

## (126) Linate: incidente di Linate, Aerohabitat, ANPAC, ANSV e la safety

Nelle contingenze susseguenti all'incidente di Linate (8 ottobre 2001), il maggior disastro aereo italiano con 118 vittime, **Aerohabitat CentroStudi** aveva manifestato, perplessità, incongruenze e carenze nel sistema infrastrutturale metropolitano milanese, negli scali italiani in genere, in relazione ai livelli di sicurezza, alla tipologia di misure predisposte a tutela delle operazioni di volo ed a salvaguardia dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale.

Le affermazioni erano state riprese dal quotidiano *Avvenire* e proposte il 10 ottobre 2001 (vedi riquadro sottostante).

Per il responsabile di «Aerohabitat» sotto accusa le normative che consentono di edificare lungo la linea di decollo e di atterraggio

### «Troppe costruzioni vicino alle piste» Pilota dell'Alitalia denuncia: mancano zone di sicurezza e vie di fuga

DAVIDE PAROZZI

*«Leggi come quella inglese hanno evitato che scontri simili si trasformassero in tragedie»*

MILANO «In Gran Bretagna e negli Stati Uniti una tragedia come quella di lunedì forse non sarebbe accaduta. Per un motivo molto semplice: le loro legislazioni prevedono «zone di sicurezza» molto ampie in cui non vi possono essere edifici come il deposito bagagli di Linate. Un paio di incidenti come questo, con un grande aereo che ne ha investito uno più piccolo che aveva lavato la pista si sono conclusi senza vittime a bordo del jet più grosso proprio perché questo ha avuto abbastanza terreno per smaltire l'emergenza».

Il radar di terra. Ma non solo. Non c'è unicamente la mancanza di un mezzo tecnico in grado di controllare i movimenti degli aerei a terra in merito alla nebbia, tra le cause della strage di lunedì a Linate. C'è anche una legislazione inadeguata che consente, ad esempio, che un edificio in cemento armato come il deposito bagagli sia costruito a poche centinaia di metri dalla pista di decollo. A poca distanza da un punto dove aerei pesanti decollano a circa 300 chilometri all'o-

ra. Fronti, in caso di urto, a trasformarsi in un proiettile imparato. A dimenticare questa carenza è il comandante Giuliano Mansutti pilota dell'Alitalia e responsabile centro studi «Aerohabitat» che invoca una serie di interventi sia legislativi che tecnici per migliorare la sicurezza.

**Comandante, una tragedia che si sarebbe potuta evitare?**

Chiarisco subito che non stiamo parlando di violazioni di leggi. Ma del fatto che alcune di loro sono insufficienti. L'incidente di lunedì, purtroppo, è uno dei più comuni. Che un aereo invada la pista di decollo quando un altro sta sorraggiungendo capita con allarmante regolarità, in tutto il mondo.

**Ma a Linate tutto ciò ha avuto conseguenze disastrose, 118 morti.**

A Linate non sono state seguite, in quanto non sono previste dalle leggi italiane, procedure di sicurezza che ad esempio in Gran Bretagna sono fondamentali. La legge inglese prevede che alla fine della pista di decollo vi sia una zona nella quale non sia possibile costruire al-

cun edificio. Un'area a forma di trapezio la cui base minore è lunga 300 metri, quella maggiore 1350 e la cui altezza può arrivare - in particolari situazioni - fino a 3000 metri. Se anche a Linate vi fosse stata una simile area di rispetto, l'aereo non sarebbe andato a schiantarsi contro il deposito bagagli ma - forse - si sarebbe fermato in tempo.

**È mancata, in parole povere, quella che nei circuiti di Formula 1 viene chiamata una via di fuga.**

È esatto. Una zona di rispetto libera di ogni ostacolo. Negli Stati Uniti queste zone sono circa sei in ogni aeroporto. Create, apposta immaginando che un aereo in fase di decollo o di atterraggio perda il controllo. A questo si aggiunge che un aeroporto come quello di Linate, sempre negli Usa, verrebbe catalogato tra quelli ad alto rischio: per la vicinanza alla città, per l'alto numero di voli che dovrebbero addirittura venire incrementati. E questo significherebbe ulteriori procedure di sicurezza.

Le normative internazionali, siano queste ICAO, quanto specifiche d'altri paesi evoluti del mondo occidentale, nella tutela dello staff aeroportuale, della sicurezza degli equipaggi di volo e dei passeggeri, sembrerebbero ancora, purtroppo, un obiettivo da perseguire per numerosi scali aerei italiani.

Una conferma in tal senso è fornita dal Rapporto 2002 sull'attività dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, documento recentemente trasmesso agli organismi nazionali deputati a tali compiti.

L'ANSV, infatti, nella sezione aeroporti rileva:

*"Per quanto riguarda invece la situazione infrastrutturale, si rileva che permangono poca chiarezza in merito all'edificabilità possibile nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, un non sempre puntuale aggiornamento del piano ostacoli e nessuna considerazione del concetto, estesamente applicato in altri Paesi, di Runway Public Zone (area di rispetto sul prolungamento dell'asse pista che dovrebbe proteggere la fascia abitativa circostante). Stante l'attuale incertezza normativa in materia, si impone il tempestivo intervento del legislatore".*

Anche il responsabile dell'ANPAC ha recentemente argomentato sui ritardi d'adeguamento nelle tutele aeroportuali, com'è riportato sul quotidiano il Giornale del 11 maggio 2003:

## **IL PRESIDENTE ANPAC**

**«I piloti chiedono  
un adeguamento  
agli standard  
internazionali»**

---

**ELENA GAIARDONI**

da Roma

«Le preoccupazioni rilevate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo sono in buona parte assolutamente condivisibili. Il nostro Paese presenta ancora una certa arretratezza nella gestione di un sistema così complesso come quello del trasporto aereo. Siamo sempre in attesa di una riforma», Andrea Tarroni, che pilota gli MD11 Alitalia attraverso i cieli intercontinentali, da due anni è il presidente dell'Anpac (Associazione nazionale piloti aviazione commerciale). Lungo lo Stivale sono disseminate 102 aerostazioni: ciascuna ha le sue caratteristiche e le sue esigenze, a seconda della collocazione geografica. Se al nord il fronte da abbattere è la nebbia, al sud il pericolo in agguato è dovuto a quei fenomeni, come il vento, causati dal sistema orografico.

**Perché l'incompleta dotazione tecnica degli aeroporti? Disattenzione politica? Mancanza di investimenti?**

«Diciamo che la cultura aeronautica nel nostro Paese non è andata al passo coi tempi. I vari governi che si sono succeduti non sono mai riusciti a esprimere una politica in grado di portare il trasporto aereo italiano ai livelli degli scali internazionali più evoluti».

**Si può fare una graduatoria degli aeroporti italiani?**

«Alcuni di quelli colpiti dalla nebbia sono riusciti a dotarsi di una strumentazione per l'atterraggio di alta qualità. Altri interessati dalle rapide di vento hanno provveduto a dotarsi di strumenti in gra-

do di fronteggiare il fenomeno. Ma in generale si può dire che il nostro sistema presenta carenze nelle segnalazioni a terra, negli stop-bar e nei meccanismi che rivelano ai controllori del traffico aereo gli aeroplani che stanno entrando in pista».

**Molto è lasciato alla competenza del pilota?**

«Diciamo che la professionalità dei nostri piloti permette di colmare le lacune dovute alla mancanza di innovazione tecnologica».

**Quale fattore non riuscite a governare come vorreste?**

«Il tempo. Di fronte alla nebbia non c'è mai conoscenza sufficiente. L'assistenza della strumentazione tecnica è indispensabile, soprattutto quando l'aereo è atterrato. Fondamentali sono la segnaletica e l'illuminazione».

**Il sogno di un pilota?**

«Il più rapido adeguamento agli standard dei grandi aeroporti. Penso a Francoforte, a Heathrow a Londra, al Charles De Gaulle a Parigi. Un'altra cosa: che ci si convinca che l'aereo è veramente il mezzo più sicuro».