

In ordine alle notizie riportate dai media in seguito all'episodio verificatosi ieri sulla pista di Capodichino, Gesac, società di gestione dell'aeroporto di Napoli, intende precisare quanto segue:

La distanza di separazione fra l'MD80 dell'Alitalia e il Fokker 100 dell'Alpi Eagles esclude un effettivo pericolo di collisione fra i due aeromobili. L'Alitalia si trovava, infatti, all'estremità della testata 24 della pista (lato Casoria) mentre il Fokker 100 dell'Alpi Eagles aveva impegnato l'estremità opposta e precisamente la testata 06 (lato città) della pista, ad una distanza di circa 2 km e mezzo dall'altro aeromobile.

La vicenda non è assolutamente collegabile ad una presunta saturazione del traffico a Capodichino in quanto attiene esclusivamente alle procedure di autorizzazione sull'utilizzo della pista (ingresso/uscita pista, decollo e atterraggio), da parte dell'ENAV- Ente Nazionale Assistenza al Volo. Inoltre, l'evento si è verificato in un momento di scarso traffico dovuto a tre fattori: la bassa stagione, il giorno della settimana e la fascia oraria.

Il fatto che Capodichino sia dotato di un'unica pista, come la maggior parte degli aeroporti italiani, fatta eccezione per gli hub di Fiumicino e Malpensa, non rappresenta un pericolo per la sicurezza del volo. Le procedure standard di decollo e atterraggio in vigore all'aeroporto di Napoli sono conformi alle direttive dell'ICAO (International Civil Aviation Organisation), l'organismo internazionale cui è affidato il compito di standardizzare in ambito internazionale le procedure riguardanti il trasporto aereo civile. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha recentemente ribadito che "l'aeroporto di Napoli offre condizioni di sicurezza analoghe a quelle degli altri scali italiani".

La segnaletica del piazzale, pista e vie di rullaggio è conforme alla normativa internazionale (annesso 14 dell'ICAO) come verificato dall'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) e riconosciuto dagli stessi piloti. L'assenza del radar di terra è dovuto alle condizioni meteorologiche di Napoli che non ne raccomandano l'attivazione: il radar di terra viene, infatti, utilizzato negli scali soggetti a frequenti condizioni di bassa visibilità dovute a nebbia. I media hanno altresì riportato la mancanza di "luci laterali d'ingombro": si tratta di strumentazioni inventate che non rientrano quindi nella dotazione infrastrutturale degli aeroporti.

Gesac attende le conclusioni dell'indagine aperta dall'ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo) che stabilirà cause e responsabilità dell'evento che si configura, in ogni caso, come una grave anomalia, dovendo la pista essere sempre impegnata da un solo aeromobile per volta.