

Incidente sulla pista di Malpensa, i comitati chiedono di sospendere la sperimentazione rotte

Publicato: Giovedì 11 Luglio 2024



Riceviamo e pubblichiamo il comunicato inviato da quattro comitati dell'area di Malpensa, al seguito dell'incidente ("tail strike") dello scorso 9 luglio all'aeroporto milanese.

MALPENSA: SOSPENSIONE DELLA RIDUZIONE DELLA "TURBOLENZA DI SCIA", REVISIONE DELLO- "SCARICO DI CARBURANTE" E ATTIVAZIONE DI QUATTRO "INVESTIGAZIONI"

A seguito di una prima specifica analisi riguardante:

- l'Accident-Inconveniente grave occorso al Boeing 777-320, ieri, 9 luglio;
- l'accordo Enac-ANSV n.18 del 17 giugno 2024;
- Il NOTAM AIP del 24 giugno su Awake turbulence reduction – riduzione separazione per turbolenza di scia (NOTAM A5218/24 – LIMC – Milano-Malpensa per il Periodo (UTC): 24/06/24 04:00 –

3 1 / 0 7 / 2 4 2 1 : 5 9 (s t i m a t o) f o n t e www.deskaeronautico.it ; si sollecita il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a:

- sospendere, come misura precauzionale, tale procedura operativa che intensifica i flussi e le sequenze di volo sulle piste di Malpensa, in attesa di una specifica investigazione ANSV.
- sospendere la cosiddetta "sperimentazione "di nuove rotte in corso;

In relazione alle seguenti evidenze:

- L’Agenzia ANSV non avrebbe ancora deliberato l’invio di un investigatore, probabilmente per non aver catalogato come incidente/inconveniente grave tale evento incidentale;
- Ogni ciclo LTO (Landing Take Off-Atterraggio decollo) della flotta heavy categoria E e F scarica circa 10 tonnellate di CO2 nello spazio di 6,5km per una altezza di circa 1000 metri;
- Il Boeing 777-320, con un peso massimo al decollo di circa 340mila/kg e di un peso massimo all’atterraggio di circa 250mila/kg, potrebbe aver scaricato circa 90 tonnellate di kerosene nelle risaie del vercellese;
- Il Boeing 777-320, dopo una circuitazione iniziale che implicava un atterraggio diretto in emergenza, ha circuitato senza aver dichiarato tale situazione e ha iniziato la procedura “fuel dumping- scarico carburante” per almeno 60 minuti;
- Il Boeing non aveva problematiche di manovrabilità operativa;
- Dopo aver raggiunto la quota di 5000 piedi ha mantenuto quota di holding circuitazione per il dumping fuel di solo 6000 piedi;
- Tale quota è inferiore a quella minima utilizzata (10-15.000 piedi) necessaria ad agevolare l’evaporazione e dispersione in atmosfera;
- Tale scarico carburante è avvenuto sul Piemonte piuttosto che sul golfo di Genova e, probabilmente in una zona di risaie;
- Tale scarico potrebbe essere iniziato già prima dell’ingresso in holding, lungo il percorso e circonvoluzioni precedenti (vedi grafico flight radar 24) successive al decollo, perciò anche sui Comuni Lombardi sorvolati;
- Nella sequenza del flusso dei decolli precedenti, dalla pista 35 L risultano altri voli heavy Cargo.

Nel contesto di operazioni di volo correlate al Masterplan 2035, il repentino incremento di voli Heavy Cargo, la prospettiva di raddoppio delle capacità pista con un incremento operativo dei movimenti aerei, le

valutazioni statistico/casistiche implicano l’attivazione di indagini specifiche attivate da:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Ministero della Salute;
- Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali;
- Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Questi Comitati richiedono la partecipazione ad una Commissione Aeroportuale specifica di Malpensa, atta a valutare le ripercussioni sulla safety, sull’ambiente, sulla salute, sulle coltivazioni e sull’habitat dell’intorno aeroportuale della regione Piemonte e Lombardia

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

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it