

Linate, quella zona a rischio

Nella parte seconda del Rapporto 2002 dell'ANSV nella sezione Aeroporti viene rilevato:
“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”.

Ma cosa sono le Public Safety Zones (PSZ)?

Le fasi di decollo ed atterraggio sono quelle a maggior rischio incidente aereo, e come conseguenza le zone prossime all'inizio ed alla fine delle piste di volo sono quelle che registrano un alto numero di incidentalità e sono quelle maggiormente vulnerabili.

Quale è la loro ampiezza e come vengono determinate?

Riflettono l'analisi statistica di modelli matematici identificando una sorta di “individual risk contour”, una mappa del rischio individuale, utilizzando le seguenti variabili:

- **Traffico annuale e numero dei movimenti aerei in pista (numero di atterraggi + decolli)**
- **Zone del danno stimato**
- **Statistica e rateo di incidentalità stimato (espresso in numero di incidenti per milioni di movimenti in pista)**

Politica della Public Safety Zone

Storicamente sono stati definiti tre livelli “Individual Risk Contours” annuali:

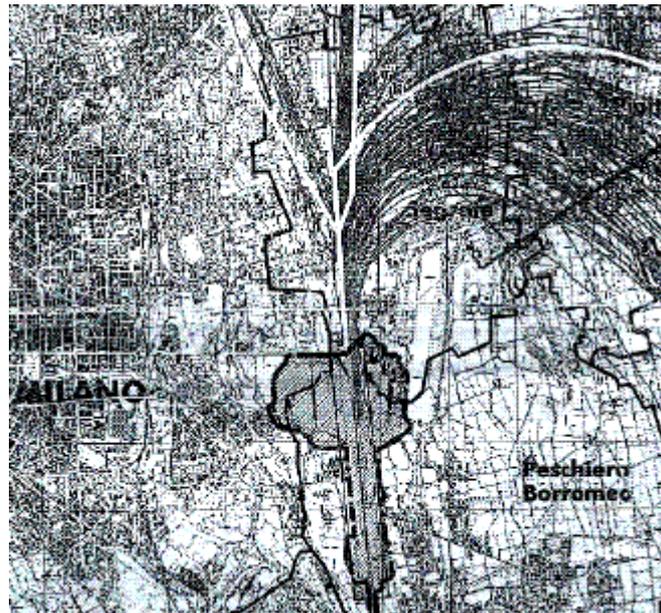
- 1 in 10,000 contour – deve rientrare entro il sedime aeroportuale per una esposizione annuale individuale del rischio superiore a 1 - 10,000 per anno
- 1 in 100,000 contour – ulteriore restrizione sono considerate caso-per-caso
- 1 in 1,000,000 contour – nessuna nuova costruzione per scuole o ospedali e similari (anche centri commerciali) tra questa fascia e quella a 1 - 100,000 contour.

Se in Gran Bretagna la PSZ è una pratica estesa e consolidata, peraltro in corso di implementazione, in Italia è tuttavia ancora in “cantier” uno stadio di conformità ICAO e tutela dal rischio primario quanto preliminare: l'adozione integrale della Runway End Safety Area.

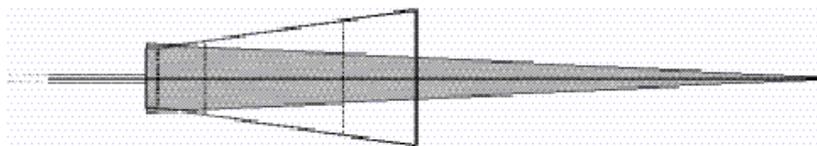
In Italia la Public Safety Zone sembrerebbe porsi come un traguardo lontano.

La rappresentazione grafica della Public Safety Zone adottata dagli inglesi è quella della figura nella pagina seguente, con dimensioni variabili, rapportate al movimento annuo dei voli e rateo degli incidenti storici, con una estensione fino a 3500 metri ed una ampiezza laterale fino a 350 metri (una geometria variabile identificabile dalle figure triangolo/trapezio).

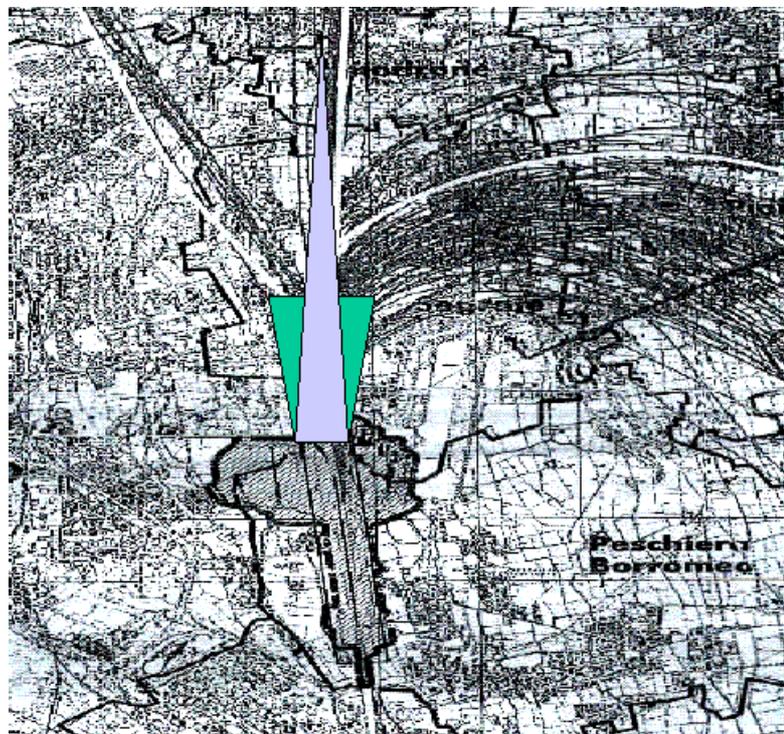
L'allerta proposto dal Rapporto 2002 dell'ANSV è in attesa di una adeguata risposta.



Configurazione pista e rotte di decollo a Linate: pista 36 destra

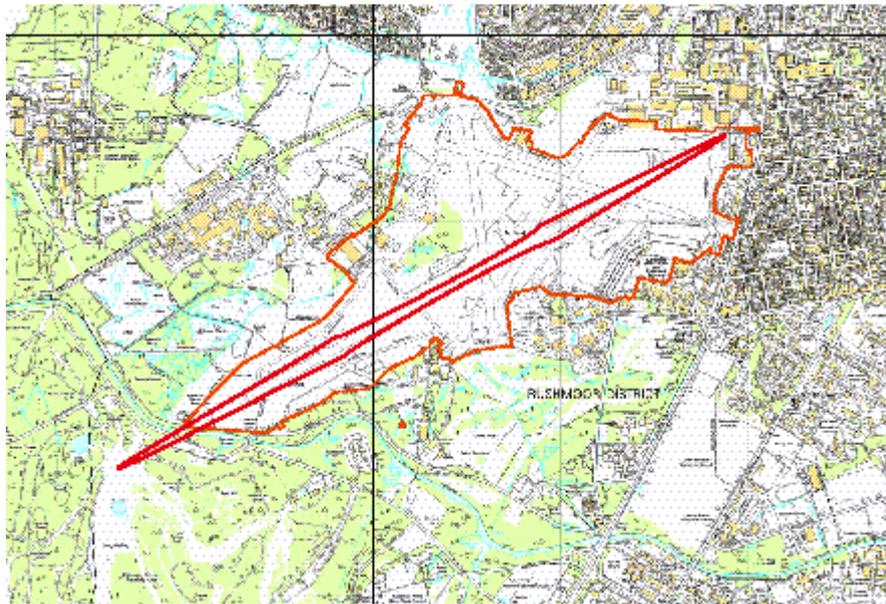


Geometria del Public Safety Zone



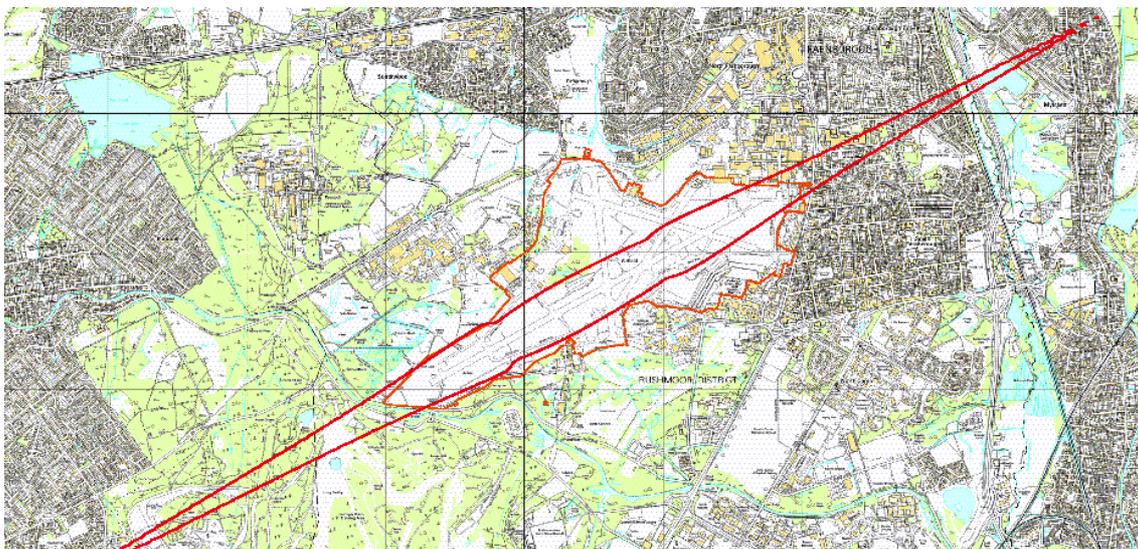
Configurazione pista, decolli e geometria del rischio PSZ su Segrate, Peschiera Borromeo e Pioltello





DRAWING

1:10 000 3RD PARTY
RISK CONTOUR



DRAWING

1:100 000 3RD PARTY
RISK CONTOUR

Fac simile di pista e decolli /atterraggi Risk Contour - 1: 10.000 e 1:100.000 adottati in Gran Bretagna.

25 febbraio 2004