

MalpensaNews

“A Malpensa serve un numero massimo di movimenti giornalieri e annuali”

Roberto Morandi · Friday, February 7th, 2025

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato firmato dal Comitato Territoriale di Malpensa (con sede a Lonate Pozzolo) e del Comitato dei cittadini di Varallo Pombia, sulla sperimentazione delle rotte di decollo e sugli scenari futuri dell'aeroporto

MALPENSA, DALLA SPERIMENTAZIONE FALLITA ALLE FUTURE ROTTE: “PLACEBO INFORMATIVO” E/O “PATOLOGIE E LESIONI ACUSTICHE INEVITABILI”?

Dopo sei mesi di sperimentazione, dopo aver ignorato la peculiarità delle singole rotte (278-303-308-318/356-039-069/177 direzione Lonate Pozzolo /177 direzione Turbigo), il loro specifico fallimento (eccesso di dispersioni laterali e nei gradienti di salita) la Commissione aeroportuale, è prossima, nonostante tutto, a riproporre con minime varianti le rotte di decollo (altresì note come SID) precedenti.

Lo scenario dei movimenti aerei progressivi indicati dal Masterplan 2035 assume un rilievo contraddittorio per l'impatto acustico registrato. Le precarietà della zonizzazione, le incertezze operative della sperimentazione dei voli odierna e quella del prossimo periodo, ripropone considerazioni e interrogativi da sempre segnalate dai nostri Comitati.

L'assenza della Relazione tecnica illustrativa della prima “zonizzazione 2023” di Malpensa costituisce il peccato originale e la più grave mancanza di completa informazione nei confronti dei sindaci lombardi e piemontesi e della cittadinanza.

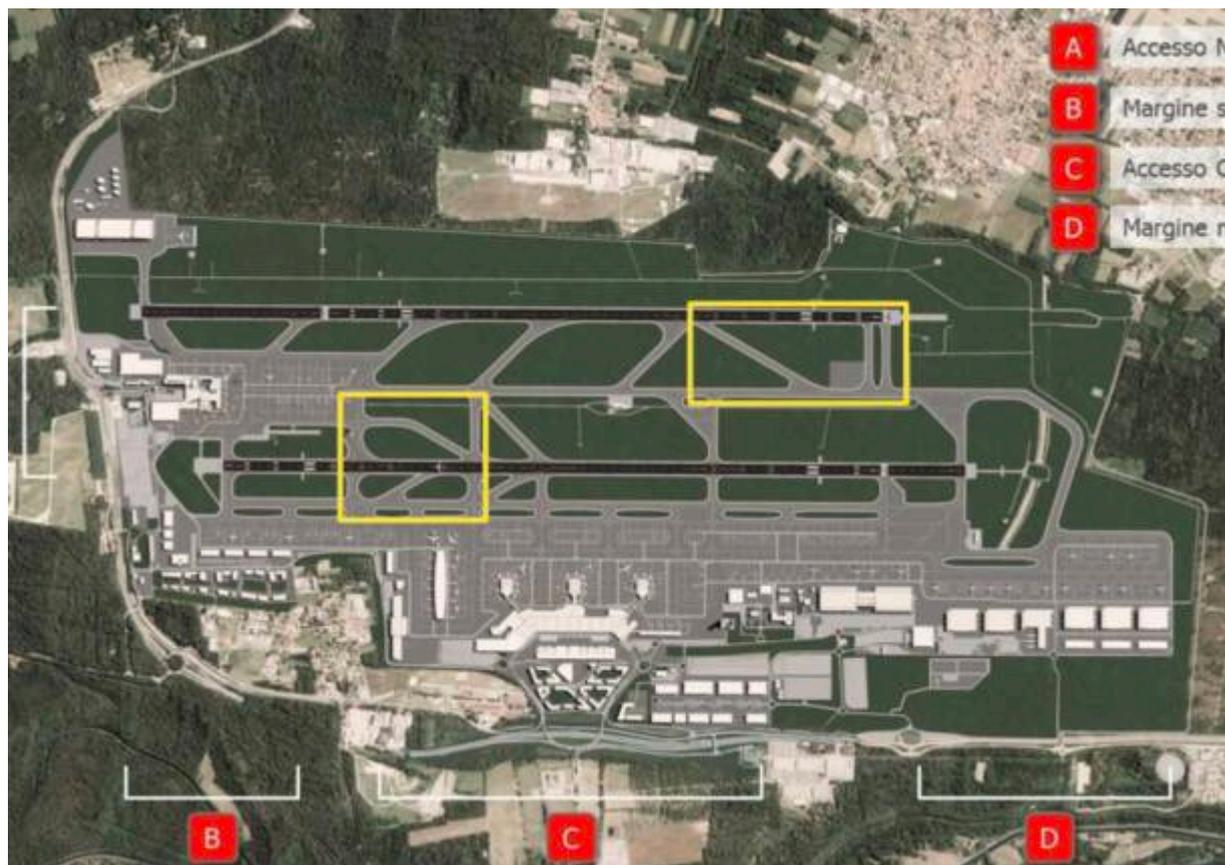
Le evidenze fanno presumere che la modellizzazione AEDT della zonizzazione sia stata elaborata con tutti i decolli dalle testate piste 35 Destra/Sinistra e dalle 17Sinistra/Destra, ovvero dall'inizio pista con spinta massima di decollo.

La “sperimentazione” dei sei mesi 2024 ha, presumibilmente, utilizzato decolli con spinta “ridotta” e con punti differenziati di inizio decollo per la pista 35 Sinistra e per la pista 35 Destra. Operazioni di volo si presume obbligate, scaturite dall'incremento esponenziale dei movimenti aerei in determinate fasce orarie.

Ne discende che Il Masterplan2035, esiga e imponga tale gestione delle piste, con punti diversificati di inizio decollo.

L'immagine sottostante, oltremodo evidenziata nella documentazione sottoposta al Parere Positivo della Commissione VIA/VAS del Masterplan2035, illustra le modifiche delle cosiddette

uscite/entrate in pista al fine di, presumibilmente, agevolare tali politiche di incremento del numero dei voli.



L'attivazione di nuovi raccordi di ingresso (da noi evidenziati in colore giallo) per entrambe le piste, determinerebbe, presumibilmente, l'autorizzazione all'ingresso in pista da almeno tre posizioni per l'inizio corsa di decollo su entrambe.

Le precarietà associate ad un sedime aeroportuale limitato, la ridotta separazione tra le due piste, la circolazione a terra – intasata in determinate fasce orarie di maggior traffico – degli aeromobili in movimento dai piazzali e Terminal verso i punti intermedi di decollo, e quelli dopo l'atterraggio dalle uscite veloci, si teme genererebbero criticità da sottoporre ad analisi "safety assessment".

Lo scenario presumibile, con una disponibilità per decolli da posizioni intermedie, con inevitabili bassi sorvoli – per ridotti gradienti di salita – dei Comuni di Arsago Seprio e Casorate Sempione sulla pista 35 Destra e per il Comune di Lonate Pozzolo sulla pista 17 sinistra, genererebbe un aggravio acustico LVA ed extra cittadini e kmq impattati dei tre Comuni citati.

Altrettante varianti sulla pista 35 Sinistra, assicurerebbero un sostanziale incremento dei voli con bassi sorvoli sulle comunità di Maddalena, Coarezza, Golasecca e dei Comuni oltre il Ticino, vale a dire quelli Piemontesi.

L'incremento dei voli determinerebbe le seguenti conseguenze:

- rilevante aggravio acustico su entrambe le rotte: Est e Ovest.
- incidenze rilevanti in termini di superamento extra dell'LVA per i Comuni di Arsago Seprio, Casorate Sempione e Lonate Pozzolo.

- la contraddittoria riduzione dell'impatto acustico LVA (nei termini di kmq e cittadini impattati) per i cittadini dell'Ovest ma un contestuale rilevante incremento degli indici Leq della Classificazione acustica Comunale.

Il contesto operativo soprastante, delineato dalle opere previste nel Masterplan2035, implicherebbe una ecosostenibilità (livelli di emissioni sonore e gassose) e un livello di compatibilità sociale (criticità in relazione alla sicurezza del volo e del rischio aeronautico per il territorio) tali da imporre un obiettivo di tutela e salvaguardia: la preliminare definizione di livelli massimi di movimenti nell'arco diurno, notturno e tetto annuale dei voli.

This entry was posted on Friday, February 7th, 2025 at 5:07 pm and is filed under [Aeroporto, Milanese, Piemonte, Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.