

# MalpensaNews

## La lettera dei Cittadini di Varallo Pombia: «Vogliamo i dati sull'impatto ambientale e acustico»

Marco Caccianiga · Thursday, September 5th, 2019

*Riceviamo e pubblichiamo integralmente la lettera inviataci dal Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia, riguardo al primo mese dal progetto bridge, il trasferimento di voli da Linate a Malpensa per tre mesi:*

Dal nostro ultimo comunicato del 10 agosto 2019 abbiamo avuto modo di leggere molteplici articoli e commenti in merito all'andamento del primo mese del "Bridge", articoli per lo più incentrati su problematiche di carattere secondario e di natura fuorviante rispetto alle reali carenze strutturali e operative dell'aeroporto.

Ci riferiamo in particolare alle problematiche del traffico automobilistico sulla SS 336, dei parcheggi, dello smistamento bagagli, della rete ferroviaria, problematiche che evidenziano comunque uno stato generale di incapacità della struttura aeroportuale di integrarsi con un territorio che è da tempo arrivato alla saturazione ed al limite della propria capacità di reggere i volumi di traffico aereo quali quelli agognati dal gestore aeroportuale.

In sostanza le discussioni sulle tematiche del "Bridge" hanno, almeno al momento, del tutto escluso una analisi approfondita sull'impatto ambientale, sugli scenari acustico atmosferico e su quelli estremamente rilevanti della safety e della security.

Perché SEA, ENAC ed i Sindaci dell'intorno aeroportuale non hanno ancora reso trasparente

l'aggravio acustico e atmosferico sul territorio, quello del Rischio Terzi e quello dell'incidenza degli extra voli derivati dai tre mesi di voli aggiuntivi di Linate?

Per quale ragione vi è una sorta di silenzio "assordante" di SEA ed ENAC in merito alle cosiddette "Curve di Isorischio" del traffico quotidiano di Malpensa e di quello cumulato complessivo con l'operativo di Linate?

Quando, ad esempio, il Sindaco Bellaria di Somma Lombardo, nell'articolo apparso sulla Prealpina Domenica 1° settembre 2019, intitolato "Bellaria: No alla terza pista. Ci porterebbe solo più voli", sostiene che "la sfida è definire quale è oggi, ed anche per il prossimo futuro, il numero dei decolli e atterraggi che il territorio può sopportare...Malpensa ...è situata in un territorio molto urbanizzato e quindi ogni sviluppo deve essere sostenibile e compatibile...", ha avuto forse conoscenza e disponibilità di documenti non noti e manifesta una legittima preoccupazione per gli attuali livelli critici dell'impatto acustico, atmosferico, oltre agli indici di "isorischio" che i cittadini ignorano? Per quale inesplicabile ragione, nelle conferenze stampe o incontri

che si sono tenuti, non sono state fornite notizie specifiche?

Inutile negarlo: Malpensa è un aeroporto nato sin dall'inizio con non poche carenze strutturali, progettato senza criteri funzionali e per fasi, l'una diversa dall'altra, senza una visione di insieme ragionata e compatibile al territorio e, possiamo sostenerlo, senza un concreto adeguamento del rischio terzi aeronautico e dei piani di rischio alle evoluzioni che l'aeroporto ha avuto nel tempo.

Prova ne sono:

- 1) La distanza tra le due piste 35 L e 35 R di 740 metri;
- 2) La localizzazione del Terminal 2 tra le due piste 35R e 35L;
- 3) La localizzazione del Terminal 1 a lato della 35 L;
- 4) La localizzazione serbatoi carburante avio: a destra della pista 35 R
- 5) La configurazione-layout dello scalo, terminal, piste, piazzali, raccordi e rullaggi e percorsi per decollo e atterraggio per entrambe le piste.

Una realtà di operazioni e movimenti che, in relazione alle politiche di risk assessment – rischio terzi (Art. 715 del Codice di Navigazione), emanate da ENAC dopo il “Masterplan Malpensa 2000” hanno determinato l'urgenza delle Safety Zones di protezione.

L'adozione di quanto previsto dall'art 715 Cod. Nav necessita pertanto della verifica e dell'incidenza delle curve di isorischio:

- High Protection Zone: included inside 10-4 iso-risk curve.
- Inner Zone: included between 10-4 and 10-5 iso-risk curves.
- Intermediate Zone: included between 10-5 and 10-6 iso-risk curves.
- Outer Zone: included outside 10-6 iso-risk curve.

Dal 24 giugno 2019, giorno della assemblea tenutasi a Lonate Pozzolo tra i sindaci del CUV, i

rappresentanti SEA e la cittadinanza, e comunque antecedentemente all'inizio del “Bridge”, non risulta essere stata predisposta, condivisa e conseguentemente approvata in sede di Commissione Aeroportuale:

1. alcuna Curva di Isorischio-Rischio Terzi, complessiva e relativo al traffico quotidiano;
2. alcuna mappa del Rischio Aeronautico Terzi, relativa al sovraccarico di voli aggiuntivi per i tre mesi del trasloco da Linate a Malpensa;
3. alcuna mappa acustica aeroportuale aggiornata in Lva, applicando i criteri di calcolo matematico di cui al modello AEDT, in sostituzione del modello ormai obsoleto INM;
4. alcuno scenario di impatto acustico per i tre mesi del trasferimento dei voli, in relazione alla diversificata alternanza nell'utilizzo delle piste ed al sovraccarico dei voli sulle radiali

piemontesi 280° e 310°, a beneficio e sgravo della radiale 320°.

Relativamente a tali aspetti di estrema rilevanza ci auguriamo che tutti i sindaci del territorio

lombardo e piemontese pretendano nella prossima Commissione Aeroportuale, che si terrà a breve, che sia fornita prova documentale da parte di SEA ed ENAC dell'adempimento da parte loro a quanto sopra.

Per quanto attiene la gestione della operatività quotidiana dei voli, dovuta all'incremento dei

movimenti sull'aeroporto, non è chi non veda come l'aumento dei ritardi notevoli, sia in atterraggio che in decollo, dimostri ineluttabilmente come sia la struttura aeroportuale a non reggere il volume di traffico attuale; l'aggiustificazione che SEA avrebbe fornitosui

giornali, secondo la quale il cielo ad agosto è più trafficato che negli altri mesi o la presenza del maltempo, oltre ad essere priva di riscontro denota un volersi giustificare adducendo motivazioni francamente aleatorie.

La soluzione alle problematiche che abbiamo esposto è una sola, valida non solo per il periodo del “Bridge”, ma per gli anni a venire: limitare e dare un tetto massimo ed inderogabile al numero deimovimenti complessivi che tale aeroporto è in grado di sostenere per evitare il verificarsi tutte le problematiche che sono apparse nel primo mese del “Bridge”.

Il Presidente del Comitato

Avv. Ferruccio Gallanti

This entry was posted on Thursday, September 5th, 2019 at 8:14 pm and is filed under [Aeroporto, Piemonte](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.