

MalpensaNews

“Mai più un altro bridge”

Marco Caccianiga · Tuesday, October 29th, 2019

L'aeroporto di Linate ha riaperto ufficialmente le porte, chiudendo di fatto i tre mesi intensi di **bridge**. Malpensa ha gestito per tre mesi l'80% circa dei voli dell'aeroporto di Forlanini, con commenti entusiastici riguardo all'operazione. Per molti, l'aeroporto della brughiera **ha chiuso bene questi tre mesi** senza particolari intoppi.

Ma c'è chi non è d'accordo. Il presidente dell'associazione **Cittadini di Varallo Pombia Ferruccio Gallanti**, **fin da subito critico** nei confronti del bridge, ci ha inviato una lunga lettera per spiegare i motivi per cui Malpensa “non può gestire un traffico simile”.

“Pochi giorni prima della fine del “Bridge” e nei giorni immediatamente successivi al termine dello stesso, abbiamo avuto modo di leggere sulla stampa nazionale e locale, sia cartacea che on line, articoli entusiastici sui risultati del “Bridge” in termini di passeggeri trasportati, di movimenti raggiunti dal traffico dell'aviazione commerciale e generale, di acclamate potenzialità dell'aeroporto, di calcetti Balilla che resteranno ad uso dei passeggeri, di code chilometriche di passeggeri per prendere un caffè al bar e non da ultimo, di una conseguente capacità dell'aeroporto di espandersi e di aumentare il traffico sul territorio.

Non una sola riga è stata spesa nel menzionare i danni diretti ed indiretti che sono stati generati dal “Bridge”:

- *alla salute ed al benessere fisico e psichico della popolazione, piemontese e lombarda, che vive intorno al sedime dell'aeroportuale,*
- *all'ambiente circostante l'aeroporto, visto che lo stesso insiste su un parco naturale che è riserva dell'Unesco ormai da un decennio.*

Senza voler entrare troppo nel merito delle predette gravissime problematiche, che sono quotidianamente davanti agli occhi di tutti noi cittadini e che avrebbero dovuto esserlo prima, durante e dopo il Bridge agli occhi di coloro che siedono negli uffici del gestore aeroportuale, degli enti di controllo del traffico aereo e dell'autorità dell'aviazione civile, ci permettiamo di fare rilevare che il “Bridge” risulterebbe essere stato effettuato in assenza di tutta una serie di adempimenti preliminari che dovevano essere eseguiti e che ricordiamo anche in questa sede:

- 1) *nessuna Curva di Isorischio-Rischio Terzi, complessiva e relativo al traffico quotidiano è stata predisposta;*
- 2) *nessuna mappa del Rischio Aeronautico Terzi, relativa al sovraccarico di voli aggiuntivi per i tre mesi del trasloco da Linate a Malpensa è stata predisposta;*
- 3) *la mancata verifica, in sede di Commissione Aeroportuale, e conseguente applicazione delle procedure antirumore di decollo ICAO identificate come “Noise Abatement Departure Procedure – NADP 1 e NAPD 2”, note per il ridotto impatto acustico sul territorio e comunità circostante*

l'aeroporto;

4) la mancata adozione del modello matematico di calcolo delle emissioni acustiche ed ambientali AEDT (Aviation Environmental Design Tool) in sostituzione del modello INM (Integrated Noise Model) ormai superato, obsoleto e del tutto inidoneo;

5) l'assenza della Valutazione di Impatto Ambientale – VIA associata al Masterplan vigente;

6) la mancata presentazione, da parte di ENAC, ENAV e SEA, degli scenari relativi al Rischio Aeronautico, al Rischio Terzi, nonché delle curve di isorischio riguardanti i volumi di traffico esistenti;

7) il mancato adeguamento della mappa acustica aeroportuale in LVA, in relazione al traffico vigente ed in relazione all'utilizzo alternato delle due piste;

8) la mancata analisi e verifica preventiva dell'impatto acustico generato dai voli traslocati da Linate e degli eventuali scenari diversificati, relativi all'utilizzo liberalizzato e/o con una alternanza differenziata delle due piste;

9) la mancata analisi preventiva delle ricadute acustiche, associate al differenziato utilizzo delle radiali SID (Standards Instrumental Departure) 280°/310° e 320°, prospettate per il trasferimento della operatività dell'aeroporto di Linate sull'aeroporto di Malpensa;

10) il mancato adeguamento del Piano di Rischio (Art. 707 Codice di navigazione) per quanto attiene il Comune di Lonate Pozzolo;

11) la mancata analisi e verifica preventiva dello scenario ritenuto di "operatività" prevalente nei tre mesi di extra-attività, in relazione ai livelli di sicurezza e delle curve di isorischio complessive, in adempimento del dettato di cui all' Art. 715 del Codice della Navigazione.

Li ricordiamo perché alle nostre richieste, formulate sin dal giugno 2019, nessuno, sindaco, provincia, regione, gestore aeroportuale, ente pubblico o società per azioni controllata dallo Stato, ha mai dato risposta, dando prova di avere adempiuto in tal senso.

Come è possibile che nel periodo del Bridge il rumore e l'inquinamento acustico si siano, a detta di taluni dei predetti soggetti, addirittura ridotti rispetto al periodo precedente quando l'incremento del traffico aereo è praticamente raddoppiato?

Perché nessun Sindaco ha mai posto in Commissione Aeroportuale specifiche domande, ad esempio, sulle Curve di Isorischio, sul Rischio Aeronautico terzi e sulle Mappe di Rischio?

In attesa quindi che anche il Comune di Lonate Pozzolo deliberi il Piano di Rischio di sua competenza, che ENAC imponga e verifichi le ricadute del Rischio Terzi con la Mappa di Isorischio, analizzando la compatibilità con i volumi di traffico di Malpensa, a salvaguardia della Navigazione Aerea e a tutela della popolazione (livelli carico antropico e indice di affollamento nelle zone di vincolo), richiediamo anche una immediata analisi sulla coerente operatività e funzionalità della rete di monitoraggio.

Quanto alla cosiddetta "sperimentazione" che ha aggravato enormemente il carico aeronautico sulle SID 280° e che ha portato sin dal marzo 2019 al raddoppio dei sorvoli sui territori di Varallo Pombia e Pombia in Piemonte e sulle frazioni di Maddalena e Coarezza di Somma Lombardo, la stessa non può che ritenersi un fatto ampiamente negativo; non si risolvono i problemi dell'inquinamento acustico ed atmosferico spostando solamente dei sorvoli da una SID ad un'altra.

In ogni caso deve essere subito ripristinato lo scenario precedente al marzo 2019, dove anche sulla SID 320° vi era un equo numero di decolli".

Il Presidente del Comitato Avv. Ferruccio Gallanti

This entry was posted on Tuesday, October 29th, 2019 at 5:17 pm and is filed under [Aeroporto](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

response, or [trackback](#) from your own site.