

MalpensaNews

“Rilevamento del rumore di Malpensa, le centraline sono vecchie di vent’anni”

Nicole Erbeti · Thursday, April 2nd, 2020

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato del Comitato dei cittadini di Varallo Pombia per l’aeroporto di Malpensa:

Abbiamo letto fino a ieri tutta una serie di articoli, comunicati di comitati, annunci, aventi ad oggetto la richiesta di monitoraggio della qualità dell’aria dell’intorno aeroportuale di **Malpensa**. Tutte iniziative meritevoli, sebbene vi siano alcuni aspetti che non sono stati presi in considerazione, tra cui la richiesta di monitoraggio del rumore aeroportuale. Forse qualcuno si è dimenticato che non solo l’inquinamento atmosferico ma anche quello acustico devono essere verificati oggi, in assenza di traffico aeroportuale, sia esso aeronautico e/o stradale.

Come tutti sapranno le centraline installate intorno al sedime aeroportuale risultano essere sedici in Lombardia e quattro sul territorio piemontese; questo almeno è quello che per parte lombarda si legge sul sito di SEA, mentre le centraline piemontesi non vengono nemmeno menzionate e non se ne trova traccia da nessuna parte.

La rete delle centraline lombarde è gestita da SEA per quanto riguarda la fornitura dei dati di rilevamento e tracciati radar, mentre ARPA Lombardia e Piemonte devono verificare il buon funzionamento dei sistemi di monitoraggio delle reti di misura del rumore aeroportuale e calcolare gli indici acustici prescritti.

Da oltre 20 anni i dati acustici sono sistematicamente trasmessi ai rappresentanti della Commissione Aeroportuale che, dopo averne preso visione ed averli analizzati, vota tali riscontri. Il database periodico e annuale sembrerebbe confermare risultati e scenari compatibili ai limiti di legge e tutela dei cittadini per quanto attiene l’inquinamento acustico.

Ma occorre porsi alcuni interrogativi. La rete di monitoraggio e le centraline rispondono ai requisiti standards per tipologia e localizzazione?

Per averne certezza basterebbe leggere, tra i tanti documenti disponibili, quelli di ARPA Lombardia

a partire dal 2011 dove la stessa ARPA raccomandava quanto segue:

1. Il centro di elaborazione dati deve essere in costante collegamento con le stazioni periferiche di misura;
2. La trasmissione deve avvenire una volta ogni 24 ore per tutti i 365 giorni dell’anno;
3. Il gestore del sistema deve effettuare almeno una volta al giorno le operazioni di controllo e verifica dell’effettiva trasmissione dei dati;
4. Vi deve essere continuità delle rilevazioni, soprattutto per le stazioni di rilevamento

M (monitoraggio del rumore aeroportuale) e V (monitoraggio violazioni);

5. Il gestore del sistema deve quindi essere in grado di programmare una manutenzione periodica della rete, in modo da minimizzare i possibili guasti e contemporaneamente deve poter intervenire tempestivamente in caso di malfunzionamento che pregiudichi il monitoraggio del rumore aeroportuale.

6. Le stazioni/centraline devono essere di 5 tipologie (A – monitoraggio ambientale, M – monitoraggio del rumore aeroportuale, V – violazioni, A e V, M e V).

Risulta adesso, decisivo e cruciale, per valutare la rete di monitoraggio SEA di Malpensa evidenziare quelle che sono le reali tipologie di centraline oggi disponibili ed utilizzate per valutare le emissioni sonore sul territorio. La rappresentazione delle sedici centraline SEA distingue 10 stazioni di tipo M (monitoraggio rumore aereo) e sei di tipo A (ambientale) mentre non risultano essere state insediate e quindi presenti quelle di tipo V – violazioni.

Come è possibile?

Passando ora alla posizione delle stazioni di rilevamento, il documento “Linee Guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio” di ARPA Lombardia nella sezione “Numero e posizione” riporta come :

1. vi debbano essere almeno due stazioni sensibili al singolo movimento per ogni traiettoria di decollo e/o atterraggio;
2. nello specifico per ogni traiettoria di volo devono essere insediate due centraline/stazioni di tipo M, ovvero che assicurano il monitoraggio del rumore aeronautico e che su ogni SID e/o traiettoria si debba disporre l’installazione di una centralina/stazione di tipo V, in grado di rilevare quindi le “violazioni” e sforamenti dei limiti acustici prefissati.

Raffrontando quindi lo stato attuale della rete di rilevamento con quanto prescrive la stessa Arp non è che non veda come a tali prescrizioni nessuno (ARPA e SEA) abbia dato adempimento: come infatti detto in precedenza la rappresentazione delle 16 centraline SEA distingue 10 stazioni di tipo M e 6 di tipo A mentre non è stata insediata alcuna centralina di tipo V (violazioni).

Gli interrogativi conclusivi da porsi, almeno in questa prima analisi, sono scontati:

1. perché non sono mai state rilevate queste discrepanze, ovvero l’assenza della doppia stazione/centralina di tipo M, ad esempio su ogni traiettoria di decollo e tantomeno di tipo V?
2. È questo un riscontro che potrebbe rendere del tutto inadeguata la rete di monitoraggio insediata e del tutto incongruo il database acustico monitorato negli ultimi 20 anni?

Appare, in tale contesto, indispensabile rilevare come i rappresentanti delle istituzioni presenti in Commissione Aeroportuale e gli stessi comitati dei cittadini non sembrerebbero avere verificato e rilevato tali, fondamentali, incongruenze.

Da ultimo abbiamo notato positivamente che i nostri rilievi in merito alla mancata adozione del sistema AEDT da noi mossi sin da agosto 2019 sono stati raccolti pedissequamente da comitati lombardi e da singoli cittadini, incluso il riferimento al Decreto del Presidente-Amministratore Unico di ARPA Lombardia n.10 del 16.04.2019 dove quest’ultima si era impegnata a adottare il sistema di calcolo sopra citato entro il 30.9.2019.

This entry was posted on Thursday, April 2nd, 2020 at 6:27 pm and is filed under [Piemonte](#), [Salute](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

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