

II "CENTRO MODA" di Segrate ed il rischio catastrofe

La discussione ed il confronto riguardante la compatibilità urbanistica del Fashion Center in località Novegro – Casina Pessina, a 300 metri dallo scalo di Linate sarà oggetto anche della prossima Conferenza dei Servizi convocata il 10 dicembre 2002.



Figura 1: il polo del Centro Moda è, sostanzialmente, allineato con il decollo dalla pista 36 di Linate, in una zona vincolata nelle normative USA ed Inglese (da La Repubblica 12 – 11-2002). Sulla destra è visibile la parte nord di Linate negli anni 50/60, prima dell'allungamento della pista 36 e delle edificazioni successive.

Nei primi due incontri il confronto ha riguardato in maniera esclusiva le sole due conformità inquadrate dalle leggi italiane, e precisamente:

- la compatibilità relativa alla Legge 58/63 (vincoli o servitù aeronautiche attinenti all'altezza degli edifici ed alle interferenze elettromagnetiche alla navigazione);
- la compatibilità relativa alle Legge 447/95 (vincoli attinenti all'impatto acustico e edificazione correlata alla destinazione d'uso e densità abitativa);

mentre non sembrerebbe essere ancora stata posta all'ordine del giorno della suddetta Conferenza dei Servizi una essenziale questione:

- **la verifica e quantificazione del rischio alle persone ed ai beni associata al rischio incidenti aerei.**
-

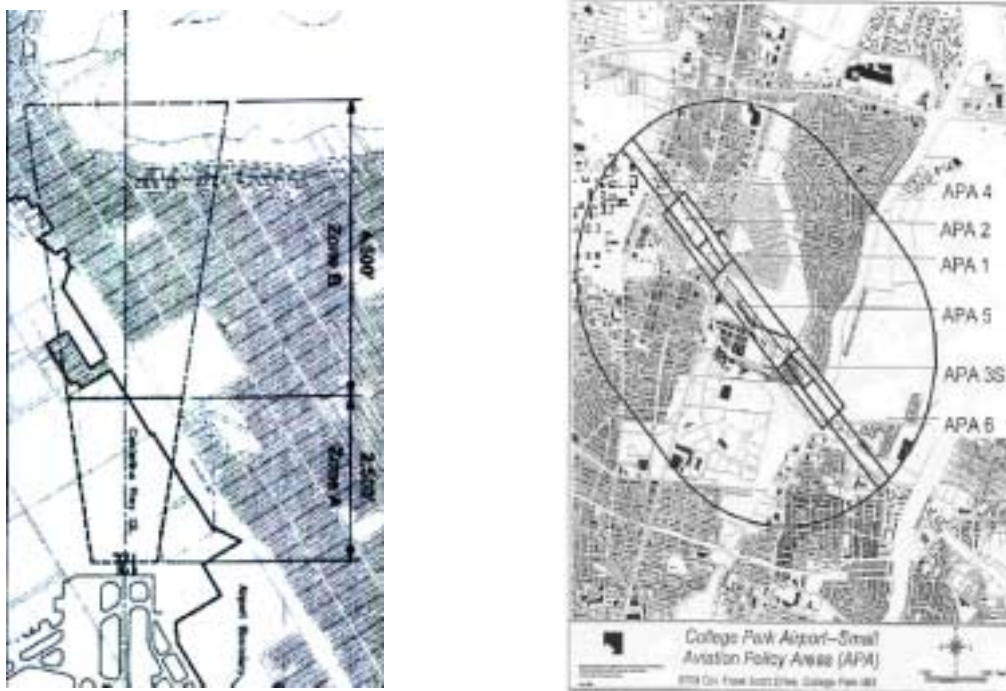


Figura 2: A sinistra le zone APA adottate negli USA a protezione del territorio limitrofo (il trapezio ha una lunghezza di 7000 piedi (circa 2100 metri). Sulla destra sono evidenziate le zone APA USA riguardanti una pista minore.

La necessità di elaborare quello che ICAO e JAA indicano come strumenti **Risk Assessment** o **Safety Management System**, risponde ad imprescindibili esigenze di tutela dei cittadini e del territorio dell'intorno aeroportuale.

I database dei disastri aerei in prossimità delle piste di volo riguardano la tematica **"Third Party Risk"**, relativa al Risk Assessment al suolo nel corso degli anni 90, è stata centro dell'attenzione di analisi e legislatori della Comunità Europea in seguito all'incidente del Boeing 747 EL AL ad Amsterdam: occorre predisporre interventi per tutelare le popolazioni (vedi Seveso 2 e Legge 334/99 in aggiunta alle prescrizioni JAA in materia).

L'incidente del 1992 comportò 39 vittime al suolo, il primo di una serie:

- Taipei, Taiwan 1998 6 decessi tra gli abitanti al suolo
- Irkoetsk, Russia 1997 63 decessi tra gli abitanti al suolo
- Asuncion, Paraguay 1997 20 decessi tra gli abitanti al suolo
- Kinshasa, Zaire 1996 219 decessi tra gli abitanti al suolo

Questa prospettiva di rischio per le popolazioni del circondario aeroportuali ha determinato una serie di misure precauzionali a tutela e protezione del territorio.

I paesi che si sono contraddistinti in tali politiche di "protezione" sono risultati principalmente (i) la Gran Bretagna (hanno istituito le cosiddette Public Safety Zone), (ii) gli USA con le Runway protection Zone e Aviation Policy Area (APA). L'Olanda ha, invece, varato

interventi cautelativi nell'edificazione dell'intorno aeroportuale solo in seguito al disastro di Amsterdam del 1992.



Figura 3: A sinistra il cono di decollo tratto dalla Carta Ostacoli 1997 di AIP Italia, a destra il fine pista, il piazzale ovest ed il blocco Toboga Aerostazione di Linate, zone direttamente coinvolte nell'analisi e studio Risk Assesment.

Nel paese Italia, mentre è ancora in corso l'adozione dell'Annesso 14, Aerodrome, relativo al recepimento delle norme e delle procedure che regolano la sicurezza e l'operatività degli scali aerei, la stessa ENAC, in una recente indagine, ha rilevato l'assenza della RESA (**Runway End Safety Area**), gli spazi di sicurezza ad inizio e fine pista a tutela delle operazioni di volo.

Il ritardo nell'adeguamento della RESA, un'operazione che dovrebbe concernere la totalità degli scali aerei, si accoppia in questa circostanza con l'esigenza di tutelare i cittadini dell'intorno aeroportuale predisponendo spazi di sicurezza in analogia a quanto già sviluppato in numerosi paesi.

Una urgenza peraltro implicitamente sollecitata da ICAO e JAA richiamando i paesi membri alla piena attuazione dell'analisi **Safety Management System** attraverso la metodologia "**risk assesment**". Una materia ed uno strumento di verifica che ha trovato recentemente anche in Italia nel rapporto Svensson sul dopo incidente a Linate e, a quanto riportato dal Corriere del Sera, anche dall'ENAC.

L'organismo italiano deputato alla gestione e vigilanza del sistema trasporto aereo in Italia avrebbe, infatti, richiesto ai gestori aeroportuali, SEA in primis, di predisporre l'analisi del Safety Management System di scalo. Una misura preliminare alle prospettive industriali e/o potenziamento degli scali aerei ed indispensabile nel varo della politica dei vincoli aeronautici attinenti alle strategie di sicurezza e protezione dei cittadini residenti nel circondario delle piste.