

Nuove rotte su Malpensa, “sperimentazione che umilia i cittadini”

Pubblicato: Mercoledì 19 Giugno 2024



Una sperimentazione di nuove rotte con «un impatto significativo sul territorio», come era già emerso in Commissione Aeroportuale. «Il Cuv lo sapeva?»: lo chiedono i comitati del territorio intorno a Malpensa, che da mesi ormai sono in lotta contro il nuovo scenario di prova delle rotte, avviato a metà aprile.

La presa di posizione – dettagliata sul piano tecnico – è condivisa dal comitato “Vivere a Coarezza”, dal comitato “Vivere a Golasecca”, dal comitato dei Cittadini di Varallo Pombia e dal comitato Territoriale Malpensa con sede a Lonate Pozzolo. Insomma: comitati che rappresentano un po’ tutte le aree intorno allo scalo, a Sud, a Ovest e a Nord, tra Lombardia e Piemonte (non ci sono comitati invece nell’area Est).

Qui di seguito la nota integrale

LE NUOVE ROTTE DELLA “SPERIMENTAZIONE” UMILIANO I CITTADINI: MA IL CUV LO SAPEVA?
Questi Comitati lo hanno anticipato da subito, l’analisi della tipologia e modalità

operative della “sperimentazione” è stato il presupposto tecnico per evidenziare le inevitabili ricadute sul territorio sorvolato: una “cappa acustica” rilevante e insopportabile per i cittadini. La Commissione, nella riunione del 11 Giugno, ha rinviato la decisione: quale scenario di “sperimentazione” dovrà essere operativo? L’ARPA – rivela il Sindaco Bellaria in una intervista – non ha ancora fornito un responso.

Possibile, invece, che l’operazione sia del tutto impraticabile? Come si potrebbe, infatti, analizzare e discriminare le due versioni? Perché? Le rotte ravvicinate, 278/303/308, la distribuzione prevalente dei voli verso ovest (anche dalla 35R-Destra), l’incremento non noto dei voli (cargo e non), la dispersione dei tracciati volati, la bassa quota dell’inizio virata, confermano l’allarme lanciato dai cittadini sorvolati. Le contraddittorie evidenze “aeronautiche ed acustiche” proposte dalla “sperimentazione” offendono le aspettative dei cittadini, troppe volte rassicurate dal CUV, dalla SEA e da ARPA.

Ma sono rilievi che erano emersi nelle riunioni della Commissione Aeroportuale, come quella del 25 febbraio 2021 (Verbale Prot. n.42199 del 15 aprile 2021), che, con riferimento specifico allo scenario dei voli notturni, riporta : “Il Direttore Aeroportuale evidenziava che la proposta avanzata dal gestore Aeroportuale (sperimentazione di uno scenario di traffico che prevedeva lo slittamento dalle attuali ore 23.00 – 23.30 alle ore 00.00 – 00.30 per l’inversione dei decolli con utilizzo della pista 17R/ 35L) sarebbe stato sottoposto all’attenzione della Commissione solo in seguito alla preventiva valutazione tecnica da parte dell’ENAV e ad una simulazione da parte di ARPA Lombardia, al fine di valutarne gli effetti in termini di impatto acustico nell’intorno aeroportuale, prima dell’eventuale avvio della sperimentazione richiesta. La Dr.ssa Angius di Arpa Lombardia condivideva tale impostazione, sostenendo che lo scenario proposto dal gestore aeroportuale avrebbe avuto senz’altro un impatto significativo sul territorio.”

Dagli impegni e rassicurazioni pubbliche alla realtà di una vicenda ancora in atto con la cosiddetta “sperimentazione”. Con un obiettivo preciso: come aumentare i movimenti aerei e ridurre l’impatto dei kmq e dei cittadini residenti nelle LVA Zone A, B e C. Nel verbale della Commissione Aeroportuale ex D.M. 31/10/1997 del 28 febbraio 2023 e allegati, prelude analitico della “sperimentazione”, si deduce come sia stato pianificato un intreccio controverso, vale a dire incrementare i voli e ridurre i cittadini interessati dalle emissioni acustiche degli aeromobili. Ripercorrendo a ritroso i tentativi di raggiungere l’obiettivo assunto, si svelano i diversi scenari proposti nel tempo: Una nota della Commissione (ENAC-AMM-28/03/2022) riporta addirittura l’ipotesi di un scenario notturno (operazioni per pista opposta) alle 01.00 LT(ora locale) ed anticipo termine dello stesso alle 06.00 LT, con alternanza, nell’utilizzo notturno della pista 35L/17R e 35R/17L: Dalle ore 01.00 alle ore 06.00 pista 17R/L per i decolli; pista 35L/R per gli atterraggi Per cui si avanzava richiesta di valutazione tecnica preliminare.

Scenari acustici “apocalittici”. La nota, nel proseguio, cita: “In considerazione di ciò, corre l’obbligo di evidenziare che, in vista dell’aumento del traffico – in corso ed atteso sullo scalo – la scrivente ritiene che la previsione di consentire deroghe allo scenario notturno in vigore (decolli dalla pista 17R/L dalle ore 23.30 alle ore 06.30 l.t.) utilizzando la pista 35L/R per le partenze, non possa che limitarsi ai motivi di sicurezza ed alle condizioni meteo avverse (rif. AIP AD 2 LIMC – 20 – Procedure antirumore – Restrizioni notturne), escludendo pertanto i casi di ritardo sistematico superiori ai 20 minuti che, con i movimenti in arrivo attesi, sarebbero fisiologici per tutti i voli in partenza. Si rimette dunque a codesta Agenzia la valutazione in merito alla possibilità di consentire deroghe ricorrenti all’utilizzo della pista 17R/17L dalle ore 23.30 alle ore 06.30 e di valutare le potenziali ricadute in termini di impatto acustico”.

Cittadini e Comitati pongono, in relazione alle prospettive Masterplan2035, elementari

interrogativi: – Quale incremento di traffico progressivo è stato stimato?; – Quanti saranno i movimenti notturni nell’arco 23.30/06.30 e nel periodo 01.00/06.00?; – Quali evidenze stimate dal modello AEDT, in termini di kmq e cittadini impattati nelle Zone A, B e C per ogni singolo Comune dell’intorno aeroportuale?

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it