

MalpensaNews

“Voli aumentati del 10%”. I Comitati di Malpensa bocchiano la sperimentazione delle rotte

Roberto Morandi · Thursday, September 5th, 2024

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato della Unione dei Comitati dell'Alta Valle del Ticino, che riunisce “Vivere Golasecca” “Vivere Coarezza”, Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia e Comitato Territoriale Malpensa con sede a Lonate Pozzolo. La sperimentazione è stata avviata nell'aprile scorso

COMUNICATO STAMPA NR 17

MALPENSA: TANTI, TROPPI VOLI E POCO RUMORE AEREO LVA? MA È UNO SCENARIO

INSOSTENIBILE

L'incremento dei voli sulle quattro testate piste ha raggiunto il 10% sul 2023. Ma non basta.

Con l'apertura del Malpensa-Abu Dhabi operata da Wizz Air viene riproposta la vocazione dei voli lungo raggio. “Questo collegamento non solo dimostra la forza ed il potenziale del mercato lombardo per i voli a lungo raggio, ma sottolinea anche la nostra capacità di attrarre importanti vettori internazionali nonostante l'assenza di uno di bandiera che faccia di Malpensa il suo hub”, lo ha dichiarato il CEO SEA Brunini.

Con l'utilizzo delle procedure identificate da acronimi quali AMAN, A-CDM, l'adozione della nuova separazione di “turbolenza di scia” ed incentivazione della cosiddetta procedura di avvicinamento “Trombone”, la formula per la sistematica incentivazione dei voli e incremento della capacità pista è un dato di fatto.

Presupposto con l'obiettivo di raddoppiare gli “storici” massimi 70 movimenti in pista.

Un esempio: nel solo arco temporale compreso tra le ore 22:00 di mercoledì 4 settembre e le ore 01:00 di giovedì 5 settembre, gli atterraggi sulla sola pista 35R sono avvenuti con una frequenza di 1,5/2 minuti.

Non solo:

le caratteristiche fisiche delle piste, l'orografia dell'intorno aeroportuale e gli elevati gradienti di salita in decollo, in determinate condizioni meteo, inibiscono le partenze degli aeromobili di lungo raggio sulle piste 35. Nell'arco diurno e notturno sono aumentati e incrementeranno ancora i decolli su entrambe le piste 17.

A riprova si evince, nel documento SEA PowerPoint “monitoraggio periodo di applicazione sperimentale nuove SID” del 25 luglio 2024, che a pag. 2 si prospetta, per il raggiungimento dei

seguenti obiettivi :

- “Ridurre il numero di persone esposte ai livelli più alti di rumore in relazione al traffico dello scalo
- Minimizzare i sorvoli dei centri abitati per limitare il disturbo “la seguente soluzione:
“Per piste 17R/L: ridefinizione completa dello spazio aereo con rimodulazione delle track attuali con indirizzamento più a sud delle direttrici (est, sud e ovest) e inserimento di una nuova SID”

I cittadini a sud dell’aeroporto sono già condannati, ora e in futuro se nulla cambia, a subire i disagi oltre della totalità degli atterraggi anche di un numero crescente di decolli. Una condizione insopportabile. Ma quale minimizzazione dei sorvoli ??? E’ questa la procedura corretta per limitare il disturbo, a detta di SEA?

Ci domandiamo inoltre quale sia stata la procedura autorizzativa che ha approvato questa nuova soluzione per piste 17, una sorta di “sperimentazione nella sperimentazione”... i sindaci del CUV hanno votato favorevolmente? Ne hanno compreso il significato? E’ lecito modificare all’infinito l’iniziale sperimentazione, introducendo sempre nuove procedure correttive?

Con quali ripercussioni e ricadute di safety, risk e ambientali (impatto acustico e atmosferico) nello scenario di una “sperimentazione” su procedure initial climb contraddittorie? Su rotte di uscita in decollo sovrapposte (278-303-308), su tecniche di volo di decollo ignote? Le aerolinee, infatti, hanno posto il divieto alla trasparenza il “disclosure policy”.

Una sorta di copyright per evitare di far conoscere ai cittadini la potenza/spinta di decollo, la posizione dei flap/slats, la posizione di inizio decollo e altro.

A fronte di una realtà operativa esponenziale, non sostenibile, la Commissione Aeroportuale di Malpensa, nella prossima riunione del 10 settembre, confermerà, con ogni probabilità, il successo della cosiddetta “sperimentazione”. Ovvero la supposta riduzione dell’impatto acustico nei termini della Zone A, B e C LVA con la riduzione della popolazione interessata.

Con questa nota, anticipiamo ai sindaci del CUV la nostra, inevitabile, pregiudiziale, scontata, contrarietà.

Evidentemente non è ben compreso cosa significhi vivere sotto gli aerei. Sarebbe utile che i decisori lo sperimentassero.

This entry was posted on Thursday, September 5th, 2024 at 3:19 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.