

MalpensaNews

Si allarga il “supercomitato” contro le nuove rotte di Malpensa

Roberto Morandi · Tuesday, March 19th, 2024

Il “supercomitato” territoriale contro le nuove rotte di Malpensa si allarga: alla “Unione dei Comitati dell’Alta Valle del Ticino”, costituita poche settimane fa dai comitati di Golasecca e Coarezza, si aggiungono ora **altre due realtà, la sigla “Cittadini di Varallo Pombia-Aeroporto di Malpensa”** e il comitato “**Territoriale Malpensa- Lonate Pozzolo**”.

Le nuove rotte su Malpensa hanno soddisfatto alcune realtà (come la città di Somma, Oleggio, il Castanese) ma ha suscitato reazioni accese in altre, a cominciare appunto da Coarezza – frazione di Somma – e Golasecca, per proseguire con l’area del Novarese a ridosso del Ticino. Avevamo fatto il punto [qui](#).

Leggi anche

- **Malpensa** - Il dibattito su “chi vince, chi perde” con le nuove rotte di Malpensa

Se in parte sembrano riproporsi dinamiche di contrapposizione tra diverse realtà già viste negli anni Novanta e inizio Duemila, dall’altra i comitati cercano alleanze anche tra loro. Di seguito il nuovo **comunicato** della “Unione dei Comitati dell’Alta Valle del Ticino”, che entra anche nella tecnica della materia.

Nella serata di ieri, 18 marzo 2024, i comitati “Vivere a Coarezza” e “Vivere a Golasecca” hanno accolto con favore l’ingresso nell’Unione dei Comitati dell’Alta Valle del Ticino del comitato dei “Cittadini di Varallo Pombia-Aeroporto di Malpensa” e del comitato “Territoriale Malpensa- Lonate Pozzolo” .

In previsione del prossimo appuntamento di giovedì 21 marzo ore 17,30, dove le autorità aeroportuali SEA, ENAC ed ENAV incontreranno la cittadinanza presso il Municipio di Golasecca, si è deciso di condividere il seguente documento tecnico: Malpensa e rumore aereo, dal “Tucano” all’ ”AvioVelox”, all’aumento dei voli

La coesistenza tra l’infrastruttura aeroportuale, il territorio, l’habitat, la comunità dei cittadini, dopo 25 anni non è stata ancora affrontata, perciò, tantomeno risolta.

Le vicende degli ultimi 25 anni, tra ritardi attuativi, inadempienze, trasgressioni, attese mitigazioni e bonifiche acustiche con uno scenario di supposta Zonizzazione

LVA, di revisione delle SID nel quadro di un Masterplan2035 di potenziamento dei voli per politiche Cargo, hanno assunto rilievi oltremodo contraddittori.

Il “Tucano-1998” è la mappa con le zone isofoniche con 700 voli, tutti i decolli dalla pista 35 L e atterraggi 35 R, incorporata ne PGT- Piano del Governo del Territorio dei Comuni CUV che è stata inconcepibilmente comparata con le zone isofoniche/Zonizzazione LVA-2023; quest’ultima dovrà essere impugnata e invalidata. Del tutto incongrua, inattendibile e impraticabile, base per la cosiddetta “sperimentazione di nuove SID”, con uno scenario di rotte destinata a rivelarsi un flop. I presupposti di tale “sperimentazione” implicano tale fallimento.

L’imposizione delle GREEN CHARGES, se agevolano l’utilizzo di flotte meno rumorose, con l’incremento scontato dei voli, rivelano comunque una dilatazione del carico acustico.

Il limite operativo di 70 movimenti/ora, dell’alternanza delle piste derivato dalle vicinanze dalle stesse, dalla ridotta dimensione del sedime, obbliga una flessibilità operativa che impedisce la modellizzazione LVA e le ricadute acustiche sul territorio.

La dispersione laterale delle rotte, della variabilità dei gradienti di salita in decollo, evidenzia una spalmatura ed estensione delle emissioni sonore. Le centraline di monitoraggio dei sorvoli esigono l’imposizione di limiti massimi di rumore e di tollerabilità con l’obbligo di sanzioni specifiche. Le centraline di tipologia V-Violazione (vedi ISPRA) , in 25 anni non sono mai state installate. Le restrizioni alle aerolinee ed ai piloti trasgressori delle SIDs (scostamenti laterali/verticali e limiti acustici) diventano obbligatorie. Una sorta di equivalenza tra auto autovelox terrestre e audio “noise”. Londra Heathrow dal 2001 ha, ad esempio, imposto i seguenti limiti:

- Giorno (07:00 – 23:00) 94dBA Lmax – 500 euro (circa) • Ore limite (23:00 – 23:30, 06:00 – 07:00) 89 dBA Lmax – 1500 euro circa)
- Notte (23:30 – 06:00) 87dBA Lmax – 4000 euro (circa). Sanzioni da applicare allo scostamento laterale e sui gradienti nominali.

Somme da destinare ai “Comuni aeroportuali e/o sorvolati” per opere di mitigazione acustica.

In analogia alle procedure e misure adottate nello scalo londinese, vanno incrementate le centraline di rilevamento acustico, differenziato tra quelle per i sorvoli degli aeromobili e quelle dedicate alla verifica dei decibel sopportati dai cittadini, con l’installazione di almeno cinquanta apparecchi.

This entry was posted on Tuesday, March 19th, 2024 at 5:16 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.

