

MALPENSA

A proposito di nuove rotte di decollo

di Stefano Bellaria

MALPENSA: A PROPOSITO DI ROTTE DI DECOLLO.

La discussione in merito allo sviluppo dell'aeroporto della Malpensa si interseca, tra le altre, anche con quella riguardante il disagio acustico prodotto dall'aumento dei velivoli che transitano quotidianamente sopra le nostre teste.

In questo articolo non discuteremo dei pro e dei contro legati al nuovo "Masterplan", tema affrontato in un precedente editoriale di Spazio Aperto, ma proveremo a rispondere ad alcuni quesiti inerenti le rotte di decollo ed il rumore provocato dal sorvolo degli aeromobili sulla nostra città.

Come è regolamentato l'utilizzo delle piste dell'aeroporto della Malpensa? Quali sono le rotte degli aeromobili in fase di decollo? Quali sono gli orari in cui è possibile decollare verso nord? Quali sono le rotte più trafficate? Quante sono e dove sono collocate le centraline di rilevazione del rumore? Che dati medi hanno raccolto nel corso dell'anno passato? Quali sono le principali criticità rilevate? Cosa si è fatto per attenuare il disagio?

LE SEI ROTTE DI DECOLLO VERSO NORD.

L' Aeroporto della Malpensa è dotato di due piste: la 35L (Left, Sinistra) e la 35R (Right, Destra).

Su ciascuna pista sono previste tre differenti rotte di decollo strumentale (SID).

Sulla pista di sinistra (35L) ci sono:

- La rotta 280 (Frazione Maddalena)
- La rotta 310 (Somma bassa – Via Cabagaggio)
- La rotta 320 (Somma Bassa scuole Rodari)

Sulla pista di destra (35R) ci sono:

- La rotta 358 (Via Valle, Mezzana e Arsago Seprio)
- La rotta 070 (Arsago Seprio e Casorate Sempione)
- La rotta 040 (Casorate Sempione e Cardano al Campo).

In corrispondenza delle suddette rotte sono installate centraline di rilevazione del rumore. Le quattro che riguardano la città di Somma sono posizionate:

- Scuola elementare di Maddalena (rotta 280)
- Depuratore di Cabagaggio (rotta 310)
- Scuole Rodari (rotta 320)
- Magazzino comunale (rotta 358)

E' presente inoltre una centralina presso l'istituto secondario Leonardo Da Vinci, da utilizzarsi per rilevazioni "spot", non essendo posizionata direttamente in corrispondenza di una rotta di decollo.

GLI ORARI DI FUNZIONAMENTO DELLE DUE PISTE

I decolli verso Nord (Somma, Arsago e Casorate) sono previsti dalle ore 6.30 del mattino alle ore 23.30 della sera.

Tuttavia gli orari di utilizzo delle due piste utilizzano logiche differenti. Le piste infatti sono utilizzate a giorni alterni per i decolli o gli atterraggi. Cioè quando si atterra sulla pista di sinistra, si decolla su quella di destra e viceversa. Il cambio delle piste avviene al pomeriggio di ogni giorno. Tuttavia gli orari di utilizzo delle due piste non sono identici.

La pista di sinistra (35L) è operativa dalle ore 14.30 del primo giorno alle ore 15.30 del secondo giorno (25 ore). La pista di destra (35R) è utilizzata dalle ore 15.30 del secondo giorno alle 14.30 del terzo giorno (23 ore). Perché questa differenza di utilizzo (due ore ogni due giorni) delle due piste?

Durante il periodo invernale può capitare (ed è capitato) che per motivazioni legate alla scarsa visibilità a terra (nebbia) si sia costretti ad aumentare le ore di utilizzo della pista 35R. Per compensare questo disagio, nelle altre giornate si vola un po' di più sulla pista di sinistra.



Nell'immagine a destra

Andamento reale delle rotte di decollo, riferite ad un giorno del mese di maggio 2018.

NUMERI

90.000

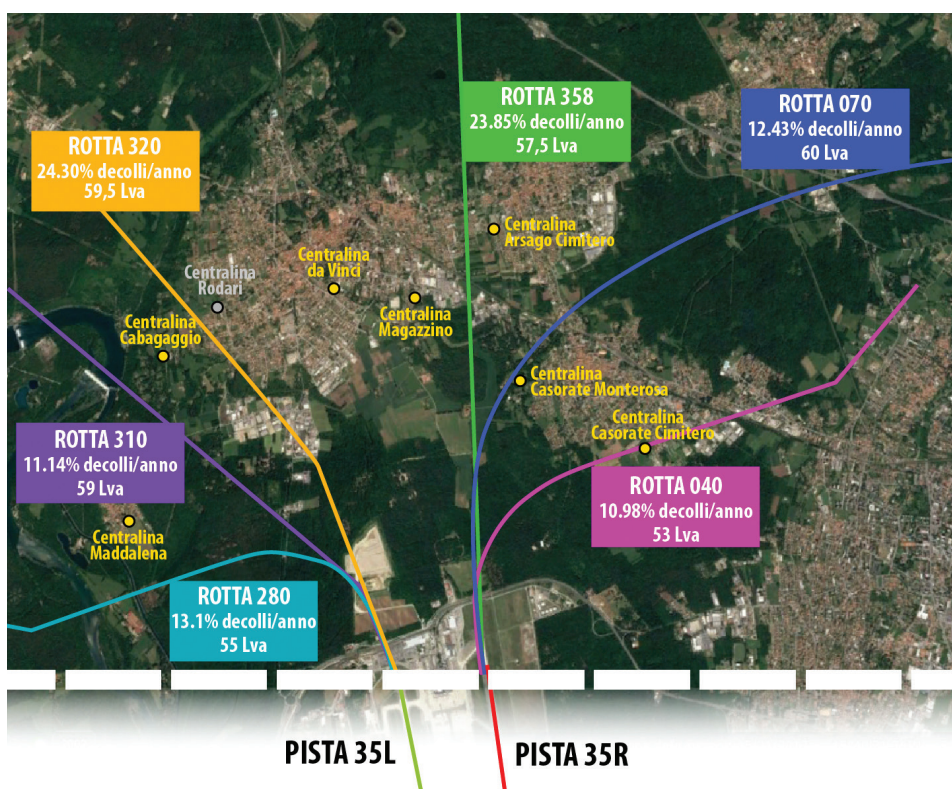
CIRCA

Decolli effettuati nell'anno 2017 verso nord

Nell'immagine sottostante
ROTTE (TEORICHE) DI DECOLLO

Nei riquadri colorati sono inseriti le % di decollo e i valori Lva medi registrati dalle centraline.

I dati sono riferiti al 2017



Tuttavia, poiché si è notato che la compensazione di due ore ogni due giorni potrebbe essere eccessiva, da quest'anno nei tre mesi estivi (giugno, agosto e settembre) si è definito un uguale orario di utilizzo tra le due piste 35L e 35R (dalle 14.30 di un giorno, alle 14.30 di quello successivo).

CHI VERIFICA IL FUNZIONAMENTO?

E' attiva la cosiddetta "Commissione Ambientale Aeroportuale" composta dai Sindaci del CUV (i nove comuni del sedime aeroportuale) Sea, Enac, Enav, Arpa Lombardia, Ministero dei Trasporti, rappresentanti delle compagnie aeree e dei comuni del territorio piemontese (in qualità di uditori).

Il compito è, per quanto possibile, di individuare interventi atti a ridurre il disagio acustico (esempio nuove rotte o procedure di decollo).

LE CRITICITÀ

Le rotte degli aeromobili al decollo risentono di vari fattori tra cui i principali sono la quantità di carico e le condizioni meteorologiche.

Per tale motivo difficilmente vengono rispettate al 100% le rotte tracciate sulla carta.

Spesso, soprattutto gli aeromobili cargo, tendono ad iniziare la virata in un punto più a nord di quello tracciato sulla cartina sopra riportata, agganciando così la rotta quando sono prossimi a sorvolare il centro della città.

Di fatto le rotte più che ad una linea sono simili ad una corsia che, a seconda delle condizioni, può avere un'ampiezza fino a mezzo miglio (circa 800 metri).

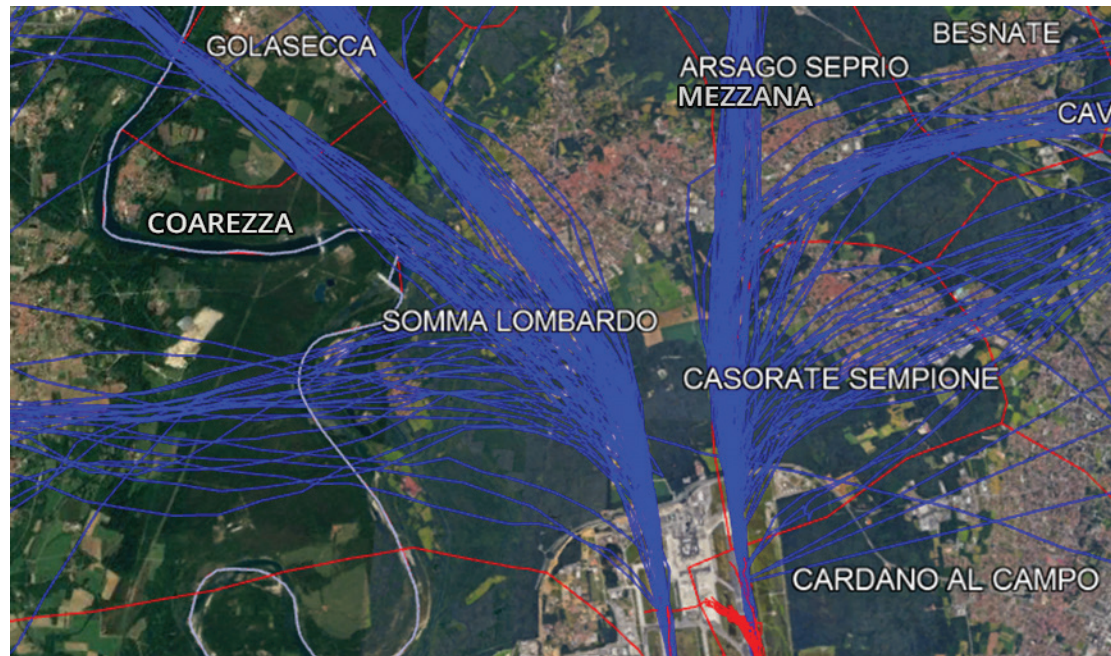
Inoltre gli aeromobili, per motivi di sicurezza, virano solo dopo aver raggiunto un'altezza di almeno 1.200 piedi (circa 400 metri). Ciò significa che, in caso di grossi carichi o particolari condizioni meteorologiche, tali aeroplani iniziano la virata ben oltre il punto teorico (boschi di Via Giusti).

Un'altra criticità è data dal metodo di misurazione del rumore.

Le centraline misurano tutti i movimenti, ma vengono elaborati i soli dati medi (decibel LVA), con l'esclusione dei cosiddetti "picchi" di rumore. E ciò è un problema perché, se è vero che ogni aereo produce disagio, ci sono (almeno) una decina di movimenti al giorno particolarmente fastidiosi.

Altra questione spinosa è quella dell'orario di inversione delle piste.

Come precedentemente ricordato, i decolli verso nord (Somma, Arsago e Casorate) dovrebbero cessare alle ore 23.30, per poi continuare verso sud



IL RUMORE DA ORIGINE AERONAUTICA

L'intensità del suono viene misurata in dB (decibel).

Non è solo l'intensità a determinare la pericolosità del rumore: anche la durata dell'esposizione è molto importante.

L'indice definito dalla normativa italiana, per tenere conto di questo fattore, è il livello di valutazione del rumore aeroportuale, Lva.

L'Lva è calcolato effettuando la media logaritmica dei valori giornalieri delle tre settimane a maggior numero di movimenti durante l'anno (ai sensi del DM 31 ottobre 1997)

Il livello giornaliero di Lva deriva a sua volta, dai livelli del rumore Lva diurno (6.00-23.00) e Lva notturno (0.00-6.00 e 23.00-24.00). Il rumore prodotto da voli in fascia notturna è soggetto a penalizzazione: il rumore di un singolo volo notturno equivale orientativamente a quello di 10 voli diurni.

(inversione delle piste 17L e 17R).

Tuttavia spesso, a causa dei ritardi maturati nel corso della giornata ciò non si verifica ed i decolli verso nord continuano fin oltre la mezzanotte.

LE PROPOSTE DEI NOVE SINDACI DEL CUV

Per ovviare ai suddetti problemi i nove sindaci del CUV hanno avanzato alla commissione aeroportuale ambientale una serie di proposte.

Prevedere il decollo del maggior numero possibile di aeromobili da fondo pista.

Effettuare il monitoraggio dei (10-20) movimenti giornalieri più rumorosi ed intervenire sul carico degli aerei, per garantire una maggiore altezza di sorvolo dei centri abitati ed il pieno rispetto delle rotte.

Prevedere l'introduzione anche a Malpensa di una procedura di sanzionamento delle compagnie i cui aerei che non rispettano le procedure di decollo. Cosa possibile dopo l'avvenuta definizione degli scenari di decollo.

Garantire il pieno rispetto degli orari di decollo verso nord (dalle 6.30 alle 23.30)

Prevedere l'utilizzo di aeromobili (soprattutto cargo) di ultima generazione.

Inoltre abbiamo richiesto a Regione Lombardia di ripristinare l'imposta Regionale Sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (I.R.E.S.A.) finalizzata alla realizzazione di interventi di monitoraggio e mitigazione del rumore.

Non è un confronto semplice. Gli interessi dei Comuni e dei vari attori aeroportuali sono spesso tra loro conflittuali. I Sindaci del CUV hanno ritrovato una unità di intenti smarrita da tempo e per questo non rinunceranno ad esercitare il proprio ruolo. Nella commissione e, se sarà necessario, in tutte le sedi opportune.