

MalpensaNews

Rotte di Malpensa, “un’escalation di decolli offensiva per i cittadini”

Roberto Morandi · Tuesday, June 3rd, 2025

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato stampa del Comitato Aerei di Varallo Pombia e Comitato Territoriale Malpensa di Lonate Pozzolo, dopo il via libera ai nuovi scenari (su due dei tre quadranti, [vedi qui](#)) per le rotte di decollo

Nella caotica ricerca di una “sperimentazione” dei decolli che possa risolvere l’intricata questione di un traffico aereo con movimenti in progressivo aumento e le inevitabili ricadute acustiche, ambientali e safety sul territorio, l’unica contraddittoria certezza affermata sembrerebbe una politica di “Green charges”.

Invocare oggi la applicazione “Green charges”, ovvero una tassazione dei voli correlata alla tipologia dei propulsori che equipaggiano le flotte operative (diurne e notturne), quando in oltre 25 anni nessuno ha sanzionato i velivoli che non hanno rispettato le rotte ed i gradienti minimi di salita in decollo, nessuno ha multato i velivoli per il superamento dei limiti acustici prestabiliti, sembra tanto voler sfruttare l’effetto placebo. Peraltro le centraline di tipo V-violazione, (una sorta di autovelox acustico) non sono mai state installate, e questo fatto è del tutto grottesco, per non dire estremamente grave. Offensivo per i cittadini.

L’incremento dei voli nei due anni successivi alla zonizzazione acustica (Zone A, B e C), il precario rispetto e adesione alle procedure di decollo, con escalation di voli nei prossimi anni (dai 202mila movimenti del 2023, ai 214mila del 2024, la capacità stimata di 314 mila/anno), vanifica, inoltre, ogni supposta riduzione degli impatti con la “Green charges”.

Come dire: riduciamo l’impatto del singolo velivolo, ma nel frattempo, ne aumentiamo il numero; la matematica non è un’opinione...quindi ci chiediamo: cosa cambia per le popolazioni sottoposte all’odierno martellamento acustico e atmosferico?

Anche l’ennesima puntata della Commissione Aeroportuale, quella del 13 maggio, ha fallito l’obiettivo. Ma perché operare una “sperimentazione” risolutiva dell’incremento dei voli, in tempo reale e, sul campo, quando una semplificata e ragionata operatività del modello AEDT potrebbe stimare da un lato le ricadute acustiche su ogni singola traiettoria, i ratei di salita iniziali e, dall’altro, lo stesso pacchetto delle procedure di decollo strumentali standard (ossia le SID)? Tutto ciò per le traiettorie verso SUD sulle piste 17, verso OVEST sulla pista 35 Sinistra e verso EST

sulla pista 35 Destra.

Ma perché decollare sulla 35Destra per poi volare “piatti”, ovvero con gradiente prossimo allo zero, verso OVEST? Perché decollare dalla pista 17L di notte quando la 17R è libera e non sono previsti atterraggi in contemporanea?

I nostri cittadini e i Comitati sottoposti ai sorvoli verificano e analizzano, anche nelle ore notturne, ogni decollo e sorvolo con le mappature degli atterraggi e dei decolli proposti da FlightRadar24 pongono interrogativi inevitabili, che restano sempre senza risposta.

Tra di questi, appare utile elencare i seguenti:

- Perché numerosi voli cargo di categoria E/F di 400/500 tonnellate decollano dalla pista 35 Sinistra, quando è operativa la pista 35Destra? Violando l’alternanza delle piste?
- Perché un rilevante numero di decolli dalla pista 35 Destra operano in prossimità con il rullaggio diagonale ad alta velocità, da posizione intermedia con solo 3000 metri di pista
- Perché numerosi voli cargo al massimo peso di decollo sono costretti a decollare solo dalla pista 35 sinistra?
- Perché velivoli CARGO, dal molo/magazzino cargo, decollano dalla vicina testata pista 35 Sinistra quando i decolli operano dalla 35 Destra?

– Perché l’utilizzo alternato delle piste opera in saltuario regime di “liberalizzazione” dei decolli?

Ma i due interrogativi che potrebbero compromettere le prospettive “CARGO” e dei voli lungoraggio di oltre 10 ore di volo di Malpensa sono i seguenti:

- I decolli dei voli cargo extrapesanti e dei voli lungo raggio in genere hanno, forse, difficoltà a mantenere i gradienti di salita minimi previsti (circa 8/9%) per i decolli dalle piste 35?
- Le riunioni riservate del Comitato di Coordinamento per la Capacità Aeroportuale, di cui i cittadini hanno una informativa minimale, assumono una decisionalità ignota agli esclusi.

Perché? E chi è escluso da tale Comitato di Coordinamento?

Lo scenario di una sperimentazione che agevola una escalation dei movimenti aerei da un lato, con la pretesa di ridurre l’impatto acustico sui cittadini e il territorio dall’altro, è offensivo per l’intelligenza dei cittadini.

This entry was posted on Tuesday, June 3rd, 2025 at 6:12 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.