

## Dopo l'incidente di Linate i comitati d'Italia chiedono più sicurezza

**Date :** 6 Ottobre 2021

*Riceviamo e pubblichiamo il comunicato del coordinamento No Fly Zone, composto da diversi comitati, tra cui il Comitato Cittadini di Varallo Pombia – Aeroporto Malpensa.*

Il coordinamento NO FLY ZONE Italia si associa al Comitato Antirumore Aeroporto di Linate nel denunciare le criticità correlate al rischio incidenti aerei nell'intorno di Linate, analoghe a quelle di tutti gli aeroporti italiani circondati da quartieri, scuole, ospedali ed aziende a rischio incidente rilevante.

In 20 anni ben tre incidenti a ridosso e dentro il sedime del Forlanini hanno evidenziato i limiti e la vulnerabilità di un contesto nel quale le “servitù aeronautiche” non sono state adeguate e sistematizzate.

Nonostante la Legge n. 58 del 1963, il Decreto 96/2005, successivo all'incidente del 8 Ottobre 2001 di Linate, con l'adozione del Piano di Rischio, del Rischio terzi con le “curve di isorischio”, e la promulgazione delle Mappe di Vincolo, non è stata risolta l'enorme criticità della coesistenza tra aeroporto, territorio e comunità dei cittadini.

Ancora oggi, il recente incidente del Pilatus PC 12 impone alcuni importanti interrogativi e ci induce a denunciare che il rischio non riguarda solo Linate ma la quasi totalità degli aeroporti italiani. Come fronteggiare le ricadute ed il rischio incidenti, oltre all'impatto ambientale in genere, se il masterplan approvato dalla Commissione VIA-VAS nulla dice in merito all'incremento del numero dei voli? Come assicurare la sicurezza della Navigazione Aerea da un lato e la tutela dei cittadini e del territorio dall'altro?

È indispensabile che sia fissato un numero massimo di voli sia giornalieri che annuo, un limite/tetto rapportato al “carico antropico”, agli indici di affollamento di scuole, ospedali, aziende a rischio incidente rilevante.

Appare chiaro ed evidente a tutti, non fosse altro che per il triste record detenuto dall'aeroporto di Linate, che la contiguità tra voli commerciali di linea e voli civili privati deve essere come prima misura sospesa in urgenza.

Dopo questo incidente anche le attività di aerotaxi, di Aviazione Generale e delle aerolinee devono essere analizzate e riesaminate nel quadro della casistica/statistica risk assessment.

Dato atto di quanto sopra, occorre procedere alla immediata creazione di un tavolo tecnico ed istituzionale che proceda, senza ulteriori ritardi, a porre in essere tutte le misure atte a tutelare la popolazione dal rischio di incidenti aerei, tenendo conto del fatto che, come nel caso di Linate, i

velivoli sorvolano a bassa quota centri abitati con case, uffici, scuole, asili, ospedali, centri commerciali, importanti arterie stradali, complessi industriali e serbatoi di carburante (nel caso di Linate , ad esempio, la centrale di cogenerazione dista poche centinaia di metri dal fondo pista a sud).

Il coordinamento NO FLY ZONE Italia, in rappresentanza della totalità dei Comitati aeroportuali di cittadini, si dichiara dunque pronto a sostenere ed a promuovere ogni iniziativa ritenuta utile al raggiungimento della messa in sicurezza della popolazione che vive intorno all'aeroporto di Linate, così come di tutti gli altri aeroporti d'Italia che versano nelle medesime condizioni di rischio.

## **COORDINAMENTO NO FLY ITALIA**

Ampugnano Siena – Comitato contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano

Bergamo – Associazione Colognola per il suo futuro a.p.s.

Bologna – COCOMPAER

Firenze – Presidio No Aeroporto – Associazione VAS

Comitato Sorvolati Peretola/Brozzi/Quaracchi

Forlì – Comitato Sorvolati Forlì

Milano Linate – CAAL

Milano Malpensa – Comitato Cittadini di Varallo Pombia – Aeroporto Malpensa

Napoli – Comitato No Fly Zone- Assoutenti Città Metropolitana di Napoli

Parma – Associazione NoCargoParma Aps

Roma Ciampino – CRIAAC

Roma Fiumicino – Comitato FuoriPISTA

Treviso - Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale Aeroporto Treviso

Venezia – CRIAAV - No Raddoppio Aeroporto