

MESTRE

Email cronaca.mestre@nuovavenezia.it
Mestre Via Poerio, 34
Centralino 041/50.74.611
Fax 041/95.88.56
Abbonamenti 800.420.330
Pubblicità 041/396.981



ACQUISTO AUTO SINISTRATE O CON TANTI KM
Pagamento immediato superiore a qualunque offerta
Tel. 340 3311336 - 0495797559 - email: toninoauto@katamail.com

L'emergenza a Tessera

Sessanta gabbiani reali sulla pista E Save cancella l'arrivo di venti voli

Ritardi degli aerei in partenza e atterraggi deviati su altri scali limitrofi a causa di «uno stormo in testa alla pista»

Carlo Mion

Saranno stati una sessantina, tutti gabbiani reali che a Venezia chiamano «magoghe», famosi per essere ingordi e violenti. Ieri a metà mattina si sono posizionati in testata alla pista del Marco Polo, lato laguna. E da lì non se ne volevano andare costringendo Save a chiudere l'aeroporto, dopo averlo comunicato a Enav, per evitare pericolosi bird strike. Lo scalo è rimasto completamente chiuso dalle 9.54 alle 10.45. Venti i voli in arrivo, dirottati su Trieste, Verona e Milano.

La notizia della chiusura dell'aeroporto si è sparsa velocemente anche perché diversi passeggeri erano saliti sui velivoli che si apprestavano a rullare per il decollo. E visti i tempi molti hanno pensato a un allarme bomba o eventualmente a un improvviso banco di nebbia fitta. La realtà si è rivelata più bizzarra, così come la massiccia e imprevedibile presenza di gabbiani a ridosso della pista.

Dissuasori acustici e falconiere contro gli uccelli che hanno bloccato lo scalo

«Sono eventi che affrontiamo con la nostra "Bird Control Unit" che si attiva per i fenomeni di bird strike. Nel caso di oggi (ieri ndr), l'interruzione dell'attività per circa un'ora è stata determinata dalla posizione dello stormo in testata pista», ha spiegato, Corrado Fischer, direttore operativo del Gruppo Save.

Quindi sono scattate le procedure previste in queste situazioni di emergenza. Al fine di allontanare lo stormo, sono stati utilizzati tutti gli strumenti previsti, tra cui il falco gestito da Stefano Negri, il falconiere. Oltre al falco sono stati impiegati i dissuasori acustici. Si tratta di strumenti rispettosi della fauna in grado di garantire al tempo stesso la sicurezza dei velivoli. Non è stato un intervento breve. Non come gli interventi di routine che vengono svolti quotidianamente per «bonificare» le piste e le adiacen-

IL CASO

L'aereo di Zaia dirottato su Trieste

Tra i voli che sono stati dirottati vi è anche quello da Roma su Venezia con a bordo il Presidente del Veneto Luca Zaia. Dopo essere rimasto a sorvolare la pista per alcuni minuti l'aereo con il presidente della Regione è stato dirottato su Trieste. Quando si è constatato il problema, fa sapere Save, la società di gestione dello scalo, «sono partite le usuali attività necessarie a garantire la piena sicurezza per passeggeri e operatori». Allo scopo di allontanare lo stormo, «sono stati utilizzati tutti gli strumenti previsti».



Un aereo in fase di decollo sulla pista di Tessera: ieri è stata una giornata nera

ze di queste, così da avere la certezza che i volatili non siano in zona. Ieri l'aeroporto è tornato regolarmente operativo alle 11.20.

Il bird strike è uno degli imprevisti più temuti dai piloti, anche perché in passato, anche recente, ha provo-

cato grandi sciagure con centinaia di morti.

Uno studio americano di Richard A. Dolbeer, esperto del dipartimento Usa per l'Agricoltura, e del colonnello dell'aviazione militare degli Stati Uniti William J. Barnes, pubblicato dalla Utah

State University, tre anni fa, ha analizzato quasi 9mila incidenti accaduti negli Stati Uniti dal 1990 al 2015 - uno al giorno - riconducibili a bird strike, concludendo che gli uccelli coinvolti negli impatti con i jet sono letteralmente attratti soprat-

tutto dai motori a sinistra dell'aeromobile, e molto meno da quelli sul lato opposto.

Colpevoli della carneficina sarebbero, secondo lo studio, dunque le onde emesse dal colore rosso delle «position lights» che sugli aerei sono posizionate sull'ala sinistra. Riflessi che guidano gli uccelli, quasi stordendoli e disorientandoli, verso la morte dal momento che vengono risucchiati dalle turbine dei jet. La ricerca aprì un dibattito sulla necessità di modificare almeno l'intensità del rosso così come è stato fatto per le torri di controllo che pure loro attiravano uccelli. Ma per il momento non è stato ancora trovato un sistema tecnologico definitivo, per avere ragione del fenomeno e il presente si deve affidare, per far volare gli aerei, ad un'attività antica e affascinante, come la falconeria. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sull'episodio di ieri parla l'esperta Francesca Coccon, naturalista con un dottorato in scienze ambientali

«Il Marco Polo ambiente adatto alle specie di uccelli per la sua vicinanza con la gronda lagunare»

L'INTERVISTA

«**A**ll'aeroporto di Tessera hanno agito in maniera cautelativa. Nel fenomeno dei bird strike, più del 70% degli impatti in genere avviene sotto 500 piedi, pari a 150 metri, e più frequentemente in fase di decollo o atterraggio. Questo perché gli aeroporti pur essendo ambienti fortemente antropizzati e con un alto tasso di disturbo, sono comunque attrattivi per gli uccelli». A parlare è Francesca Coccon, naturalista con un dottorato in scienze ambientali che lavora al Corila.

Dottoressa Coccon, tutto si direbbe tranne che gli aeroporti possano essere adatti agli uccelli.

«E invece non è così, hanno caratteristiche a loro confa-

centi a partire dai prati stabili. Ormai a causa dell'antropizzazione dell'uomo sull'ambiente non esistono quasi più, nella maggior parte dei casi si trovano campi coltivati o aree gestite. In aeroporto invece esistono prati stabili che quindi sono appetibili, ad esempio, per i passeriformi tra cui le allodole, quasi scomparse altrove».

Mezzi motorizzati, turbine, edifici non costituiscono un ostacolo?

«Hangar, capannoni, gli stessi edifici dei terminal vengono considerati dei posatoi o addirittura siti di nidificazione. Poi va considerato che gli aeroporti sono dislocati in aree marginali, vicino ai boschi o in zone di gronda lagunare, come nel caso del Marco Polo, quindi con situazioni ambientali interessanti. Va detto poi che gli uccelli si abituano facilmente a condizio-



Francesca Coccon, naturalista e ricercatrice al Corila

ni di stress e disturbo, velocemente imparano che quella determinata attività non è dannosa e poi non se ne curano più tornando a comportarsi come prima».

Ieri è stato il turno dei gab-

biani. Ma esistono specie più rischiose di altre per l'incolumità di chi vola?

«Non tutte le specie sono rischiose ugualmente. Ovviamente un evento di bird strike sarà tanto più rischioso quan-

to più sono gli esemplari coinvolti e la loro massa. La normativa Enac impone ai gestori aeroportuali di svolgere monitoraggi ambientali nel sedime e nel territorio circostante. Così si riesce a capire quali sono le specie presenti, in che numero, in quale periodo, in quali orari. Da lì si stilano statistiche per prevenire i rischi. Nel caso di Venezia, il monitoraggio faunistico che viene fatto abitualmente mette in luce che gabbiano reale, gabbiano comune e passeriformi come lo storno sono tra le specie più abbondanti. Di fronte al Marco Polo c'è una zona di barena molto attrattiva che offre insetti, granchi e altre specie appetibili. Comunque il gabbiano reale è una delle specie più impattanti per i veicoli, non solo a Venezia ma anche in Italia». —

EUGENIO PENDOLINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA