

COMitato per la COMPatibilità AERoporto – Bologna  
Quartiere Navile Sala Masina 9/ott/2017

# Dossier Marconi

1. La petizione del giugno 2016
2. 8 ore a scuola alle elementari Silvani in via della Selva Pescarola 29
3. Le prescrizioni inosservate del Decreto Min. Ambiente 2013
4. Situazione reale a Pescarola
5. Alcuni esempi di contenimento rumore nel mondo

[c.comp.aerbo@virgilio.it](mailto:c.comp.aerbo@virgilio.it)  
[cocompaer2@gmail.com](mailto:cocompaer2@gmail.com)

FB: COCOMPAER

[http://www.bolognaragionevole.org/?page\\_id=145](http://www.bolognaragionevole.org/?page_id=145)

# COMITATO per la COMPATIBILITÀ AEROPORTO-CITTÀ

Al Sindaco e Presidente della Città Metropolitana di Bologna  
Al Presidente della Regione Emilia-Romagna

## PETIZIONE

Facendo seguito alla precedente petizione del novembre 2011 facciamo notare che la **situazione di disagio** creata dall'aeroporto G. Marconi nelle zone densamente urbanizzate di Bologna nord (**Noce-Pescarola-Bertalia, Beverara-Marco Polo, Barbieri-Arcoveggio, Croce Coperta le più immediate**), non si è sostanzialmente modificata malgrado le misure prese riguardo le rotte di decollo e l'installazione del sistema di volo strumentale (ILS) anche direzione est, che, speravamo, potesse concretizzare meglio il rispetto del Notam ministeriale del 1998, formalmente inibente i decolli da pista 12 se non per ragioni di sicurezza. **I sorvoli sulla città sono sempre in media annuale oltre 70 al giorno ed i decolli, in maggioranza, 6/7 su 10, avvengono ancora verso la città.**

Persiste anche la insopportabile pratica di inviare **sciami di aerei a distanza ravvicinatissima**, spesso anche in orari di particolare disturbo, come, ad es., il 30 giugno scorso con 13 decolli ed 1 atterraggio in 26 minuti dalle 6 e 30 alle 7 di mattina. Inutile ricordare che il Marconi si trova a circa 3,5 km in linea d'aria da Piazza Maggiore e la pista 12 punta verso zone dove vivono oltre 40.000 cittadini e dove esistono **scuole e strutture sanitarie**: proprio per queste ragioni l'aeroporto di Bologna è nel contesto europeo uno degli aeroporti a maggior impatto ambientale sulla popolazione della città. **In molte zone di Bologna la conversazione, l'ascolto radiotelevisivo e telefonico, il normale riposo dalle 6 di mattina alle 11 di sera ed anche oltre, a volte anche durante la notte, sono totalmente preclusi dai movimenti dei velivoli.**

Siamo vivamente preoccupati per le conseguenze che il mantenersi della situazione potrà avere sulla nostra salute, viepiù dopo la previsione di un aumento del 50% dei voli ipotizzato dal nuovo Master Plan approvato. Sul sito di Arpa-Piemonte, sono riportati gli allarmanti dati delle ricerche epidemiologiche effettuate su Torino-Caselle, oltre a quelli di Pisa-San Giusto, Venezia-Tessera, Milano-Linate, Milano-Malpensa e Roma-Ciampino, che presentano condizioni simili alle nostre. <http://www.arpa.piemonte.it/news/sera-studio-sugli-effetti-del-rumore-aeroportuale>. **Chiediamo con forza che venga immediatamente effettuato uno studio epidemiologico sugli effetti del rumore aereo sulle zone di Bologna precedentemente descritte.**

Il D.Lgs/194/2005, attuativo della Dir. Eur. 2002/49/CE, prevedeva, fra le altre cose, all'all. 1, art.5, c.1, la creazione di **tre fasce di periodizzazione acustica (06-20, 20-22, 22-06)** e la **creazione di descrittori acustici supplementari che controllassero ogni singolo episodio**; nell'all.3, art.6, la tenuta in considerazione di climi e culture diverse nella determinazione degli effetti nocivi; nell'all. 5, art.4 c.5, misure di regolamentazione, economiche o incentivi per l'attuazione dei piani di azione per il contenimento del rumore. **Di tutto questo dopo 10 anni pare non esistano ancora i regolamenti attuativi.** Inoltre a seguito del nuovo Reg.UE 598/2014 che allarga le azioni per il contenimento del rumore aeroportuale il Parlamento con legge 161/2014 ne ha delegato al Governo l'attuazione.

**Per questo chiediamo a Comune, Città Metropolitana e Regione di farsi carico di una decisa forma di pressione presso il Governo ed i Ministeri competenti.**

Abbiamo quindi stilato un elenco di richieste che poniamo alla vostra attenzione quali responsabili di salute e benessere dei cittadini e delle misure contenute nei Piani di Azione Antirumore previsti dalle leggi sopra riportate.

**1. Valutazione dell'impatto sanitario del rumore aeroportuale sui residenti in prossimità del Marconi sul modello del Progetto SERA sopraddetto**

-1-

2. Azione verso il Governo per l'attuazione concreta del D.Lgs/194/2005
3. **Suddivisione degli aeromobili cap. 3 Icao in due sottofasce e proibizione di qualsiasi decollo verso Bologna della fascia più rumorosa (tipo MD80, Airbus300, etc) o di quelli che risentono della lunghezza della pista (Boeing747, Boein 77-300ER, etc)**
4. **Distanziamento dei sorvoli e tetti massimi orario e mezz'orario**
5. **Manovra tariffaria che incentivi i decolli da pista 30 nei confronti di quelli da pista 12**
6. **Fascia vespertina di rispetto e tetto di rumore su ogni singolo movimento in decollo e atterraggio**
7. **Sanzioni pecuniarie per piloti e vettori che non rispettino le procedure antirumore**
8. **Costituzione di un organismo di dialogo permanente** sul modello Residential Advisory Board /R.A.B costituito dal presente Comitato di cittadini e le parti coinvolte (Città Metropolitana, Regione Emilia-Romagna, ENAC, ENAV, SAB) che trimestralmente discuta ed analizzi insieme i risultati delle precedenti richieste e intraprenda nuove azioni di miglioramento ed engagement
9. **Misure preventive per la tutela della salute** come finanziamenti per l'insonorizzazione delle proprie abitazioni
10. **Misure compensative per i residenti** come riduzione delle tasse locali
11. Rendicontazione del valore delle compensazioni ambientali annuali e loro destinazione
12. Valutazione della zonizzazione aeroportuale nella prossima ridefinizione del catasto e delle rendite catastali
13. **Possibilità di cessione con indennizzo del proprio immobile** al fondo statale immobiliare Invimit-Sgr per le situazioni di incompatibilità psicofisiche accertate.

<b>Pista12</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>	<b>% dec</b>
mese	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	media
gen	46	51	63	58	49	60	57	47	54	54
feb	48	42	64	51	54	61	53	51	65	54
mar	54	45	66	64	n.d.	65	69	46	64	53
apr	63	62	n.d.	62	65	63	64	53	64	62
mag	69	60	n.d.	67	62	65	54	51	69	62
giu	69	68	n.d.	67	67	68	64	50	69	65
lug	65	65	73	64	65	58	64	55	63	64
ago	67	61	66	62	61	63	52	67	63	63
set	66	66	66	69	66	65	52	68		65
ott	64	65	60	63	65	58	35	67		60
nov	60	68	72	57	58	n.d.	47	67		61
dic	49	58	59	53	61	n.d.	62	68		59
media anno	61	60	67	62	62	63	56	58		61

Il governo ha poi emesso il D.Lgs 17 febbraio 2017, n. 42 in attuazione della delega del 2014 che consiste in una serie di varianti del D.Lgs/194/2005. Con un esercizio di pazienza lo abbiamo riscritto con le varianti in modo di renderlo più facilmente leggibile e lo abbiamo pubblicato

<http://www.bolognaragionevole.org/?p=1725>

# Comitato per la Compatibilità Aeroporto-Città di Bologna

## Il caso Silvani

(ma anche Bottego, D'acquisto, Grosso, Acri, Casaralta, Croce Coperta, Zappa, per restare nell'età da 6 a 13 anni.

Il 29, 30, e 31 maggio scorsi un'azienda specializzata ha verificato il livello di rumore dovuto ai sorvoli di aerei a bassa quota sulla elementare Silvani di via Selva della Pescarola 28 durante le otto ore di orario scolastico (08e30/16e30). La ricerca è pubblicata su <http://www.bolognaragionevole.org/?p=1706>. Questa la sintesi:

data	numero passaggi	durata totale minuti	durata media secondi	SEL passaggio medio decibel
29 maggio	51	26	31	89,3
30 maggio	42	22	31	91,2
31 maggio	50	23	30	89,1

E la conclusione dello Studio Marsigli. *"Sebbene lo studio, eseguito comunque a regola d'arte, risulti parziale relativamente alla sua durata (8 ore), deve essere tuttavia sottolineato che durante i sorvoli **l'impatto acustico supera abbondantemente il limite di legge per le aree scolastiche di 50/55 dB** (D.P.C.M. 14/11/97). Tali limiti sono, però, esclusi (D.M. 31/10/97) negli immediati dintorni degli aeroporti (nel nostro caso, in fascia A, l' LVA massimo ammissibile è di 65 dBA), **ciò nonostante non può essere escluso un impatto negativo sulla popolazione.**"* Nei tre giorni indicati la centralina della rete di monitoraggio più vicina alla scuola ha registrato rispettivamente LVA di 62,1-62,4-61,9.

Come si possa fare scuola interrotti dal fragore di un aereo in decollo (due su tre) o in atterraggio circa una cinquantina di volte al giorno (corrispondente ad un valore fra un phon a 60 cm o un Tir a 10 metri) è una domanda che rivolgiamo a pedagogisti ed istituzioni anche se sappiamo già la risposta, contenuta in una ricerca fatta nel 2012 da Arpa-Lazio pubblicata su <http://www.bolognaragionevole.org/?p=1721>. Teniamo conto che le scuole di Ciampino monitorate, situate di fianco alla pista, sono in posizioni nettamente meno esposte delle nostre che sono sotto le rotte di decollo e atterraggio. Questa la sintesi: *"In conclusione, lo studio SAMBA evidenzia una **associazione tra rumore ambientale misurato all'esterno delle scuole e difetti nella discriminazione uditiva dei bambini.** Questo deficit si conferma e si rafforzato quando si studia l'esposizione a rumore aeroportuale stimato a livello dell'abitazione del bambino. I bambini che vivono in abitazioni dove si stima un più elevato livello di rumore aeroportuale **mostrano anche difetti delle capacità di apprendimento.**"*

# Comitato per la Compatibilità Aeroporto-Città di Bologna

Il Decreto di compatibilità ambientale dell'aeroporto Marconi rilasciato dal Min. Amb. il 25/02/2013 era subordinato a molte prescrizioni, ad alcune è stato ottemperato, altre pare non abbiano lasciato traccia sebbene dotate di vincoli temporali e vigilate da enti pubblici, ad esempio:

## A. Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

5.2. Dovrà essere predisposta la **mappatura acustica** in riferimento al D.Lgs 194/2005 di attuazione alla direttiva 2002/49/ CE ed elaborati i piani di azione in esterno aeroportuale per tutti quei territori dove la concorsualità del rumore aeroportuale determina il superamento dei limiti previsti dai piani comunali di classificazione acustica.

5.3. L'incremento del traffico aereo orario atteso con il Master Plan potrebbe comportare un aumento degli effetti negativi anche sull'avifauna residente e frequentante il SIC/ZPS IT 4050018 "Golena Lippo San Vitale", ed in particolare sulle specie tutelate ed elencate in Allegato I ed in Allegato II della Dir 92/43/ CEEFI. La criticità indotta è relativa ai fenomeni di birdstrike che si accentua durante le migrazioni ed al fenomeno dell'inquinamento luminoso che interessa la parte meridionale del SIC. Con l'attuazione del Master Plan si accentuerà il disturbo nei confronti delle specie caratterizzanti la ZPS come già accertato nello studio, rendendo significativa l'incidenza negativa per la conservazione dell'avifauna tutelata. Si rende quindi necessario informare la Commissione Europea come previsto al sensi dell'art. n.6 della Direttiva "Habitat" 92/43/ CE circa le misure di compensazione che si intende adottare. A tal fine dovrà essere realizzato un **monitoraggio per 18 mesi dell'avifauna** caratterizzante la ZPS e la fascia ad ovest (est) della pista con aggiornamento della relazione d'incidenza. Dovrà essere presentato il progetto di **connessione ecologica boscata sul corridoio Est- Ovest a nord dell'aeroporto** secondo le modalità attuative previste dalla prescrizione n. 8 della DGRER 142/2012

6 Dovrà essere condotto, concordato e definito con ARPA della Regione Emilia Romagna un **monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale** rilevando le concentrazioni dei principali inquinanti ed in particolare l'ozono. Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato e circostanti all'area aeroportuale delle postazioni per il rilevamento, le quali poi rimarranno dei "Siti fissi", come richiesto dalla Regione Emilia-Romagna nella prescrizione al punto 5 DG R n. 1402/2012, in modo da garantire un monitoraggio continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs n. 155 del 13/08/2010.

## C. Prescrizioni della Regione Emilia Romagna

5. con riferimento alla componente atmosfera: 5.1. in ottemperanza a quanto previsto all'art. 12 del vigente Accordo territoriale, **entro sei mesi** dalla conclusione della presente procedura di VIA dovrà essere presentato alla Provincia di Bologna, al Comune di Bologna, al Comune di Calderara di Reno e ad ARPA territorialmente competente, per l'approvazione, un **Piano di Monitoraggio** che illustri: 5.1.1. le modalità di trasmissione periodica dei dati agli Enti locali; le modalità di pubblicazione dei dati su sito internet; 5.1.2. gli **inquinanti**; 5.1.3. le modalità di gestione per le eventuali criticità legate all'inquinamento atmosferico; dovranno essere oggetto di monitoraggio anche gli idrocarburi non metanici; il piano dovrà prevedere l'installazione di almeno 2 centraline fisse;

6.2. **ENAC dovrà sottoscrivere con ENAV un protocollo** che consenta di individuare una modalità di gestione delle direttrici tale da indirizzare, compatibilmente con le esigenze di sicurezza del trasporto aereo, i decolli degli aerei **prioritariamente per la direttrice 30 est-ovest (minimizzando così l'impatto acustico sulle zone più abitate)**: di tale protocollo e delle modalità di gestione delle piste in esso definite dovrà essere data ampia informazione alle compagnie aeree;

6.3. **entro e non oltre un anno** dalla conclusione della procedura di VIA dovrà essere reso

pienamente operativo, sull'aeroporto di Bologna, **un regime sanzionatorio** per le violazioni delle procedure di decollo anti-runnore; l'ENAC dovrà garantire la **massima priorità** nell'attivazione di tale regime sanzionatorio;

6.4. al fine di verificare il reale impatto acustico indotto dal sorvolo degli aerei presso le aree urbane esterne alla zonizzazione acustica aeroportuale e, in particolare, accertare l'effettiva responsabilità del rumore di origine aeronautico nel superamento dei limiti della classificazione acustica, dovranno essere svolte specifiche **campagne di rilievi fonometrici**; tali monitoraggi dovranno essere svolti con cadenza, modalità e procedure da concordare nell'ambito del "Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale", e dovranno tenere conto di eventuali successive modifiche delle procedure di decollo adottate da ENAC; **i ricettori saranno da ricercare presso i punti in cui lo studio evidenzia sin da oggi un incremento del superamento dei limiti della classificazione acustica comunale, riconducibili sostanzialmente alle prime classi**; a tal fine dovrà essere presentata al "Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale" una proposta di monitoraggio acustico per la disamina e successiva condivisione; qualora le indagini dovessero confermare un peggioramento della criticità acustica per effetto della sorgente aeroportuale, dovranno essere individuate - in sinergia tra ENAC ed ENAV - ulteriori strategie di mitigazione acustica, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive (secondo i principi gi stabiliti dal DPR n. 142/04 e DPR n. 459/98 per altri tipi di infrastrutture trasportistiche);

8.1.3. al fine di compensare le incidenze non mitigabili dovute all'attuazione del Masterplan sul sito SIC IFF4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo"; 8.1.3.1 dovranno essere realizzati gli **interventi di riqualificazione** proposti e descritti nello Studio di Incidenza, presentando il relativo progetto di dettaglio; interventi dovranno necessariamente essere **avviati durante la fase I di attuazione del Masterplan e comunque entro 2 anni dall'inizio lavori del primo intervento** previsto dal Piano che sarà realizzato; il progetto di dettaglio dovrà essere preventivamente concordato con i Comuni di Calderara di Reno, Bologna, Castel Maggiore e con la Provincia di Bologna e dovrà tenere in considerazione quanto in corso di realizzazione nell'ambito del "Piano di Azione Ambientale RER 2008-2010" approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1495 del 12/10/2009] al fine di attuare possibili correlazioni;

#### **Il Decreto conclude:**

Alla **verifica di ottemperanza** delle prescrizioni di cui al punto A) n. 2, 4, 5 5.1, 5.2, 5.3, 6 provvederà il **Ministero dell'Ambiente** e della Tutela del Territorio e del Mare.

Alla **verifica di ottemperanza** delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Emilia Romagna comunicando gli esiti al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

La Società Enac provvederà ad **inoltrare annualmente** al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un **rapporto sullo stato di ottemperanza** delle prescrizioni di cui al presente decreto.

## **Che esito hanno avuto queste prescrizioni? Se la VIA era subordinata ad esse è ancora valida?**

data	laeq mars	Lav mars	eventi mars	eventi. cent 6	lva	radar p12	deco	atter	dba max	%	dba max	%	dba max	%			
17/06/2017	64,4	62,7	79	73	62,8	73	73	0	sup 90	11	13,9	sup 85	39	49,4	inf 85	40	50,6
do 18	63,3	62,6	94	83	61,7	85	85	0	sup 90	2	2,1	sup 85	40	42,6	inf 85	54	57,4
lu 19	63,7	62,2	91	93	62,7	93	92	1	sup 90	8	8,8	sup 85	36	39,6	inf 85	55	60,4
ma 20	64,0	62,4	92	85	62,2	87	82	5	sup 90	8	8,7	sup 85	46	50,0	inf 85	46	50,0
me 21	63,3	61,8	86	85	62,9	84	47	37	sup 90	7	8,1	sup 85	51	59,3	inf 85	35	40,7
gi 22	64,5	63,0	122	108	64,3	110	62	48	sup 90	9	7,4	sup 85	76	62,3	inf 85	46	37,7
ve 23	64,9	63,3	105	90	63,4	95	95	0	sup 90	15	14,3	sup 85	56	53,3	inf 85	49	46,7
sett		62,6	669	617	62,9	627	536	91					344			325	
data	laeq mars	Lav mars	eventi mars	eventi. cent 6	lva	radar p12	deco	atter	dba max	%	dba max	%	dba max	%			
15/07/2017	62,8	61,2	85	83	63,6	83	83	0	sup 90	1	1,2	sup 85	27	31,8	inf 85	58	68,2
do 16	61,3	59,5	78	80	62,0	80	80	0	sup 90	2	2,6	sup 85	10	12,8	inf 85	68	87,2
lu 17	62,7	61,1	92	93	63,5	93	92	1	sup 90	1	1,1	sup 85	24	26,1	inf 85	68	73,9
ma 18	62,4	61,3	95	94	63,5	94	93	1	sup 90	2	2,1	sup 85	22	23,2	inf 85	73	76,8
me 19	63,0	62,0	95	103	63,4	103	100	3	sup 90	0	0,0	sup 85	34	35,8	inf 85	61	64,2
gi 20	63,0	61,9	107	nd	nd	107	106	1	sup 90	2	1,9	sup 85	29	27,1	inf 85	78	72,9
ve 21	62,3	60,8	84	nd	nd	83	83	0	sup 90	1	1,2	sup 85	22	26,2	inf 85	62	73,8
		61,1	636			643	637	6					168			468	

Nelle due settimane riportate l'Acustica Marsigli ha effettuato in un punto a circa 200 m a nord ovest dalla centralina 6 di Pescarola una rilevazione gemella. I dati del LVA sono sostanzialmente concordanti. Per ogni settimana abbiamo evidenziato in rosso i livelli massimi raggiunti. Si nota che verso la città i decolli sono enormemente preponderanti in assenza di venti consistenti (21 e 22 giugno). Molto interessante la suddivisione degli eventi per dba max dove si nota che quando circa la metà supera gli 85 decibel, come nella prima settimana, il livello del LAV sale parecchio (22 giugno 64,3), mentre nella seconda dove sono sempre meno di un terzo il livello del LAV si abbassa altrettanto notevolmente. Una politica tariffaria adeguata e sanzioni ai vettori potrebbero migliorare certamente la situazione.

## Alcuni esempi nel mondo

### Long Beach Airport - Los Angeles

Il Long Beach Airport determina livelli di SEL per ogni movimento variabili su tre fasce orarie, dalle 07 alle 22, dalle 22 alle 23 e dalle 06 alle 07, dalle 23 alle 06. Le infrazioni sono punite con un crescendo: una prima ammonizione che riscontra l'infrazione, una seconda che ne constata la ripetitività, alla terza una ammenda di 100 dollari, dalla quarta in avanti ammende di 300 dollari per movimento.

### Zurich Airport

L'aeroporto di Zurigo differenzia le tariffe aeroportuali a seconda di cinque classi di rumore dei velivoli, che non corrispondono perfettamente ai cap. Icao, con una tariffa base e con maggiorazioni orarie. I due principali modelli presenti su Bologna sono i Boeing 737 nella terza categoria e gli Airbus 320 nella seconda, ma continuano ad arrivare ancora aerei che Zurigo punisce duramente. Questo lo schema:

Classe	I	II	III	IV	V
Oneri in Franchi Sv.	2'000.-	400.-	40.-	10.-	-
Maggiorazione per le ore di inizio/fine giornata e la notte per decolli in Franchi Sv.					
21:01 - 22:00	800.-	200.-	100.-	50.-	40.-
22:01 - 22:30	1'500.-	200.-	100.-	50.-	50.-
22:31 - 23:00	2'000.-	400.-	200.-	100.-	100.-
23:01 - 23:30	3'000.-	800.-	400.-	200.-	200.-
23:31 - 00:00	6'000.-	1'500.-	800.-	400.-	400.-
00:01 - 06:00	18'000.-	9'000.-	4'500.-	2'500.-	1'500.-
06:01 - 07:00	1'500.-	500.-	200.-	100.-	50.-
Maggiorazione per le ore di inizio/fine giornata e la notte per atterraggi, tutte le classi, in franchi svizzeri					
21:01 - 22:00			40.-		
22:01 - 22:30			50.-		
22:31 - 23:00			100.-		
23:01 - 23:30			200.-		
23:31 - 00:00			400.-		
00:01 - 06:00			1'500.-		
06:01 - 07:00			50.-		

### Aeroporto di Napoli – Capodichino

Nel 2004 furono decise sanzioni pecuniarie a chi non rispetta le procedure: prima e seconda sanzione pecuniaria da **4 mila a 10 mila euro, dalla terza in poi la sospensione** della possibilità di atterrare. Di fatto non sono state applicate ma il solo annuncio fece drasticamente abbattere il numero degli inadempienti. In diciotto mesi furono comunque irrorate 300 sanzioni da mediamente 500 euro ciascuna. Ora si parla di aumentare le restrizioni o di adeguarne l'importo.

## London City Airport - Noise Plan 2013-2018

### Pagina 17

#### Strategia di Monitoraggio e Riduzione del Rumore (NOMMS)

6.28 La Strategia di Monitoraggio e mitigazione del rumore (NOMMS) dell'aeroporto definisce un quadro per fornire **un sistema più robusto di controllo del rumore, reporting e mitigazione**. Questa strategia conserva anche, ed espande, una serie di funzioni di gestione del rumore che si occupano, ad esempio:

- **Un sistema di incentivi** per garantire che le compagnie aeree volino il più silenziosamente possibile
- **Funzionamento di procedure operative silenziose**
- **Funzionamento di strategie temporanee di monitoraggio di rumori (in caso di malfunzionamento di un terminale del sistema)**

#### Aggiornamento del sistema di monitoraggio del rumore e tracciamento di volo

6.32 Nel mese di settembre 2013, LCY ha installato un nuovo **sistema di monitoraggio del rumore e tracciamento di volo**. Questo nuovo sistema è fornito da una società tedesca chiamata Topsonic e include la sostituzione del hardware del terminale di monitoraggio del rumore esistente



(NMT) con attrezzature all'avanguardia

6.33 Come parte di questo aggiornamento, LCY ha ora **due rimorchi con monitor di rumore che possono essere utilizzati all'interno della comunità locale.**

6.34 Il sistema è supportato da un team di disponibile a chiamata nel caso spiacevole di anomalia, aggiungendo ulteriore resilienza al funzionamento del sistema di monitoraggio del rumore e del tracciamento.

#### Tabella 4

dB LAeq, 16h	Linee guida per quanto riguarda il rumore degli aeromobili (giorno)
<57: Il rumore non deve essere considerato un fattore determinante nella concessione della pianificazione, <b>sebbene il livello di rumore vicino al massimo della categoria non dovrebbe essere considerato come un livello desiderabile.</b> Categoria A.	

#### Pagina 43

##### Regolamenti per gli aeroporti

D.10 Ulteriori disposizioni per "Aeroporti di città", tra cui LCY, aeroporti vicino al centro di una grande conurbazione e che sono considerati **operativi in una posizione particolarmente sensibile al rumore.**

D.11 Dove si propone **l'introduzione di restrizioni operative relative al rumore**, l'autorità competente (a Londra City, l'aeroporto stesso) deve intraprendere una **valutazione dettagliata** della situazione del rumore nella località e **la gamma completa delle possibili misure** per affrontare qualsiasi problema di rumore identificato. **Queste restrizioni sono periodicamente riviste e migliorate**, di norma attraverso le richieste di progettazione e **la valutazione di impatto ambientale**, per tenere conto di eventuali modifiche correlate al rumore che si verificano come risultato di cambiamenti operativi significativi nelle infrastrutture o nella gestione dell'aeroporto.

**Ma un po' in tutto il mondo la tendenza è di tenere sotto controllo il rumore con tariffe e sanzioni, siamo in attesa di dati precisi da Charleroi e da altri.**