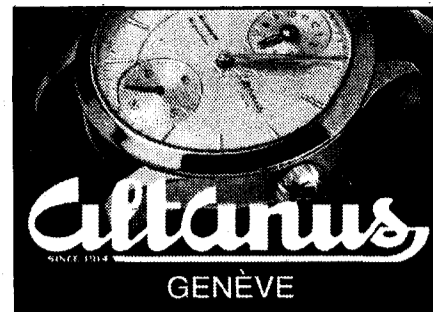
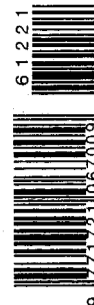


IL DENARO

denaro.it



ANNO XVI - N° 242 | GIOVEDÌ 21 DICEMBRE 2006

Giornale dell'Europa Mediterranea

1 EURO | IL DENARO CON IL DENARO SANITÀ: 1,5 EURO

POSTE ITALIANE S.P.A. - SPED. IN ABB. POST. - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27-02-2004, N. 46) ART. 1, COMMA 1, DCB (NA)

IL DENARO

AFFARI REGIONALI • CAMPANIA

Giovedì 21 dicembre 2006 13

MISURE ANTI TERRORISMO

Aeroporti, Napoli guida il progetto Ue

Parte da Napoli il progetto europeo per la sicurezza degli aeroporti. Il Sas (Security Airport Structures) è il progetto, finanziato dall'Ue, che mira alla realizzazione di materiali innovativi per la tutela delle strutture aeroportuali. Cinque i partner coinvolti dall'iniziativa, con capofila il centro di competenza campano Amra, diretto da Paolo Gasparini. Il progetto, partito il 1 dicembre, ha in resistenza dei materiali e tutela della trasparenza magnetica i punti fondamentali della sperimentazione.



Paolo Gasparini

Barriere a tutela di strutture elettroniche: il centro di competenza Amra è capofila dell'iniziativa su scala europea

● Daniela Russo

La sicurezza delle strutture di controllo e l'assistenza nella navigazione aerea. E' quanto intende garantire il progetto Sas (Security Airport Structures), promosso dal centro regionale di competenza Amra. L'obiettivo è creare, con la sperimentazione di materiali innovativi (fibre ad alta prestazione composte da vetro e carbonio), barriere che tutelino le strutture elettroniche garantendo al tempo stesso la trasmissione magnetica di informazioni.

Sviluppare e migliorare la tecnologia utilizzata per bloccare l'accesso di intrusi o terroristi a strutture critiche dal punto di vista della sicurezza pubblica: è questo lo scopo dell'iniziativa. "Il problema della sicurezza - dichiara Antonio Nanni, responsabile Sas per Amra - è molto sentito dall'Ue, con questo progetto vogliamo dimostrare innanzitutto

to che anche Napoli può essere capofila in questo settore. E' importante, poi, la collaborazione tra i cinque partner, siamo riusciti a coinvolgere tutti gli attori principali nel settore della sicurezza aeroportuale, dall'utente finale, l'Enav, ai produttori, con l'Atp e i le società straniere".

Il progetto, a cui partecipano cinque partner europei (Amra, Atp, Enav, Saint-Gobain, Weidlinger), è finanziato all'85 per cento dal Programma per la Protezione delle Infrastrutture strategiche dell'Ue (con 522.667 euro), spiega il responsabile amministrativo Sas, Alfonso Rossi Filangieri. "E' l'unico progetto italiano - sostiene Paolo Gasparini, direttore Amra - approvato e finanziato da questo programma. Vogliamo estendere questa esperienza a diversi aeroporti, partire dalla Campania per raggiungere una dimensione internazionale. La sfida è fornire la protezione desiderata usando sistemi che si avvalgono di materiali permea-

bili alle radiofrequenze in modo da non interferire con le comunicazioni aeronautiche di radionavigazione e controllo del traffico aereo". La sperimentazione dei nuovi materiali avverrà in tre fasi, nelle prime due sono previsti test in laboratorio, per verifiche la resistenza e la trasparenza dei materiali alle radiofrequenze e test sul campo. Questa ultima sperimentazione si svolgerà in un poligono di tiro, dove i materiali saranno sottoposti a cariche esplosive.

"Nell'ultima fase del progetto, invece, - spiega Francesco Di Maio, responsabile Sas per Enav - si provvederà alla recinzione di due siti Enav, dove i materiali saranno sottoposti ad un'ulteriore verifica. Tra i possibili siti rientrano dei Vor, fari, presenti sul territorio campano. In particolare, Somigliano d'Arco, Sorrento e Teano". Le risorse finanziarie necessarie per l'ultima fase del progetto saranno fornite dall'Enav stessa.

Nanni: Ma sotto il Vesuvio è il porto l'obiettivo più a rischio

E' il porto di Napoli, molto più che l'aeroporto, a dover essere considerato l'infrastruttura a rischio terrorismo della regione. Per tutelare il motore socio-economico della Campania, è necessario, secondo Antonio Nanni, docente di Ingegneria civile presso l'Università di Miami, implementarne i sistemi di sicurezza attraverso la collaborazione tra gli utenti e i gestori delle strutture, seguendo l'esempio del porto di Miami. Una maggiore tutela dei passeggeri e delle strutture di Capodichino, invece, può essere garantita dalla riorganizzazione dell'accesso al terminale e del sistema dei parcheggi.

Domanda: Dal confronto con i sistemi di sicurezza dell'aeroporto di Miami quali sono, secondo lei, i punti deboli del sistema aeroportuale napoletano?

Risposta: E' difficile confrontare due realtà tanto diverse, per volume di passeggeri e per estensione delle strutture. Credo che i punti deboli dell'aeroporto di Capodichino siano due, l'eccessiva vicinanza dei parcheggi al terminale e la mancanza di controllo nella fase di trasferimento del passeggero dall'aereo all'ingresso del terminal.

D. Come si può intervenire?

R. Il problema, in entrambi i casi, è di organizzazione. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri si può ipotizzare la presenza all'interno del pullman di addetti alla sicurezza, che indirizzino e controllino gli utenti, oppure si possono creare dei tunnel che portino direttamente il passeggero all'interno del pullman. Per quanto riguarda i parcheggi, invece, si può ipotizzare una riorganizzazione delle strutture che li ponga all'esterno dell'area aeroportuale.

D. L'aeroporto di Capodichino può essere considerato un'infrastruttura a rischio terrorismo?

R. Non credo, l'unico rischio che corre è legato alla presenza della base Nato al suo interno. E' il porto il vero punto sensibile della regione.

D. Come mai?

R. Il porto è una realtà in crescita, è il vero motore socio-economico della Campania, per questo può essere considerato un soggetto a rischio.

D. Come tutelarlo?

R. Sulla base dell'esperienza del porto di Miami si possono avviare delle collaborazioni proficue tra l'ente che gestisce la struttura portuale e gli utenti, evitando di limitare gli interventi della sicurezza solo ad azioni di polizia.

da.ru.