

## / ARCHIVIOSTORICO

HOME **CORRIERE TV** ECONOMIA SPORT CULTURA SCUOLA SPETTACOLI SALUTE SCIENZE INNOVAZIONE TECH MOTORI VIAGGI CASA CUCINA IODONNA 27ORA MODA**CORRIERE DELLA SERA** *it*

GLI ESPERTI EPISODI IN CRESCITA, SONO QUASI DUE AL GIORNO. «MA QUELLI GRAVI RESTANO POCCHI»

**Falchi e lanciarazzi per liberare gli scali**

MILANO - Per dirla come Alessandro Montemaggiori, ornitologo e consulente dell' Ente dell' aviazione civile, il rischio di bird strike esiste da quando gli aerei hanno iniziato a «invadere gli spazi degli uccelli»: «Il primo incidente risale al 1903». Da allora s' è provato di tutto negli aeroporti per tenere lontano il pericolo: «Cannoncini a gas e lanciarazzi, fasci di luce e allarmi acustici, persino falchi liberati in volo per marcare il territorio». Aumentano però i voli e insieme gli uccelli: «Gabbiani e storni in testa, che hanno imparato a vivere sfruttando l' uomo». E così il numero di bird strike continua a crescere: 708 gli impatti nel 2007, quasi due al giorno, di cui 546 avvenuti sotto i 300 piedi di quota, quindi vicino agli aeroporti. Nel 2003 erano stati 342 (267 sotto i 300 piedi). «Solo l' 1% degli incidenti gravi è riconducibile però a questa causa», sottolinea Montemaggiori. I dati, leggermente più bassi rispetto ad altri Paesi Ue, sono contenuti nella relazione del Bird strike committee Italy dell' Enac. Fiumicino guida la classifica degli impatti: 86. C' è poi Malpensa: 68. Ma sono in assoluto gli scali costieri quelli più a rischio, con Venezia (33) e Trapani (27) in testa. Come ci sono aeroporti più o meno esposti al pericolo, così ci sono momenti del volo più delicati. Spiega il presidente dell' Agenzia nazionale sicurezza volo Bruno Franchi: «Il 90% degli impatti si realizza all' interno o vicino agli aeroporti. Soprattutto durante le fasi di atterraggio e decollo». Dice il rapporto Enac: 158 quelli avvenuti in atterraggio, 111 in decollo. «Gli aeroporti del resto costituiscono un habitat ideale per molte specie di uccelli». Gabbiani in primis: causa di bird strike nel 29% dei casi. Seguono i gheppi (16%), quindi rondini e rondoni (12%). Ogni aeroporto è preso però di mira da specie diverse. Ci sono così regole valide per tutti mirate a creare un ambiente non favorevole agli uccelli: «Erba alta all' interno degli scali, banditi specchi d' acqua e discariche dentro e fuori», afferma Montemaggiori. E norme studiate ad hoc: «Razzi che esplodono a distanza facendo rumore e luce, allarmi acustici che riproducono il richiamo di pericolo di una particolare specie». Gianni Di Lenardo è un falconiere e nel 1986 ha importato in Italia il sistema brevettato quarant' anni prima dalla Royal Air Force: «Usare i falchi, pellegrino e sacro, per tenere lontani gli altri uccelli». Dal 2000, nei cieli del Marco Polo di Venezia, Di Lenardo fa volare ogni giorno quattro dei suoi 10 falchi: «Due al mattino, due al pomeriggio. Quando c' è un avvistamento li lasciamo liberi, poi li richiamiamo». Il risultato: «Siamo passati da due-tre impatti a settimana a uno ogni dieci giorni, considerando però anche il passero che finisce su un parabrezza». Alessandra Mangiarotti I rimedi Dissuasori acustici Vengono diffusi con l' altoparlante versi di uccelli registrati. Ci sono anche i cannoncini a gas propano che sparano a cadenze fisse I falchi pellegrini In alcuni aeroporti sono usati i falchi pellegrini per allontanare gli uccelli. Costa 100 mila euro acquistare e mantenere un falco per un anno Il falco robot Il falco radiocomandato è stato sperimentato a Fiumicino: in soli 8 secondi libera dagli uccelli una vasta zona aeroportuale

GUARDA il video dell' aereo fuori pista su [www.corriere.it](http://www.corriere.it) \* \* \*

**Mangiarotti Alessandra**

Pagina 26

(11 novembre 2008) - Corriere della Sera

Ogni diritto di legge sulle informazioni fornite da RCS attraverso la sezione archivi, spetta in via esclusiva a RCS e sono pertanto vietate la rivendita e la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi modalità e forma, dei dati reperibili attraverso questo Servizio. È altresì vietata ogni forma di riutilizzo e riproduzione dei marchi e/o di ogni altro segno distintivo di titolarità di RCS. Chi intendesse utilizzare il Servizio deve limitarsi a farlo per esigenze personali e/o interne alla propria organizzazione.