

MalpensaNews

“A Malpensa inevitabile fissare un limite massimo annuale di decolli”

Roberto Morandi · Saturday, May 25th, 2024

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato dell'Unione dei comitati dell'Alta Valle del Ticino (che riunisce i comitati “Vivere a Coarezza”, “Vivere a Golasecca”, Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia-Aeroporto di Malpensa, Comitato Territoriale Malpensa con sede a Lonate Pozzolo)

Da un Masterplan a quello successivo: quello prossimo dovrà reintegrare il Masterplan2035 che ha ottenuto il Parere Positivo della Commissione VIA.

Gli scenari :

_ Da un sedime di 920 ettari di Malpensa2000, al sedime di 1220 ettari attuali, alla proposta, avanzata dal CUV di offrire a SEA , in cambio di ipotetiche “compensazioni”, **altri 12 ettari per insediare ulteriori spazi alla Cargo City.**

_ Politiche aggregate di un Airport City, con un polo commerciale-alberghiero che amplia il classico Piano di Sviluppo Aeroportuale-PSA focalizzato all'origine sul traffico civile-commerciale.

Ma con rinnovati Masterplan, lo scenario parallelo e binario del traffico passeggeri e di quello cargo, tuttavia, esige un sedime aeroportuale di almeno 3/4000 ettari. Una prospettiva “finita”, impraticabile per Malpensa. La comunità dei cittadini insediata oltre il recinto aeroportuale blocca l'espansione del sedime. Un'ulteriore de-localizzazione è, anch'essa impraticabile.

Con i limiti associati alle caratteristiche ICAO-EASA di piste, Strip Area, parcheggi aeromobili, RESA, rullaggi, terminal, area cargo, deposito carburante avio, sono evidenziati vincoli e “deviazioni”.

Sono identificati in AIP-Italia e, probabilmente, circostanziati e dettagliati in studi quali Safety Assessment e Risk Assessment specifici e complessivi, che devono essere trasparenti.

Il futuro di Malpensa è compromesso: un limite massimo annuale dei movimenti è inevitabile.

Sono tematiche che, inevitabilmente, saranno evidenziate nell'imminente Masterplan con extra Cargo.

Una analisi che sarà sottoposta alla Commissione VIA/VAS/VIS, anche se la Commissione Aeroportuale ex DM 31/10/1997 dell'aprile 2023, con la ratifica della “prima” Zonizzazione zone A, B e C, ha stralciato la stessa VAS (vedi Istanza verifica assoggettabilità VAS ex art 12 D.Lgs. 152/2006).

I limiti delle capacità pista, l'utilizzo alternato delle stesse, con la pretesa di mitigazione della cosiddetta "sperimentazione", a fronte dell'aggiornamento del "Regolamento recante disposizioni sul contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale" ENAC, complicano scenari di riduzione dell'impatto ambientale e tutela del territorio e devono essere risolti.

Una normativa applicabile a Malpensa, in relazione al Regolamento (UE) 598/2014 è il "Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000 (PCAR)"; qualora tale "sperimentazione" superi gli attuali impatti (cittadini e kmq), riporta SEA nel PPT presentato in Commissione Aeroportuale il 28 Settembre 2023, sono previste procedure inappropriate e inaccettabili, vale a dire le seguenti: "Tempistiche PCAR -18 mesi da approvazione zonizzazione o 18 mesi da evidenza superamento - 5 anni per interventi".

Lo stato dei lavori, le prospettive critiche dei volumi di traffico attuali e quelle insite nel prossimo Masterplan2035 (?) esigono, pertanto, un'analisi trasparente, condivisa e coerente con i Regolamenti ICAO-EASA.

Una pianificazione infrastrutturale e una policy di traffico aereo che identifichi in Brescia Montichiari uno scalo integrato per lo sviluppo del traffico civile-commerciale e cargo della Regione Lombardia e del Norditalia dei prossimi decenni.

This entry was posted on Saturday, May 25th, 2024 at 3:01 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.