

MalpensaNews

“Assemblee inutili, la sperimentazione delle rotte va sospesa”. Comitati di Malpensa all’attacco

Roberto Morandi · Monday, April 15th, 2024

«La “sperimentazione” delle nuove rotte deve essere sospesa». Alla vigilia dell’avvio previsto il 18 aprile, l’Unione dei Comitati Alta Valle del Ticino – che riunisce comitati del Varesotto e del Novarese – rilancia la richiesta. Lo fa sulla base di riferimenti normativi e criticando l’approccio delle amministrazioni comunali. Qui di seguito il comunicato integrale

MALPENSA, ASSEMBLEE INUTILI, TRA ZONIZZAZIONE E SPERIMENTAZIONE, SENZA RELAZIONI AEDT, SENZA RISCONTRI. LA “SPERIMENTAZIONE” DEVE ESSERE SOSPESA.

Anche con l’assemblea di Somma Lombardo è confermata l’opacità dell’operazione dell’impatto acustico dell’intorno di Malpensa. La sequenza storica degli interventi a tutela della popolazione è significativa, evidenzia una singolarità preoccupante.

Dopo 25 anni dal progetto HUB di Malpensa 2000, solo il 17 aprile 2023 è stata approvata la “Prima Zonizzazione” dell’aeroporto. Un riscontro che, peraltro, ha avuto un parere positivo dai Sindaci del CUV che fanno parte della Commissione Aeroportuale (da cui il Comune di Golasecca è escluso), con un “bizzarro” raffronto con la cosiddetta zonizzazione TUCANO (integrata nel PGT dei Comuni e nel Piano d’Area) del tutto irreali. Incoerente con qualsiasi operatività mai esistita a Malpensa.

I Sindaci del CUV hanno comunque, a fronte di evidenti lacune documentali (database di input, dato orografico, numero movimenti), in assenza di una Relazione illustrativa allegata, hanno approvato la “zonizzazione 2023”.

La stessa proposta di “sperimentazione” entrerà in vigore senza che Sindaci CUV, ma soprattutto i cittadini coinvolti, abbiano potuto leggere una Relazione illustrativa allegata. Due Relazioni illustrative di “zonizzazione AEDT” ignote, più volte richieste dai cittadini, indispensabili, ma sempre sconosciute e/o dichiarate non disponibili. Ma su quali dati hanno approvato i Sindaci CUV? Quali, fra l’altro le competenze specifiche in termini di “modello matematico AEDT”, di quali cognizioni algoritmiche dispongono i Sindaci CUV? Sono stati assistiti da professionisti qualificati in materia o hanno deliberato sulla singola mappa delle zone A, B e C LVA?

Pertanto, non riteniamo possano sussistere due diverse modalità di misurazione, come invece sembra.

La stessa “sperimentazione” verificata nel periodo semestrale (vedi la collocazione della centralina su Coarezza e similari), contraddice la registrazione comparata dei parametri di LVA. La validazione, infatti, la verifica di tollerabilità della misurazione fonometrica, proposta dalla “sperimentazione” è vanificata nella stessa proposta. Può avvenire nei tempi previsti per il calcolo dell’LVA, pari ad un anno, così come disciplinato dal D.M. 31/10/97 ?

Il “pastrocchio” proposto, somma il “Tucano alla Zonizzazione 2023; la Sperimentazione prossima ventura, in assenza di “Relazioni illustrative”, pone interrogativi aggiuntivi se associati al seguente studio: “A large-scale validation study of aircraft noise modeling for airport arrivals Thomas C.Rindfleisch,^{1,a}) Juan J. Alonso,¹ Donald C. Jackson,¹ Brian C. Munguia,¹ and Nicholas W. Bowman² ¹Department of Aeronautics and Astronautics, Stanford University, Stanford, California 94305, USA ²Instrument Flight Software Group, NASA Jet Propulsion Laboratory, Pasadena, California 91011, USA”.

Nelle 23 pagine del documento presentato nel marzo 2024 si legge:

“Negli Stati Uniti, l’Aviation Environmental Design Tool (AEDT) della Federal Aviation Administration è approvato per prevedere gli impatti del rumore e delle emissioni degli aerei. Il ruolo fondamentale di AEDT nella conformità normativa e nella valutazione sull’impatto ambientale dell’aviazione richiede di chiedersi quanto siano accurate le previsioni sul rumore. Studi precedenti suggeriscono che le previsioni dell’AEDT mancano della precisione desiderata”.

Questo articolo riporta uno studio su larga scala, utilizzando 200.000 traiettorie di volo abbinate a livelli sonori misurati per gli arrivi alle piste 28L/28R dell’aeroporto internazionale di San Francisco, oltre 12 mesi. Per ciascun volo sono stati condotti due studi AEDT, uno utilizzando la modalità approvata per la presentazione normativa e uno l’altro utilizza una modalità avanzata non regolamentare con traiettorie esatte degli aerei.

Le previsioni del rumore AEDT per aeromobile sono state confrontate con i livelli sonori misurati in due posizioni. In media, l’AEDT ha sottostimato L_{Amax} di 3,09 dB e SEL di 2,04 dB, combinando i risultati di entrambe le modalità di modellazione del rumore AEDT.

Le discrepanze sembrano derivare da limitazioni nella modellazione fisica delle traiettorie di volo e nella generazione del rumore, combinato con le incertezze dei dati di input (peso dell’aereo, velocità relativa, configurazione di spinta e portanza) e le condizioni atmosferiche.

UNIONE DEI COMITATI DELL’ALTA VALLE DEL TICINO

Comitato “Vivere a Coarezza”

Comitato “Vivere a Golasecca”

Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia-Aeroporto di Malpensa

Comitato Territoriale Malpensa con sede a Lonate Pozzolo

This entry was posted on Monday, April 15th, 2024 at 4:31 pm and is filed under [Aeroporto, Milanese, Piemonte, Varesotto](#)

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

