

MalpensaNews

Masterplan Malpensa 2035? Prima vengono ambiente, safety e risk

Manuel Sgarella · Saturday, July 18th, 2020

La valutazione del Comitato dei cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa:

Riservandoci di valutare nel dettaglio il Masterplan che è stato depositato pochi giorni fa presso il Ministero dell'Ambiente, possiamo al momento fare le seguenti considerazioni di carattere generale.

Prendiamo atto della **prospettata nascita di un nuovo terminal passeggeri** (c.d. quarto satellite) e ci chiediamo sulla base di quali argomentazioni il Terminal 1 e 2 non sarebbero idonei a gestire i volumi di traffico previsti al 2035. Ci chiediamo quali possono essere stati i limiti di safety & risk assessment ipotizzati per giustificare la nascita di tale c.d. quarto satellite, considerando le problematiche associate al Piano di Rischio Aeroportuale (PEA) ed al Piano di Rischio Esterno (PEE).

Quanto alla nuova "Airport city" che dovrebbe sorgere davanti all'area antistante l'Hotel Sheraton ci chiediamo come sia possibile che la stessa area rispetti i limiti di cui alle aree di rischio e curve di isorischio previste dagli articoli 707 e 715 del Codice della Navigazione; una realtà, questa delle curve di isorischio, di cui la stessa ENAC su nostra richiesta ci ha trasmesso solo una documentazione parziale, senza fornire alcuna mappa relativa allo scenario futuro e che, probabilmente, ha reso urgente la pianificazione del c.d quarto satellite vicino ai due Terminal attualmente esistenti. Le stesse considerazioni possono valere per l'ampliamento dell'area Cargo.

Come è ben noto agli esperti, ai sindaci del CUV, ad ENAC ed anche a SEA, sono solo le curve e gli indici di isorischio che definiscono il tetto dei voli massimi giornalieri e annuali di un aeroporto e conseguentemente le aree all'interno delle quali certe attività e/o opere di edificazione sono ammesse; quanto stabilito dagli articoli 707 e 715 C.d.N deve essere quindi rispettato.

Conseguentemente se il Masterplan 2035, nella versione depositata pochi giorni fa, non dovesse rispettare i limiti inderogabili di cui al Codice della Navigazione, lo stesso sarebbe già da ritenersi in violazione degli standard di rischio sanciti dai predetti articoli del Codice, da ENAC e dall'EASA.

Anche Malpensa dovrà essere a breve sottoposto alle **valutazioni di coerenza e conformità al Regolamento UE 139/2014**, oltre al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio di Aeroporti – RCEA – ENAC, ovvero alle disposizioni di cui al Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato e integrato dal D.Lgs. 151/2006), che ha appunto introdotto al Capo III nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli

aeroporti.

Con la redazione del “Programma Nazionale per la Safety dell’Aviazione Civile”, Edizione 4 del 9 gennaio 2020, ENAC si accinge a verificare le non conformità delle infrastrutture aeroportuali italiane, incluso quindi anche l’aeroporto di Malpensa; vedremo quindi quali saranno i riscontri ed i rilievi sul Masterplan di Malpensa, che molto probabilmente interviene sull’assetto piste-terminal-satelliti-taxiways, ossia su una configurazione attuale complessiva già insolita e con piste parallele ravvicinate.

Non saremmo quindi sorpresi nel riscontrare che il Masterplan, prefigurando tali verifiche da parte ENAC, **abbia pianificato anticipatamente opere ad hoc al fine di evitare “deroghe” e “criticità”**, potenziali limiti operativi con numero massimo di movimenti/pista. Un layout aeroportuale che, tuttavia, conferma l’impraticabilità di un potenziamento dello scalo di Malpensa.

Il Presidente del Comitato Avv. Ferruccio Gallanti

This entry was posted on Saturday, July 18th, 2020 at 4:55 pm and is filed under [News](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.