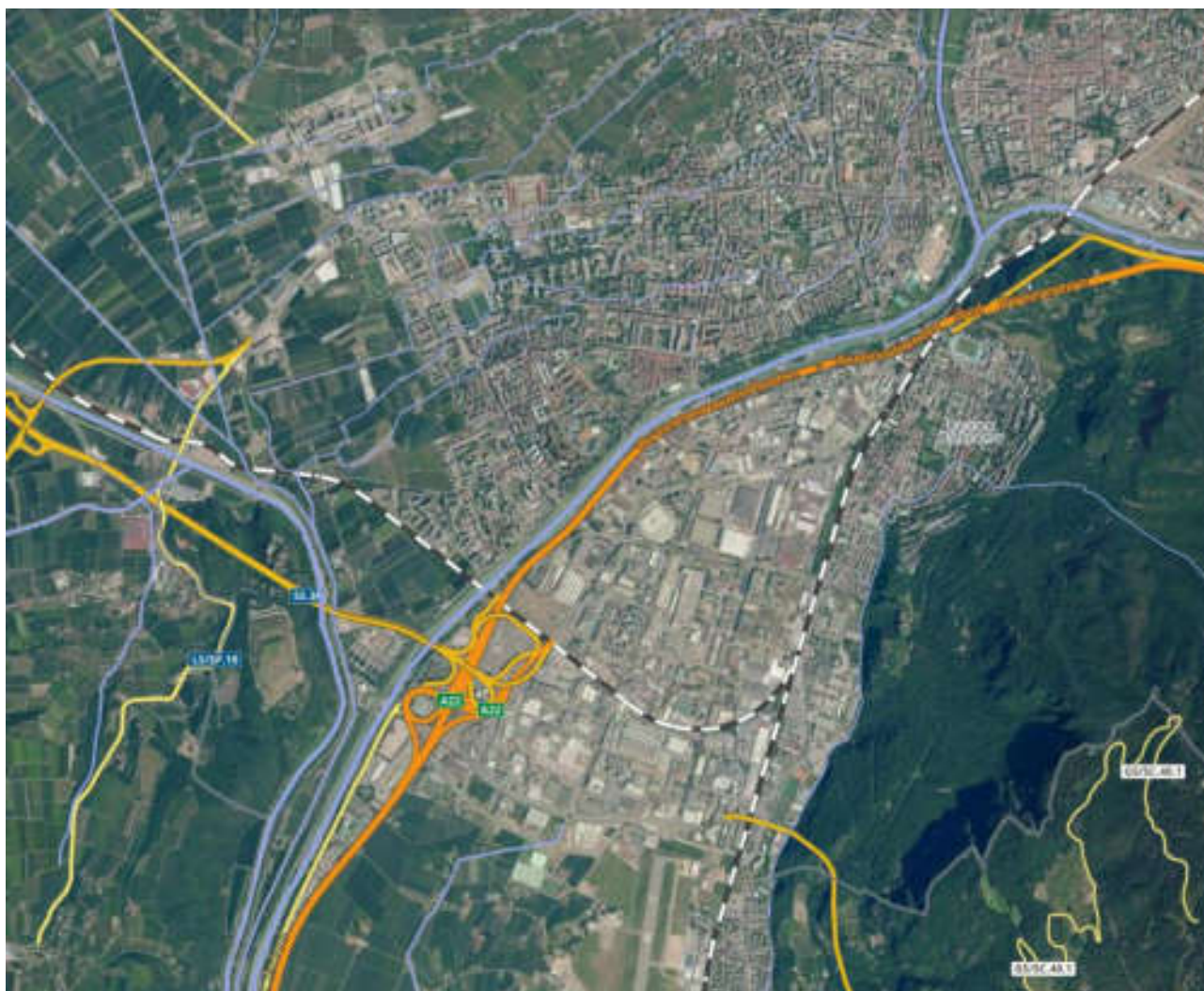


Figura 8: ortofoto a nord della pista principale. Si può notare chiaramente come l'aeroporto è nelle immediate vicinanze dell'area produttiva della città di Bolzano.

A nord dell'aeroporto il territorio è caratterizzato da una conca naturale nella quale si trova la città di Bolzano. L'area a nord, prospiciente al sedime aeroportuale, è fortemente antropizzata ed è contenuta quasi completamente all'interno della zona industriale di Bolzano.

Sono presenti due strade di percorrenza principali quali:

- Strada Statale 12 del Brennero, ubicata in galleria ad est dell'aeroporto e della valle che poi si raccorda all'autostrada del Brennero;
- Autostrada del Brennero parallela alla pista ed ubicata ad ovest della valle.

Sono presenti due linee ferroviarie:

- Linea ferroviaria Verona – Brennero parallela rispetto alle piste ed ubicata ad est dell'aeroporto;
- Linea ferroviaria Merano – Bolzano che taglia la zona industriale (in sopraelevata ed in direzione est - ovest) e che si collega all'asse del Brennero.

Una barriera naturale per il raggiungimento dell'area di avvicinamento / decollo a nord delle piste dalla sede centrale dei VV.F. è il fiume Isarco il quale si immette nel fiume Adige a sud della zona aeroportuale.

L'area di avvicinamento / decollo è accessibile dai mezzi di soccorso da Nord-Ovest attraverso i ponti sul fiume Isarco, da Nord attraverso le gallerie in località Virgolo e da Sud dalla Strada Statale del Brennero o dalla via San Giacomo.

La zona industriale di Bolzano è caratterizzata dalla presenza di insediamenti produttivi (industrie e artigianato), stabili di uffici nonché di centri di vendita (vendita al dettaglio e all'ingrosso), strutture ricettive (Hotel) e strutture pubbliche.

1.2.1 Aree all'interno dell'approach /departure areas



Figura 9: dettaglio della approach and departure area a nord delle piste fino a 1.000 m dal fine pista (vedasi linea tratteggiata gialla).

Analizzando nel dettaglio le aree esterne all'interno dei 1.000 m dell'*approach / departure area* si riscontra che:

- La prima porzione di area a ridosso del cancello di emergenza è caratterizzata da terreno incolto e che non fa parte dell'area demaniale;
- Presenza della strada statale SS12 del Brennero (a doppia corsia di marcia);
- Presenza della linea ferroviaria sopraelevata Merano Brenner (a singolo binario);
- Presenza di strade secondarie di accesso alle attività produttive;
- Presenza di attività produttive (capannoni industriali);
- Presenza di attività per servizio al pubblico (fiera, palaghiaccio, stazione ferroviaria, macello, centro riciclaggio...).

1.2.2 Valutazione dei varchi a nord e dell'intervento nel territorio

Il varco di emergenza a nord della pista asfaltata (Figura 10) è del tipo sfondabile e permette quindi in caso di necessità un rapido intervento. Il terreno a ridosso della recinzione è di proprietà privata ed essendo incolto presenta vegetazione che rende non molto agevole il passaggio dei mezzi e l'apertura del cancello stesso.



Figura 10: Foto A – cancello di emergenza a nord raggiungibile dalla via perimetrale.

Il varco carraio dell'aeroporto (Figura 11) permette l'accesso e l'uscita dei mezzi durante le normali operazioni aeroportuali e collega il piazzale antistante al terminal alla strada di accesso aeroportuale (Via Aeroporto Francesco Baracca). In caso di intervento al di fuori dell'aeroporto a nord del sedime (zona industriale) è consigliato l'utilizzo del presente varco in quanto risulta più agevole per la manovra dei mezzi pesanti.

In caso di attivazione del PEA, e nella fattispecie dello stato di incidente, il varco carraio è presidiato da un agente della Guardia di Finanza.

Il cancello del varco carraio presenta inoltre un dispositivo di apertura in emergenza tramite apposito pulsante. Il dispositivo è allarmato a mezzo collegamento al centralino della Questura di Bolzano



Figura 11: Foto B – varco carraio principale dell'aeroporto di Bolzano. In caso di emergenza viene immediatamente presidiato dalla Guardia di Finanza per gestire gli ingressi ed uscite. Il cancello non è abbattibile ma possiede un pulsante di emergenza esterno per l'apertura.

In uno scenario di incidente a Nord delle piste, ossia nella zona industriale di Bolzano, la probabilità che venga coinvolto un edificio o una struttura è molto elevata.

I mezzi antincendio aeroportuali, pur non avendo problemi di passaggio sulle strade asfaltate risultano comunque non adatti e non attrezzati per intervenire in caso di incidenti in aree fortemente antropizzate in quanto sono idonei solo per interventi su vaste aree aperte come quelle aeroportuali.

I Vigili del Fuoco Aeroportuali non riuscirebbero comunque garantire l'intervento in tempi brevi a causa del territorio fortemente urbanizzato.

1.3 Aree a sud delle piste

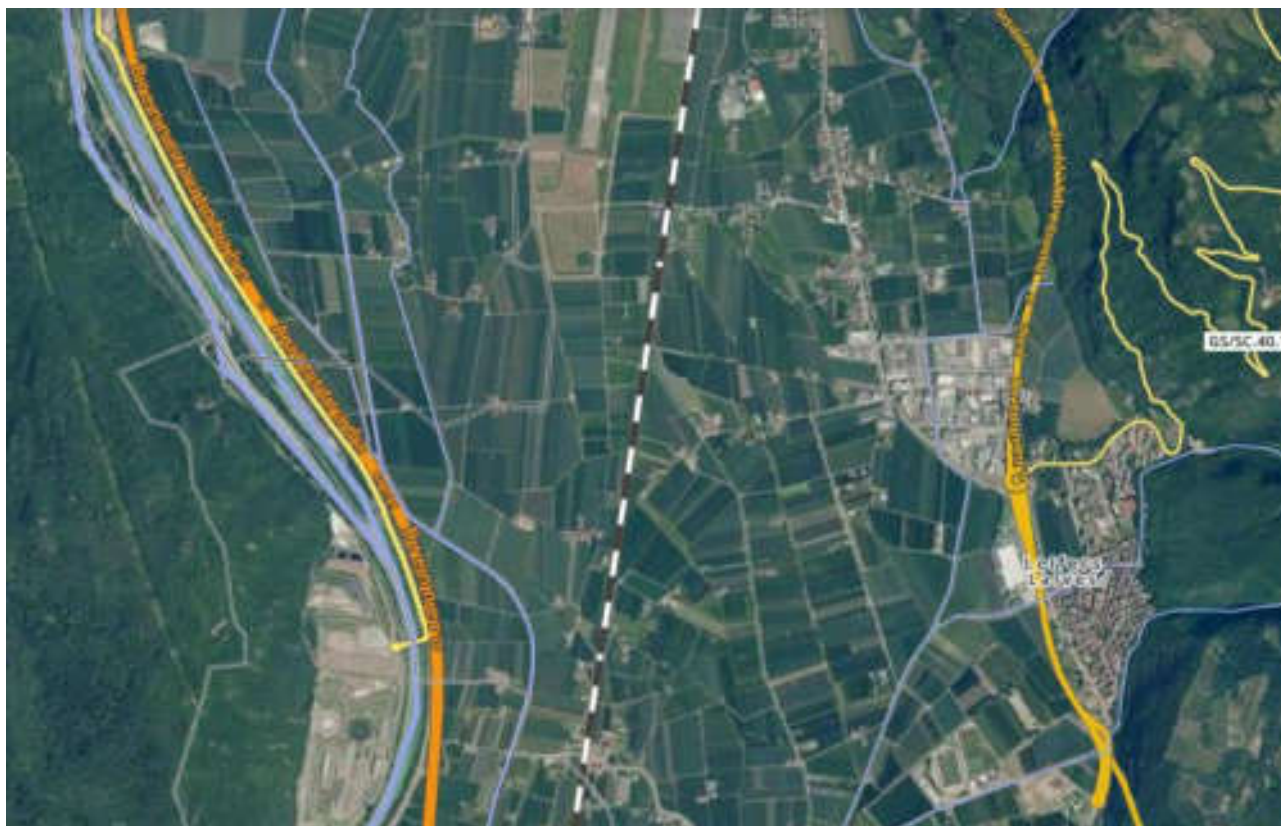


Figura 12: ortofoto a sud delle piste. Si può notare che lungo l'asse delle piste il territorio è prettamente rurale. Gli insediamenti principali si trovano a ridosso del lato est della valle dell'Adige.

A sud dell'aeroporto la Valle dell'Adige è caratterizzata principalmente da aree di verde agricolo e pochi edifici residenziali / rurali. Ai bordi della valle, sono presenti:

- Zona artigianale / industriale di Vurza (est);
- Insediamento abitativo di Pineta di Laives (est);
- Insediamento abitativo di Laives (est).
- Safety Park - centro di guida sicura (ovest).
- Discarica di inerti (ovest).

Da segnalare anche le strade di percorrenza principali e la linea ferroviaria:

- Strada Statale 12 del Brennero parallela alle piste ubicata ad est della valle;
- Autostrada del Brennero parallela alla pista ubicata ad ovest della valle, parallelamente al fiume Adige.
- Linea ferroviaria Verona – Brennero in asse rispetto alle piste ubicata ad est dell'aeroporto ed in centro valle.

L'asse ferroviario Verona – Brennero la quale crea una barriera tra le due parti della valle è attraversata due sottopassi stradali: il primo ad un centinaio di metri a sud del sedime aeroportuale, il secondo in corrispondenza della stazione ferroviaria di Laives (distanza tra i due sottopassi: circa due chilometri in linea d'aria). Un'altra barriera è costituita dall'autostrada del Brennero e dal fiume Adige ad ovest della valle.

1.3.1 Aree all'interno dell'approach /departure areas

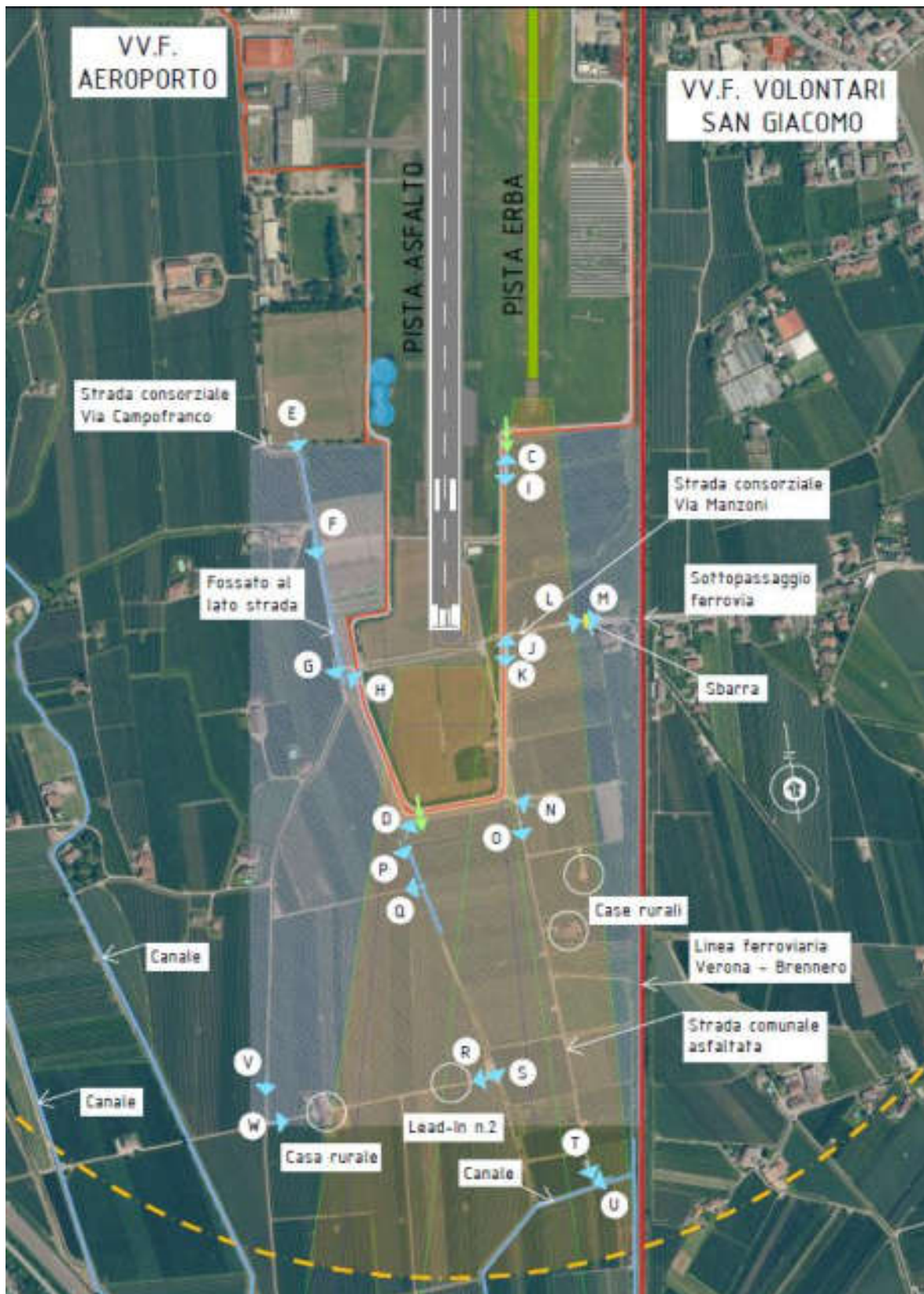


Figura 13: dettaglio delle approach and departure areas a sud dell'aeroporto fino a 1.000 m dai fine piste. Si evince chiaramente un territorio rurale quasi privo di abitazioni.

Analizzando nel dettaglio le aree esterne della rete all'interno dei 1.000 m dell'approach / departure area si riscontra che il territorio a sud dei cancelli di emergenza presentano le seguenti caratteristiche:

- L'areare incluso è adibito principalmente a coltivazioni e verde agricolo (filari di meleti distanziati tra di loro mediamente di 3 m);
- Presenza di strade secondarie asfaltate (principalmente strade consorziali, poderali, private e comunali) aventi larghezza tra i 4,5 e 2,6 metri;
- Presenza sul lato est della linea ferroviaria del Brennero a doppio binario;
- Presenza di case o edifici rurali (principalmente case singole);
- Presenza di alcuni fossati (vedasi linee azzurre continue);
- Presenza di una sbarra lungo la Via Manzoni (abbattibile con mezzi pesanti)

1.3.2 Valutazione dei varchi a sud e dell'intervento nel territorio



Figura 14: Foto C – vista sul varco di emergenza ubicato nelle vicinanze della pista in erba. Il varco, generalmente chiuso, permette di raggiungere in breve tempo attraverso una via parzialmente asfaltata e parzialmente sterrata (via senza nome) la via Manzoni lato est.



Figura 15: Foto D – vista sul cancello di emergenza primaria nella parte più a sud del sedime collegato con la strada perimetrale esterna all'aeroporto (via Manzoni).

Di seguito alcune foto scattate lungo le strade di campagna che permettono la valutazione in caso di passaggio di mezzo pesante:



Figura 16: Foto E – Vista di via Campofranco in direzione sud.

La strada “Via Campofranco” permette di raggiungere la strada perimetrale esterna del sedime dell’aeroporto a sud denominata “Via Manzoni” e presenta una larghezza media di 4,5 m che permette il passaggio dei mezzi antincendio. La strada non è adatta al doppio senso di marcia in caso di presenza di due mezzi pesanti. A sinistra è visibile un piccolo fossato che segue l’andamento della strada.



Figura 17: Foto F – Vista di via Campofranco in direzione sud

Continuazione di Via Campofranco. Lungo il bordo sinistro della strada, non molto visibile, è presente un piccolo fosso.



Figura 18: Foto G – Vista di Via Campofranco parallela rispetto alla strada perimetrale esterna (via Manzioni) sulla sinistra. Prima della curva si può notare una breve rampa in terra che permette ai mezzi di scendere e raggiungere l'area a verde tra le strade. Proseguendo su via Campofranco si raggiungono invece le aree più a sud incluse nella valutazione dei 1.000 m.



Figura 19: Foto H – incrocio via Campofranco (strada consorziale) con via Manzioni (strada consorziale). L'altezza della linea elettrica permette il passaggio di mezzi alti.

Via Campofranco permette il collegamento di tutto l'areale nella parte ovest dei "1.000 m" a sud delle piste. La strada è percorribile da mezzi pesanti anche se solo in un senso di marcia e non presenta ostacoli lungo il percorso.



Figura 20: Foto I – Vista sulla strada (parzialmente asfaltata) che collega il cancello secondario di emergenza a sud con via Manzoni. La strada si estende lungo la recinzione aeroportuale lato est.



Figura 21: Foto J – Vista di via Manzoni all'incrocio della strada senza nome che si collega al cancello secondario di emergenza a sud. Via Manzoni prosegue verso destra (verso l'asse ferroviario) mentre continuando dritto dapprima su strada in terra e poi asfaltata si giunge al cancello. Sulla sinistra si trova la recinzione aeroportuale (nella foto non ancora completata).



Figura 22: Foto K – Vista della nuova via Manzoni in direzione sud lungo il perimetro est dell'aeroporto. Continuando la strada si giunge ad un'altra strada senza nome (di proprietà del comune di Bolzano) oppure si può continuare su via Manzoni che prosegue lungo il perimetro aeroportuale a sud collegandosi infine con via Campofranco.



Figura 23: Foto L – Via Manzoni in corrispondenza del sottopasso carrabile della ferrovia.



Figura 24: Foto M – Vista sul sottopasso ferroviario lungo via Manzoni che collega la strada perimetrale esterna (via Manzoni) con la frazione di San Giacomo di Laives.

La strada consorziale è chiusa con un cancello automatico a sbarra per mettere l'accesso esclusivamente ai residenti. In caso di emergenza il cancello è abbattibile con mezzo pesante. Il vecchio cancello visibile alla sinistra è fuori servizio e non viene generalmente utilizzato. L'altezza massima per il passaggio nel sottopasso è di 3,90 m e quindi al limite per i mezzi di antincendio aeroportuali.



Figura 25: Foto N - - vista su via Manzoni (che fa anche da strada perimetrale esterna) nell'angolo sud-est dell'aeroporto dalla strada senza nome (chiamata anche strada del comune di Bolzano) che si collega a due abitazioni ubicate più a sud e si conclude in corrispondenza di un canale.



Figura 26: Foto O – Proseguimento della strada comunale di BZ in direzione sud. La strada è parzialmente asfaltata.



Figura 27: Foto T – Vista sul fossato (coperto da ampia vegetazione) al confine della strada del comune di Bolzano. L'area è utile per un eventuale inversione di marcia ma traccia un naturale confine delle aree di intervento VV.F..



Figura 28: Foto U – Vista lungo il fossato in direzione sud-ovest. Il fossato continua in direzione sud-ovest con un piccolo passaggio non propriamente adatto ai mezzi di soccorso.

La strada che ha origine sull'angolo sud-est di via Manzoni, lunga circa 600 m, è senza sbocco si conclude in corrispondenza di un fossato (al confine delle aree di cui alla presente relazione). La strada presenta una larghezza di 2,6 m ed è quindi al limite per il passaggio dei mezzi di soccorso. Lungo la via ci sono varie diramazioni non asfaltate che permettono il passaggio, pur non agevole, dei mezzi di soccorso. I filari di alberi adiacenti sono spaziati di circa 3 m. Lungo tale via sono presenti due abitazioni (masi).



Figura 29: Foto P – Vista sul passaggio inerbito che parte dall’angolo sud-ovest della recinzione aeroportuale. L’areale è raggiungibile da via Manzoni (strada leggermente in rilevato) o da via Campofranco (tramite rampa). Soprattutto nei periodi di pioggia l’area è particolarmente paludosa.



Figura 30: Foto Q - Vista sulla stradina che si collega nuovamente a via Campofranco. La strada è percorribile anche dai mezzi di emergenza aeroportuali.



Figura 31: Foto R – Vista sulla strada asfaltata quasi al confine dell'area di valutazione che si collega nuovamente a via Campofranco. Su quest'area è ubicato anche il palo lead-in n.2, ossia il primo all'esterno del sedime.



Figura 32: Foto S -Vista sulla strada pavimentata che porta nuovamente al fossato a sud dell'area di studio. La strada è percorribile dai mezzi di emergenza.



Figura 33: Foto V – Via Campofranco quasi al confine dei 1.000 m dal fine soglia pista 01.



Figura 34: Foto W – Strada privata di accesso ad abitazione privata ubicata quasi al limite dei 1.000 m posta perpendicolarmente alle piste di volo. La strada si collega alla foto in R (Figura 31).

Tramite questa viabilità privata è possibile raggiungere le zone più distanti inclusi nella presente relazione. La strada ha la peculiarità di passare sotto l'abitazione privata. Tale passaggio non è adatto a mezzi pesanti che dovranno aggirare l'edificio a nord (vedasi riquadro).

In caso di incidente aereo a sud delle piste la “*crash area*” si troverà verosimilmente in un’area a carattere prettamente rurale e nella fattispecie in zone con presenza di alberi a basso fusto (meleti) o prato (aree all’esterno del sedime a sud e aree tra i filari). In quest’area sono presenti solo tre edifici residenziali ubicati alle estremità di tale area.

L’area rurale presenta un sistema stradale parzialmente asfaltato, che permette il raggiungimento dei campi coltivati (altri tratti stradali sono in ghiaia o in erba). Sia le strade asfaltate, sia quelle con copertura differente permettono il passaggio dei mezzi antincendio. Alcuni incroci tra strada asfaltate e quelle secondarie non pavimentate possono risultare comunque difficoltosi per il passaggio di mezzi pesanti.

I principali ostacoli dell’area a sud dell’aeroporto per l’intervento di salvataggio e antincendio sono comunque la presenza di fitti filari di meleti (spaziati mediamente di 3 m) che non permettono un agevole intervento di soccorso e la parziale presenza di alcuni fossati di irrigazione.

1.4 Distaccamenti Vigili del Fuoco nei dintorni dell’aeroporto

Nei dintorni dell’aeroporto, in località San Giacomo (frazione di Laives) è ubicata la caserma dei Vigili del Fuoco Volontari di San Giacomo che interverrà in caso di incidenti in aeroporto o nei suoi dintorni come previsto dal Piano Provinciale.



*Figura 35: ubicazione dei Vigili del Fuoco in aeroporto (cerchio rosso) e dei Vigili del Fuoco Volontari di San Giacomo (cerchio giallo).
In caso di intervento a sud dei VV.F. volontari sarà necessario superare il sottopasso e abbattere il cancello a sbarra.*

2 INTERVENTO DI SOCCORSO E ANTINCENDIO

Questo capitolo ha lo scopo di definire le opzioni disponibili per l'intervento di soccorso in caso di incidente all'esterno del sedime. In particolare sono definite le aree esterne all'aeroporto per le quali l'intervento di soccorso e antincendio è a cura del distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco. Resta comunque sottointeso che i Vigili del Fuoco aeroportuali hanno la facoltà di intervenire anche in incidenti all'esterno di tale area nel caso l'ufficiale in comando ne veda la necessità per la salvaguardia di vite umane.

NOTA: qualsiasi intervento di soccorso e antincendio dedicato al supporto della sicurezza delle operazioni di aeromobili all'interno della rete perimetrale ovvero all'interno del sedime aeroportuale è svolto da parte dei VV.F. aeroportuali. I VV.F. aeroportuali svolgono esclusivamente la lotta antincendio dedicata all'aeroporto.

2.1 Area a Nord

Valutato quanto descritto nei punti precedenti, i Vigili del Fuoco Aeroportuali (facenti capo alla Protezione Civile della Provincia Autonoma di Bolzano), in accordo con il gestore aeroportuale e gli altri membri dell'AEC, limitano l'intervento in caso di incidente all'esterno del sedime solo per una fascia di 80 m a Nord del sedime. Per tutti gli altri incidenti che si verificano più all'interno della zona industriale l'intervento antincendio e di soccorso è a cura dei Vigili del Fuoco territoriali (principalmente il Corpo Permanente di via Druso e i Vigili del Fuoco Volontari di San Giacomo) soprattutto alle problematiche logistiche di intervento sul posto.

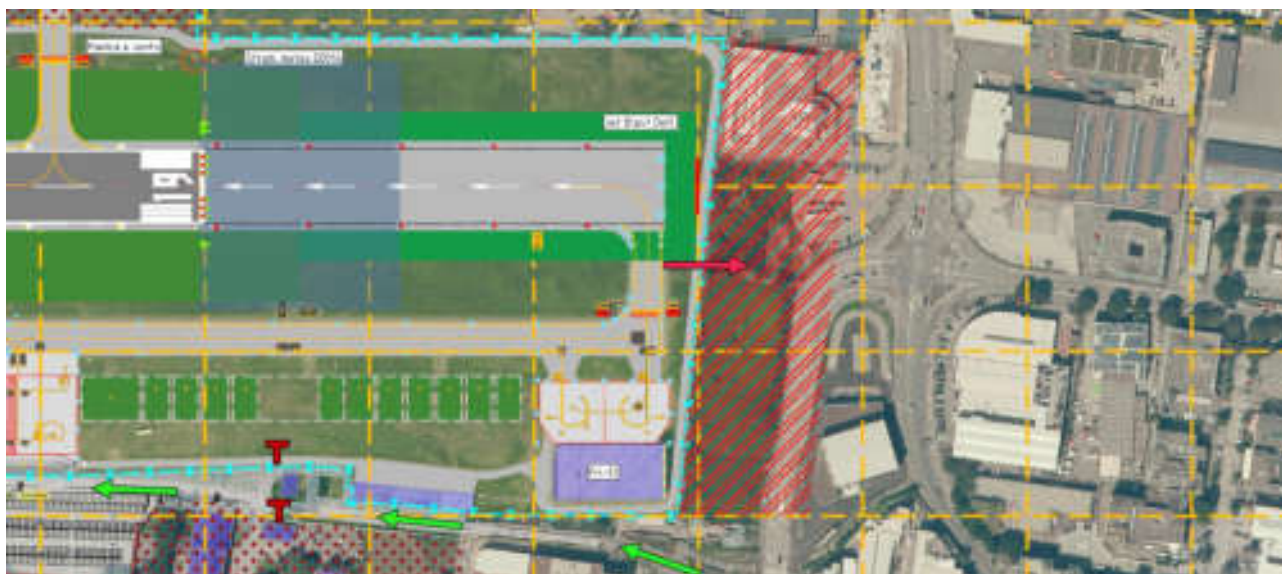


Figura 36: estratto della Grid Map (allegato 04B del PEA). L'area in rosso tratteggiato indica la fascia di intervento dei Vigili del Fuoco Aeroportuali in caso di incidente aereo all'esterno del sedime – parte nord. L'accesso più veloce è attraverso il cancello di emergenza indicato con freccia rossa. L'accesso al cancello di emergenza avviene idealmente percorrendo la strada perimetrale o la pista. È sconsigliato l'utilizzo del varco carraio poiché non garantisce l'intervento in breve tempo.

2.2 Area a Sud

Valutato quanto descritto nei punti precedenti i Vigili del Fuoco Aeroportuali, in accordo con il gestore aeroportuale, interverranno in caso di incidenti all'esterno del sedime aeroportuale a sud fino a indicativamente 740 m dal fine pista 01 come indicato dalla seguente planimetria.

NOTA: per non modificare gli accordi con la protezione civile i membri dell'AEC convergono di lasciare invariata la zona di intervento a sud, limitandola quindi fino a circa 770 m a sud della soglia 01 della pista principale o alternativamente a circa 480 m dal punto più a sud del sedime aeroportuale senza la necessità di modificare la *grid map* aeroportuale e ampliare la zona di intervento.

- Come limite ad est è indicato l'asse ferroviario del Brennero.
- Come limite ad ovest è fissata una linea retta ad ovest di Via Campofranco

Vista la conformazione della rete stradale, l'assenza di traffico continuo sulle strade secondarie i Vigili del Fuoco Aeroportuali potranno raggiungere il luogo di incidente in pochi minuti e sicuramente molto prima dei mezzi dei Vigili del Fuoco territoriali. In tal modo sarà garantito un servizio di antincendio e di soccorso molto più efficiente con maggior possibilità di salvataggio di vite umane.



Figura 37: estratto della grid map aeroportuale (allegato 04B del PEA). L'area tratteggiata in rosso indica la fascia di intervento dei Vigili del Fuoco Aeroportuali in caso di incidente aereo all'esterno del sedime. L'accesso a tale area avviene da uno dei due cancelli di emergenza a sud indicati con la freccia rossa. Entrambi i cancelli di emergenza possono essere raggiunti percorrendo la strada perimetrale interna. Le frecce bianche illustrano la viabilità a sud delle piste e in particolare: linea continua viabilità principale (principalmente asfaltata); linea tratteggiata viabilità secondaria (principalmente in ghiaia e/o erba); linea punteggiata stradine di accesso ai campi (erba).

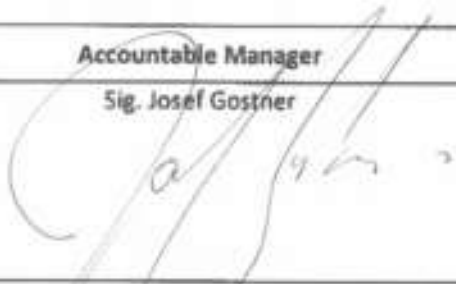

3 CONCLUSIONI

La presente relazione è di supporto al Piano di Emergenza Aeroportuale per fornire un dettaglio delle aree di decollo e atterraggio negli immediati dintorni dell'aeroporto per interventi di soccorso e antincendio in caso di incidenti aerei.

Il campo di applicazione del Piano di Emergenza Aeroportuale si estende comunque oltre le aree definite nella presente relazione e nella fattispecie fino a 8 km dall'ARP (*Aerodrome Reference Point*) e che i Vigili del Fuoco aeroportuali potrebbero valutare l'intervento anche all'esterno delle aree di *departure* e *approach*.

Bolzano, addì 02.12.2021

Per il Gestore ABD AIRPORT SPA

Safety & Compliance Monitoring Manager Ing. Stefano Tosetto	Accountable Manager Sig. Josef Gostner
	
Operation Service Manager (PH Area di Movimento) Per. Ind. Matteo Marinotto	PH Terminal Sig.ra Jessica Mucka
	

Per il Corpo Permanente dei Vigili del Fuoco di Bolzano

Responsabile Aeroporto Sig. Martin Gasser	Comandante Ing. Florian Alber
	