

ALTRE SEI DOMANDE dal COCOMPAER

Quartiere Navile Sala Masina 27/06/2018

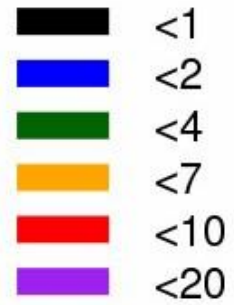
Paolo Serra

Uno studio Arpae ci informa, a pg 18, che nel **90% dei casi, la ventosità a Borgo Panigale è sotto i 2 nodi (e nel 50% sotto 1 nodo)** e la direzione prevalente è **sud-ovest**, quindi trasversale ma comunque con tendenza ovest. **Perchè la pista 12 a est continua ad essere la preferita per i decolli?**

(www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/aria/bologna/meteo_aria_bologna_2008.pdf)

Bologna_urbana, wind rose

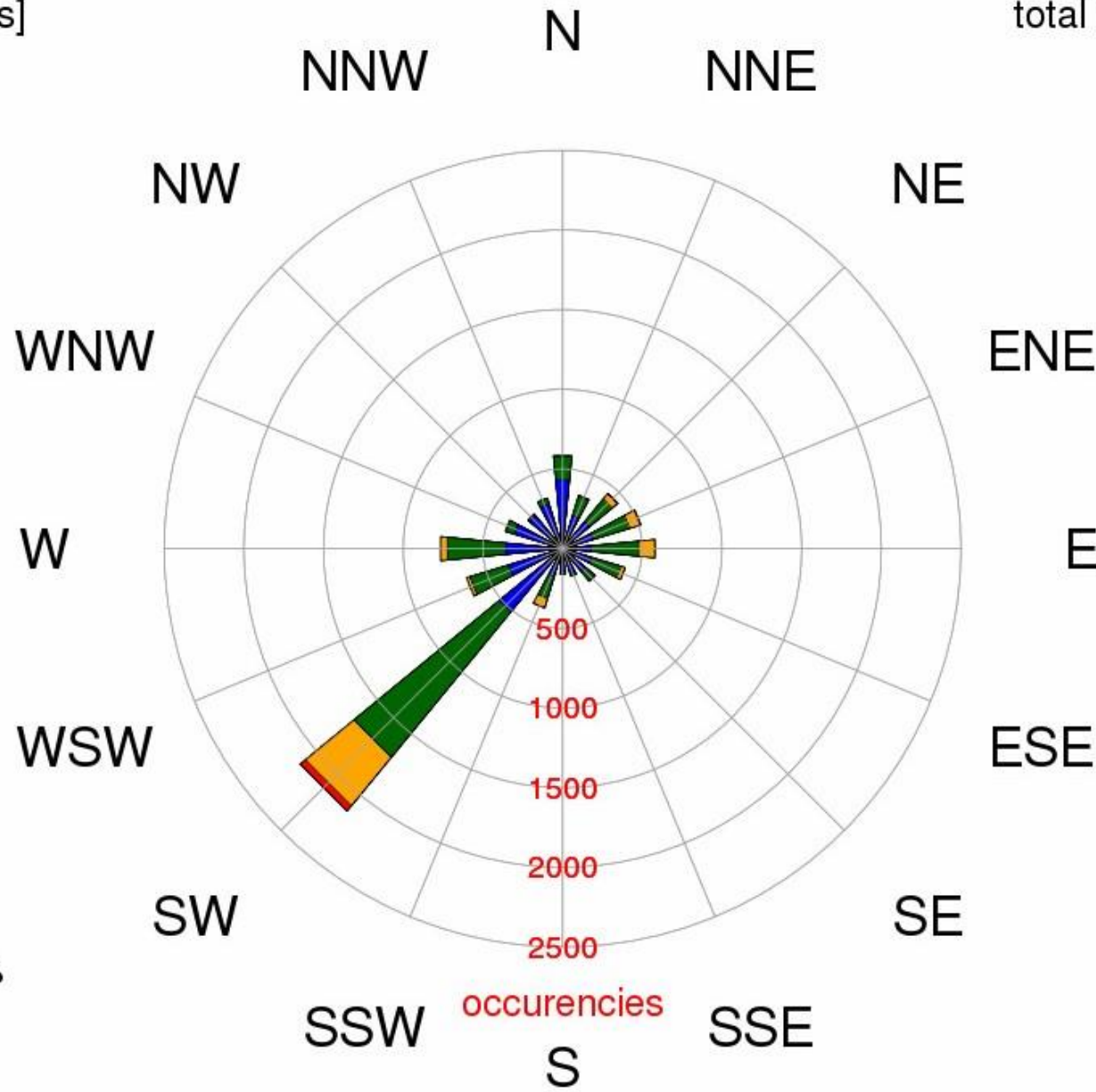
wind speed [m/s]



total no. of data: 8293

frequencies

- <1: 17%
- 1-2: 33%
- 2-4: 40%
- 4-7: 9.3%
- 7-10: 0.63%
- 10-20: 0.024%



PERCENTUALE DECOLLI DA PISTA 12

Pista12	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec	% dec
mese	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	media mese
gen	46	51	63	58	49	60	57	47	54	57	54
feb	48	42	64	51	54	61	53	51	65	57	55
mar	54	45	66	64	n.d.	65	69	46	64	66	60
apr	63	62	n.d.	62	65	63	64	53	64	67	63
mag	69	60	n.d.	67	62	65	54	51	69	58	61
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	56		64
ott	64	65	60	63	65	58	35	67	64		60
nov	60	68	72	57	58	n.d.	47	67	56		61
dic	49	58	59	53	61	n.d.	62	68	53		58
media anno	61	60	67	62	62	63	56	58	60		

Movimenti complessivi centralina di Pescaraola

anno	dec.tot	att.tot	tot.mov	/giorn	dec.vs BO	/gior n	%	dec.vs Barg	att.da BO	/giorn	att.da Barg	tot.mov.bo	/giorn	%	dba
2009	32046	31922	63968	175	19547	54	61	12453	1267	3	30655	20814	57	33	61,1
2010	34024	33886	67910	188	20364	56	60	13547	1462	4	32419	21826	60	32	61,7
2011*	27531	27045	54576	186	18383	62	67	9148	2273	8	24772	20656	70	38	62,4
2012	33841	33142	66623	182	20771	57	61	12842	1755	5	31327	22526	62	34	61,5
2013**	29782	29165	58947	176	18383	55	62	11389	1754	5	27411	20137	60	34	60,7
2014*	27177	26601	53778	177	17016	57	63	10147	3080	10	23521	20096	68	37	61,7
2015	31700	32226	63962	175	17802	49	56	13194	7047	19	25135	24849	68	39	61
2016	33143	34440	67583	185	19182	52	58	13732	8097	22	26097	27279	75	40	62,3
2017	35072	35127	70229	192	21742	60	62	13250	5057	14	29590	26799	73	38	62,1

2018	dec.tot	att.tot	tot.mov	media.g.	dec.vs BO	m.g	%	dec.vs Ba	att.da BO	media.g.	att.da Ba	tot.mov.bo	media.g.	%	db mese
gen	2590	2603	5103	165	1483	48	57	1107	437	14	3649	1920	62	38	61,5
feb	2394	2403	4797	171	1363	49	57	1031	525	19	3241	1888	67	39	62,3
mar	2813	2809	5622	181	1861	60	66	999	445	14	2355	2278	73	41	62,1
apr	2966	2972	5848	189	1997	64	67	949	401	13	2364	2398	77	41	62,0
mag	3049	3054	6103	197	1768	57	58	1281	678	22	2375	2446	79	40	62,1

Da oltre 4 anni negli USA, ed in altri paesi, il modello matematico **INM** (Integrated Noise ModeL), usato per le simulazioni dell'impatto ambientale degli aeroporti è stato considerato obsoleto e sostituito dal modello **AEDT** (Aviation Enviromental Design Tool), già giunto alla versione **2c**. La comparazione dei modelli non lascia dubbi sulla funzionalità e completezza del nuovo modello. Il Marconi, sino ad oggi all'avanguardia nel dotarsi degli strumenti più moderni ed adeguati, sia nel Master Plan 2009/2023, sia nel Piano di Azione aprile 2018, continua ad usare il modello obsoleto. **Non è possibile continuare ad essere un esempio di buone pratiche nel nostro paese?**

https://aedt.faa.gov/Documents/AEDT2b_Functionality_Comparison.pdf

Dopo tre anni le **sanzioni per i vettori** inadempienti alle procedure antirumore sono state finalmente applicate, si riferiscono, però solo alla esecuzione corretta delle **procedure** controllata via radar. E' logico pensare che se fossero riferite al rumore reale scaricato a terra sarebbero molto più congrue e rispettate. Le centraline presenti al Marconi non sono, però, **del tipo V**, adatte allo scopo, come descritte dalle linee guida Isprambiente dgr 808/2005. **Non è possibile implementare il sistema con due centraline tipo V poste sui punti di maggior sensibilità della popolazione, ovvero in via Agucchi 214 e Cà Bianca 3/3?**

A pg. 7 del Regolamento di Scalo leggiamo: “ La capacità dichiarata della pista di volo, in condizioni di normalità (regolari condizioni meteorologiche, Radar e Radioassistenze efficienti, ecc.), è di 24 movimenti/ora (su pista 12) di cui 12 movimenti ogni 30 minuti; in caso di utilizzo della pista 30, il limite è di 12 movimenti/ora di cui 3 ogni 15 minuti. **Da cosa dipendono queste differenze visto che le due piste sono identiche** per quanto riguarda le lunghezze per il decollo, 2803 metri, mentre per l’atterraggio e per le manovre di emergenza la differenza è di 60 metri (rispettivamente 2493 contro 2438 e 2920 contro 2860)?

Come mai fra i riferimenti giuridici del Piano d'Azione aprile 2018 manca il **Regolamento U.E. 598/2014** che introduce precise disposizioni a garanzia **della trasparenza** delle procedure in esso previste? Ad esempio non sappiamo se e quanto nelle simulazioni di impatto ambientale e nelle procedure antirumore si tenga conto dell'uso dei **reverse/invertitori** di spinta e dei tempi di rullaggio fra le zone dei parcheggi e le testate delle piste. Non sappiamo se le aerolinee sono state "formalmente" obbligate ad adottare le **procedure** di decollo meno impattanti NAPD 1e2 ICAO che riducono la potenza a 800 piedi di altezza anzichè a 1500. Non sappiamo quali sono le differenze tecniche fra l'ILS (sistema di atterraggio strumentale) CAT IIIB e quello CAT I che comportano un "**automatismo**" **per gli atterraggi da pista 12** (come segnalato nel Piano d'Azione aprile 2018) nè perchè questo automatismo non fu segnalato al momento dello studio sulla installazione, nè perchè nello stesso Piano il sistema verso est viene semplicemente chiamato NDB (faro non direzionale). Non sappiamo perchè il **Regolamento di Scalo** è pubblicato mentre il **Manuale di Aeroporto**, al quale il Regolamento rimanda spesso, non lo è. **Non è possibile che tutte le regolamentazioni del Marconi, o almeno quelle che hanno un impatto sull'ambiente circostante siano rese pubbliche?**

La zonizzazione acustica del Marconi risale al 2003.

Non ritenete urgentissima la sua **ridefinizione** (già prevista dal PSC del 2008) con l'utilizzazione di tutte le nuove tecniche e strumentazioni sopradescritte e con **l'arretramento della zona A verso Bologna quantomeno dal corso del canale Navile alla linea ferroviaria Bologna/Corticella e da via di Bertalia a Via Agucchi/Zanardi/Nuova Roveretolo?**

Nuova zonizzazione e centraline modello V

