



COMUNE DI BOLOGNA
L'Assessore

17 aprile 2012

C.F. 299181/2011

Sig. Paolo Serra

via Bertalia n. 11

40131 – Bologna

e p.c. Segreteria Generale

Piazza Maggiore 6

40124 Bologna

OGGETTO: **Petizione sottoscritta dai cittadini residenti in Bologna Quartiere Navile Zona Lame, Croce Coperta ed Arcoveggio in merito alla compatibilità aeroporto città.**

Gentile Sig. Paolo Serra,

in riferimento alla petizione di cui si è fatto portavoce, acquisita con PG n. 299181 del 29.12.2011, con la quale viene denunciato il disagio arrecato ai residenti delle zone Arcoveggio, Lame e Croce Coperta dal sorvolo degli aeromobili, nonché evidenziata la preoccupazione in merito al nuovo Masterplan aeroportuale attualmente oggetto di procedura di VIA ministeriale, con la presente si forniscono le informazioni di seguito riportate.

L'**impatto acustico** indotto dal sorvolo degli aerei sulla città di Bologna è un tema ben noto all'Amministrazione comunale.

Dal 2005 il Comune ha attivato un Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale (al quale partecipano i tecnici del Comune di Bologna, della Provincia di Bologna, di Arpa e di SAB) istituito al fine di monitorare e gestire in modo coordinato i problemi legati al rumore aeroportuale. Anche prima della formalizzazione di tale Gruppo tecnico, gli aspetti legati al rumore sono sempre stati oggetto di particolare attenzione.

Fin dal 1992, infatti, il Comune di Bologna, pur in assenza di una specifica normativa acustica in materia, attivò una centralina di monitoraggio fissa ubicata presso il Centro Sportivo Pizzoli (via Zanardi) gestita da Arpa - Sezione Provinciale di Bologna. Questa centralina ha dato la possibilità di approfondire la conoscenza del rumore aeroportuale nonché di verificare parzialmente l'efficacia delle misure messe in atto al fine di limitare il disagio arrecato dal sorvolo degli aerei.



COMUNE DI BOLOGNA

L'Assessore

Dal 2002 è stata poi installata – ed aggiornata da SAB nel corso del 2010 - una rete di centraline di monitoraggio acustico, integrate con le tracce radar, che consente di verificare il rispetto dei limiti relativi alla sorgente aeroportuale.

Il sistema di monitoraggio è gestito da SAB sotto la supervisione ed il controllo degli enti locali ed Arpa, la quale compie periodiche verifiche riscontrando ad oggi sempre una buona corrispondenza tra quanto rilevato dal sistema di monitoraggio e le misure effettuate dall'Agenzia (l'ultima verifica di aprile 2011 è disponibile nel sito web di Arpa - Sezione provinciale di Bologna e di SAB).

I valori limite del rumore aeroportuale sono disciplinati dal DMA 31.10.1997, il quale definisce il parametro acustico (indice LVA) e le modalità secondo cui deve essere misurato il rumore indotto dai sorvoli aerei, nonché le soglie di rumore che non devono essere superate sul territorio in funzione della zonizzazione acustica aeroportuale. L'indice LVA è un parametro che viene calcolato come valore medio di rumore registrato nelle 3 settimane (una settimana per ciascun quadrimestre) caratterizzate dal più elevato numero di movimenti aerei, penalizzando il rumore indotto dai sorvoli notturni (ossia quelli che avvengono nella fascia 23:00÷06:00 individuata dal decreto) di 10 dB(A).

Per come è stato definito dal legislatore, l'indice LVA non quantifica il disagio percepito durante i singoli eventi aerei, ma ne valuta il contributo energetico medio. Nella consapevolezza che il disagio percepito dai cittadini è invece provocato da singoli sorvoli particolarmente rumorosi, il Gruppo tecnico pone molta attenzione all'analisi di ogni evento aereo che viene segnalato dai cittadini (se ne vengono precisati la data e l'orario dello stesso). Questo consente di approfondire la ragione dell'evento che ha portato alla segnalazione e, nel caso si riscontrasse che questo derivi da ragioni non strettamente connesse alla sicurezza del volo, di studiare le misure per evitarne il ripetersi.

I valori limite del rumore aeronautico, come sopra accennato, sono fissati in base alla zonizzazione acustica aeroportuale che, come stabilito dal decreto, è costituita dalle seguenti 3 zone:

- zona A in cui l'indice LVA non può superare i 65 dB(A);
- zona B, in cui l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);
- zona C (aree di esclusiva pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale), in cui non sono previste limitazioni all'indice LVA.

All'esterno di tali zone l'indice LVA non può comunque superare il valore di 60 dB(A).

L'individuazione delle 3 zone, in allegato alla presente comunicazione, è avvenuta all'interno dei lavori di un'apposita Commissione tecnica, istituita ai sensi del DMA 31.10.1997, alla quale partecipa anche il Comune di Bologna.



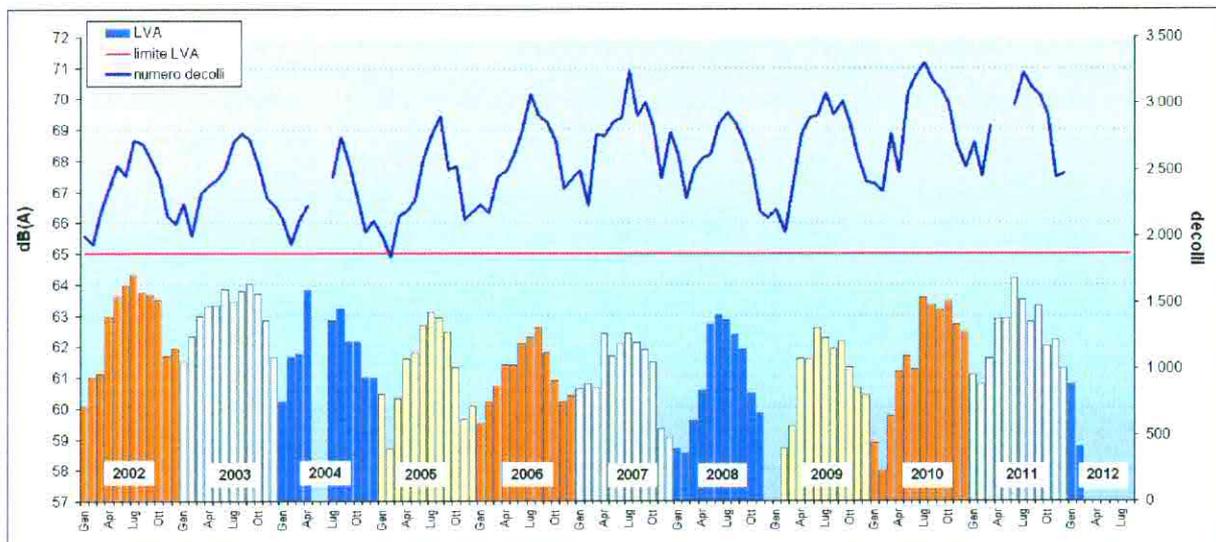
COMUNE DI BOLOGNA
L'Assessore

Prendendo a riferimento i dati rilevati dalle centraline di monitoraggio collocate nelle aree di Vostro interesse, si riscontra che ad oggi il sorvolo degli aerei si è mantenuto sempre entro i limiti fissati dalla normativa italiana.

centralina	limite LVA	anno							
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
NMT-5 via Zanardi n. 393	65	-	-	55,5	55,1	-	-	54,0	55,6
NMT-6 Centro sportivo Pizzoli	65	64,1	62,9	61,9	61,8	61,4	62,4	61,0	62,3
NMT-7 Museo patr. industriale	60	57,9	58,0	57,9	55,7	-	56,6	55,7	56,7
NMT-8 giardini Casa Buia	60	53,0	53,0	52,8	51,7	54,8	51,9	51,9	52,0
NMT-9 Ippodromo	60	53,8	-	-	49,8	50,9	50,2	-	-

Indice LVA annuale registrato negli anni 2003÷2010 – dati tratti dai Report annuali sul rumore aeroportuale

Dall'analisi dei dati mensili registrati dalla centralina NMT-6 (che risulta essere quella più impattata), si riscontra che dalla seconda metà del 2010 c'è stato un aumento dei livelli di rumore registrati - in parte dovuto alla maggiore movimentazione aerea, dall'altra all'utilizzo più frequente della pista lato città (pista 12) per i decolli - ma anche in questo caso sempre entro il limite normativo fissato dal decreto per l'area in oggetto.



Andamento mensile dei livelli LVA registrati dalla centralina NMT-6 negli anni 2002÷2011



COMUNE DI BOLOGNA

L'Assessore

L'analisi del grafico mostra che i livelli sonori più alti si sono registrati a cavallo dell'estate scorsa, riportando la rumorosità indotta dai sorvoli aerei a valori paragonabili a quelli del 2003.

Nella primavera-estate del 2011 il disagio dovuto al rumore aeroportuale è stato oggetto di numerosissime segnalazioni al Comune ed al Quartiere. Come già evidenziato in risposte fornite agli esposti pervenuti, il problema è stato causato dalla sostituzione del radar a terra avvenuta nel periodo compreso tra aprile e giugno 2011. Da informazioni assunte da Enav, l'ente gestore del traffico aereo, l'assenza del radar ha infatti indotto i controllori di volo ad indirizzare i decolli in direzione della città di Bologna piuttosto che verso il Bargellino, al fine di garantire l'adeguata separazione tra il traffico aereo in atterraggio ed in decollo, tutelando al meglio la sicurezza dei voli.

A seguito del perdurare della criticità anche nei mesi di luglio (+9,5% di decolli verso Bologna - pista 12 - rispetto al 2010) ed agosto (+6,6% rispetto al 2010), periodo in cui il radar a terra era già operativo, nell'ambito di un ulteriore incontro del Gruppo tecnico in cui è stato direttamente coinvolto anche Enav, è stato sollecitato tale ente a provvedere per il ripristino della normale ripartizione del traffico aereo sulle due direttrici di decollo, nonché a perseguire una più rigorosa applicazione delle procedure anti-rumore (utilizzo di determinate rotte che prevedono una virata prima del centro abitato). In base ai dati di traffico aereo registrati nei mesi successivi, la ripartizione dei decolli verso la città di Bologna è ritornata - con l'eccezione del mese di novembre 2011 - su valori paragonabili a quelli degli anni precedenti, così come i livelli di rumore aeroportuale.

Ciò non toglie che l'aumento dei decolli verso la città abbia comportato un significativo disagio per la cittadinanza, come testimoniato anche dalla Vostra petizione, ma dal punto di vista normativo non è ravvisabile alcun superamento dei limiti normativi che possa far scattare particolari restrizioni per i vettori aerei.

Si ritiene utile anticipare che l'aeroporto G.Marconi ha programmato, in affiancamento all'esistente **sistema di atterraggio strumentale ILS** lato Bargellino (pista 12). la realizzazione di un altro sistema per gli atterraggi lato città (pista 30). Il nuovo sistema ILS necessita di circa 8.000 ore di collaudo, per cui diventerà operativo non prima del 2013. La sua presenza non comporterà l'automatica diminuzione dei decolli in direzione della città. L'utilizzo delle piste in fase di atterraggio e decollo e l'instradamento degli aerei è infatti prerogativa dei controllori di volo (gestiti da Enav) e del comandante dell'aeromobile, e su tale aspetto gli enti territoriali non possono avere voce in capitolo (in quanto aspetti strettamente connessi alla sicurezza dei voli).



COMUNE DI BOLOGNA

L'Assessore

È comunque obiettivo dell'Amministrazione comunale, così come dei membri del Gruppo tecnico, fare in modo che l'attività dell'Aeroporto sia svolta minimizzando il più possibile il disagio arrecato alla popolazione, compatibilmente con le esigenze di sicurezza dei voli.

Nel mese di dicembre si è svolto un incontro tecnico tra SAB, Enac, Enav, Arpa e gli enti territoriali interessati dall'infrastruttura aeroportuale (tra i quali la Provincia di Bologna ed il Comune di Bologna), finalizzato all'illustrazione delle **ipotesi di modifica alle attuali procedure di decollo anti-rumore**.

Attualmente esistono le seguenti procedure di decollo: la prima che prevede un punto di virata verso nord al raggiungimento della quota di 800 piedi o la distanza di 2 miglia nautiche dall'aeroporto (quella che si verifica prima), la seconda che prevede il sorvolo diretto della città senza punto di virata (da utilizzare solo in particolari condizioni meteo o per esigenze di sicurezza del volo).

La necessità di modificare le procedure deriva dalla mancanza di un parametro univoco per la definizione del punto di virata, per cui vi è una significativa dispersione dei decolli sul territorio, mentre per la procedura che prevede il sorvolo diretto della città la criticità è sostanzialmente legata alla rotta in sé.

In merito a tali aspetti, Enav ha chiarito che non è possibile utilizzare la quota di sorvolo come parametro per la definizione del punto di virata, in quanto non consente ai controllori di volo di conoscere a priori la rotta seguita dall'aeromobile in decollo.

Non risulta tanto meno possibile anticipare il punto di virata ad una distanza inferiore alle 2 miglia nautiche in quanto essa non risulta tecnicamente praticabile - in condizioni di sicurezza - da alcune tipologie di aeromobili.

Nell'ambito di tale incontro tecnico è stato dunque richiesto ad Enav di valutare ulteriori possibili ipotesi di modifica delle procedure di decollo anti-rumore finalizzate a minimizzare per quanto possibile l'impatto sulla città, nonché a quantificare i relativi benefici acustici in termini di riduzione della popolazione esposta.

Al momento è in corso di elaborazione da parte di Enav e, per quanto concerne le implicazioni acustiche, di SAB, degli approfondimenti richiesti.

Per quanto riguarda le **violazioni delle procedure di decollo anti-rumore**, allo stato attuale non sono stati ancora forniti dal legislatore italiano e da Enac gli strumenti per poter applicare il regime sanzionatorio.

In merito a tale aspetto, né il Comune di Bologna né SAB (in qualità di ente gestore della infrastruttura aeroportuale) hanno alcuna autorità per attivare interventi sanzionatori a carico dei vettori aerei.

L'autorità preposta a tale scopo è infatti Enac che, in base all'attuale quadro legislativo italiano, è l'unico ente che può istituire dei regimi sanzionatori da applicarsi in caso di accertata violazione alle procedure anti-rumore.



COMUNE DI BOLOGNA

L'Assessore

Per quanto attiene le preoccupazioni legate allo sviluppo dell'aeroporto, si precisa che è attualmente in corso la procedura di VIA, di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del nuovo **Masterplan aeroportuale 2009-2023 presentato da Enac.**

La procedura ha preso formalmente avvio in data 27.06.2011 e la documentazione è stata depositata per 60 giorni presso la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Bologna e i Comuni territorialmente interessati. A seguito della presentazione di integrazioni volontarie da parte di Enac, è stata avviata una nuova fase di deposito degli elaborati integrativi a partire dal 17 febbraio 2012 per 60 giorni.

Nell'ambito della procedura di VIA, sulla base del DLgs n. 152/2006 e smi, solamente alla Regione viene richiesta l'espressione del parere da inviare al Ministero, mentre la Provincia ed i Comuni interessati possono inviare osservazioni al Ministero, nel periodo di deposito. Il Comune di Bologna ha inviato le proprie osservazioni al Ministero evidenziando diversi aspetti meritevoli di ulteriori approfondimenti, alcuni dei quali trovano spiegazione nelle integrazioni volontarie presentate.

Per la predisposizione di un parere condiviso da inviare al Ministero, la Regione ha indetto diversi incontri con gli enti locali, tra i quali il Comune di Bologna, ai quali ha richiesto di inviare il proprio contributo.

Relativamente al monitoraggio acustico richiesto presso il quartiere San Donato (nell'area presente tra via del Lavoro e viale della Repubblica), si coglie l'occasione per anticipare che è intenzione del Comune di Bologna richiedere, nell'ambito della procedura di VIA, l'esecuzione di **monitoraggi acustici periodici** da svolgersi presso i ricettori più rappresentativi delle aree urbane di Corticella e San Donato.

Tali monitoraggi saranno finalizzati a quantificare il contributo della componente aeronautica sul clima acustico dell'area, nonché a monitorare le ricadute acustiche indotte dall'aumento dei movimenti aerei negli anni a venire presso le aree esterne alla Zonizzazione acustica aeroportuale.

Riprendendo il tema del regime sanzionatorio, sempre nell'ambito della procedura di VIA, l'Amministrazione comunale intende richiedere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di prescrivere, a carico di Enac (proponente della procedura di VIA), l'attivazione sull'aeroporto di Bologna di un regime sanzionatorio per le violazioni delle procedure di decollo anti-rumore.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti.


Patrizia Gabellini



COMUNE DI BOLOGNA

L'Assessore

