



Comune di Bologna
L'Assessore
Urbanistica, Ambiente

Gianfilippo Giannetto

via delle Borre, 26
40131 - Bologna
email: c.comp.aerbo@virgilio.it

Bologna, 11 ottobre 2016

Oggetto: Petizione sottoscritta dai residenti nel Comune di Bologna in merito ai disagi causati dal traffico aereo – Rif. PG 219211/2016

Gentile Sig. Gianfilippo Giannetto,

con PG 219211/16 è stata acquisita dall'Amministrazione comunale la petizione del "Comitato per la compatibilità Aeroporto-Città", nella quale viene richiesto, in prima battuta, lo svolgimento di "...uno studio epidemiologico sugli effetti del rumore aereo sulle zone di Bologna". La petizione contiene poi un elenco di ulteriori richieste in merito alle modalità di esercizio e gestione dell'infrastruttura aeroportuale.

Inquadramento rumore aeroportuale

Prima di entrare nel merito delle richieste della petizione, nell'ottica di fornire un inquadramento della materia, si ritiene opportuno fare una rapida sintesi della normativa di settore, dello stato di inquinamento acustico indotto dal rumore aeroportuale e delle azioni intraprese in questi anni al fine della riduzione dell'impatto sulla popolazione.

Il rumore aeroportuale è disciplinato dal DMA 31.10.1997, il quale definisce il parametro acustico e le modalità in base alle quali deve essere misurato il rumore aeroportuale (ossia l'indice LVA), nonché i valori limite che devono essere rispettati 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 volume di movimenti aerei, penalizzando il rumore indotto dai sorvoli notturni (ossia quelli che avvengono nella fascia 23:00÷6:00 individuata dal decreto) di 10 dBA.

Tale parametro deve essere poi confrontato con i limiti fissati in base alla zonizzazione acustica aeroportuale che, in base al decreto, è costituita dalle seguenti 3 zone:

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



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente

non sono previste limitazioni all'indice LVA.

All'esterno di tali zone l'indice LVA non può comunque superare il valore di 60 dBA.

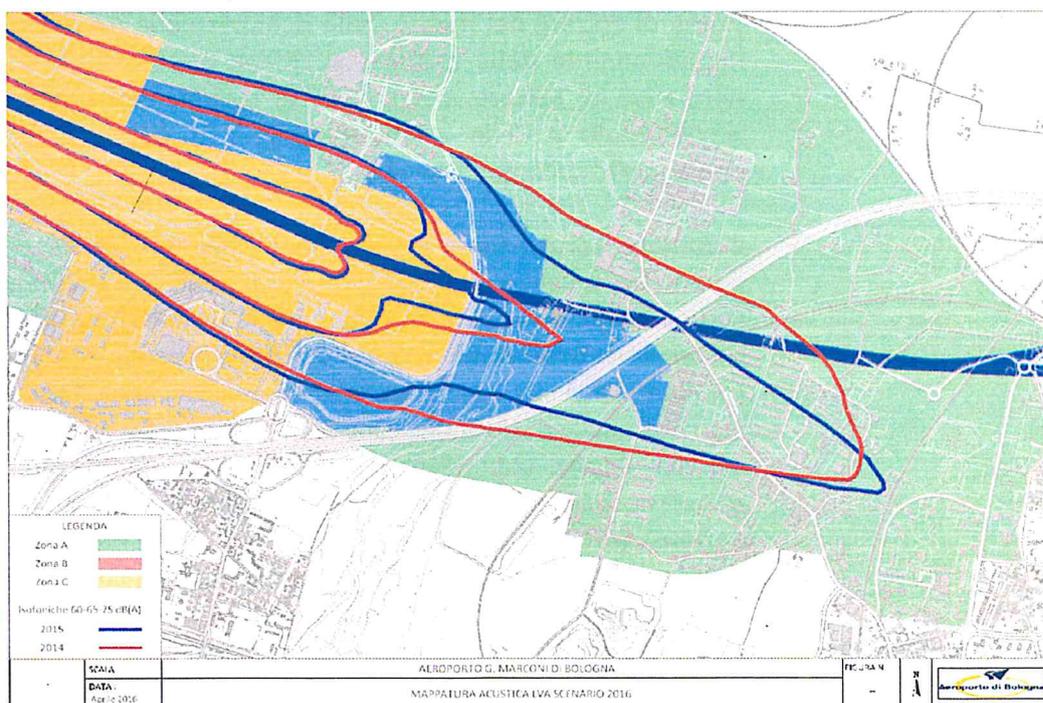
Per quanto riguarda l'aeroporto di Bologna, l'individuazione di tali zone è avvenuta nell'ambito dei lavori dell'apposita Commissione aeroportuale, istituita ai sensi del DMA 31.10.1997, presieduta da Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), alla quale partecipano Enav (Ente Nazionale di Assistenza al Volo), SAB (Società Aeroporto di Bologna), Arpae ed Enti territoriali (Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna e Comuni interessati).

Il rispetto dei limiti per il rumore dovuto ai sorvoli aerei è monitorato da una rete di centraline di monitoraggio acustico, integrate con le tracce radar, presente fin dal 2001 nei Comuni di Bologna e Calderara di Reno.

Queste, unitamente al modello di simulazione matematico INM, restituiscono il rumore aeroportuale in tutto il territorio attraverso l'elaborazione di apposite mappe.

In figura è riportato l'andamento delle curve isofoniche LVA relative all'anno 2015 (in blu) raffrontate con quelle del 2014 (in rosso), dal quale si riscontra che il rumore aeroportuale non ha generato superamento dei limiti sul territorio comunale di Bologna.

La linea blu più esterna, che rappresenta il livello LVA di 60 dBA, è infatti totalmente inclusa nella zona A dell'intorno aeroportuale (rappresentata con l'area campita in verde), dentro la quale il valore limite è pari a 65 dBA.



Valori LVA del 2015 (linee blu) e del 2014 (linee rosse): curve isolivello 60-65-75 dBA

Assessore Urbanistica, Ambiente

Piazza Maggiore, 6 - 40124 Bologna - tel 051 2195474 - 2195475



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente

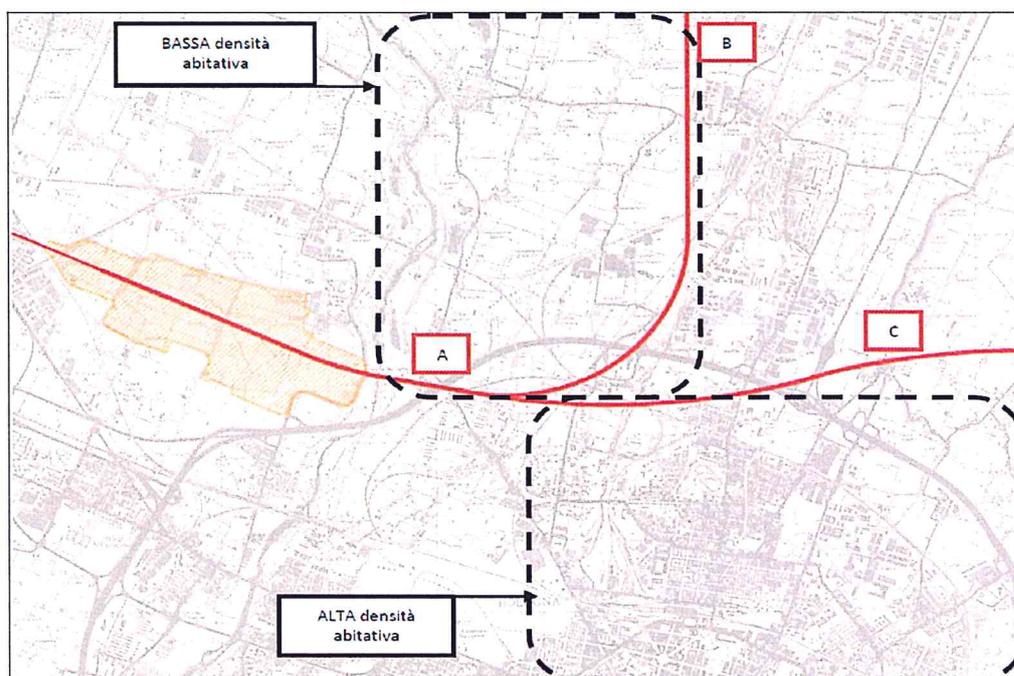
Il sistema di monitoraggio e l'utilizzo del modello previsionale INM sono gestiti da SAB, con la supervisione e il controllo degli enti locali ed Arpae, la quale compie periodiche verifiche (l'ultima delle quali svolta nei mesi di novembre e dicembre 2015) riscontrando ad oggi una buona corrispondenza tra quanto rilevato dal sistema di monitoraggio e le misure effettuate dall'Agenzia.

Fermo restando il rispetto dei limiti normativi, nel corso degli anni sono state avviate azioni finalizzate a limitare, per quanto possibile, il disagio indotto dai sorvoli aerei sulla popolazione. Questo perché l'attività aeroportuale rimane fonte di disagio per parti significative del Quartiere Navile soprattutto con l'intensificarsi del traffico nel periodo estivo.

Nel corso del 2012 la Commissione aeroportuale presieduta da Enac (già menzionata precedentemente) ha approvato delle modifiche alle procedure di decollo anti-rumore, orientate a contenere le immissioni sonore dei decolli (notevolmente più rumorosi degli atterraggi) sulla città.

Tali modifiche sono diventate operative a partire dal 10.01.2013 e prevedono, subito dopo il decollo, una traiettoria di salita degli aeromobili disallineata di 15° verso nord rispetto all'asse della pista e una restrizione del rateo di salita (linea A).

In seguito gli aeromobili eseguono una successiva virata a nord (linea B) oppure procedono, una volta superata la città di Bologna (linea C), al riallineamento con la vecchia rotta ex-Peretola (quella che, per intendersi, seguivano gli aerei che sorvolavano direttamente la città).



Traiettoria nominale delle nuove rotte di salita iniziale

Obiettivo delle nuove procedure è quello di diminuire il numero di aerei che



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente

sorvolano la parte più densamente abitata della Bolognina, spostandoli verso il corridoio costituito dal sistema autostrada/tangenziale e dall'alveo del Fiume Reno. È ovvio che alcune parti del territorio (ossia quelle in prossimità dell'autostrada) sono interessate da un numero maggiore di sorvoli rispetto a prima, ma complessivamente ciò consente di diminuire la popolazione esposta al rumore aeroportuale.

In base ai dati di traffico e rumore aereo registrati nel corso del primo anno di operatività delle nuove procedure di decollo, è stato possibile verificare la riduzione dell'esposizione ai cittadini del rumore degli aerei per effetto delle nuove traiettorie seguite.

LVA [dB]	popolazione	edifici
50-55	-46%	-43%
55-60	-39%	-32%
60-65	0%	1%
65-70	-10%	-13%
70-75	0%	0%
> 75	0%	0%
TOTALE	-40%	-36%

*Esposizione al rumore aeroportuale dei residenti nel Comune di Bologna:
confronto tra il 2013 (nuove procedure) e il 2012 (vecchie procedure)*

L'aeroporto di Bologna ha inoltre affiancato all'esistente sistema di atterraggio strumentale ILS lato Bargellino (pista 12) un altro sistema per gli atterraggi lato città (pista 30), attivato nel giugno 2014, che potrà agevolare l'utilizzo della direttrice da Bologna per gli atterraggi, aumentando quindi la probabilità di utilizzare la direttrice Modena per i decolli.

È bene precisare che il nuovo sistema ILS non comporta l'automatica diminuzione dei sorvoli sulla città, pur essendo prevedibile una contrazione del numero di decolli a favore degli atterraggi, in quanto l'utilizzo delle piste in fase di atterraggio e decollo e l'instradamento degli aerei sono comunque prerogativa di Enav e del comandante dell'aeromobile.

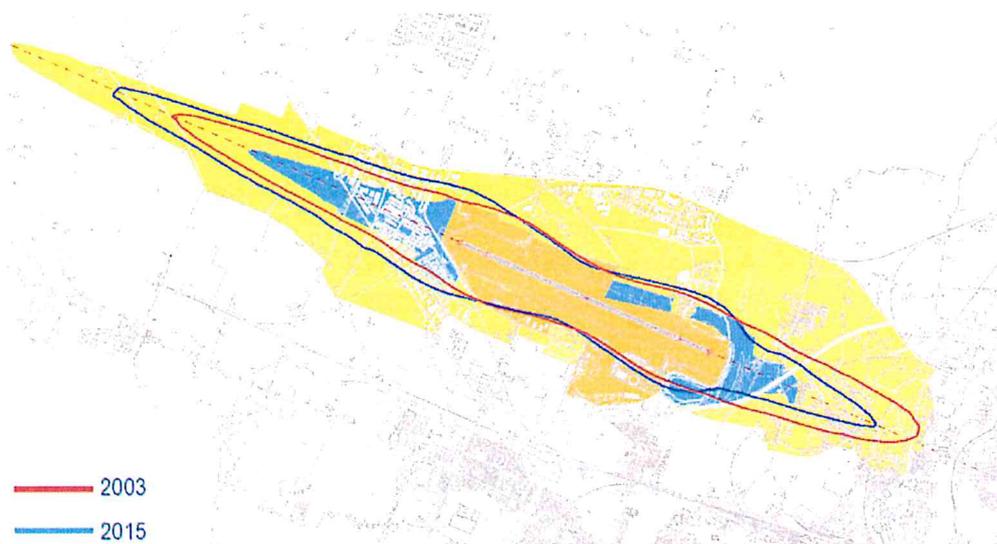
Si è ritenuto utile fornire tale inquadramento per dare evidenza del fatto che, nella consapevolezza che l'infrastruttura aeroportuale comporta indubbiamente un disagio per la popolazione residente, nel corso degli anni l'Amministrazione comunale non è rimasta inerte ma - in stretta collaborazione con gli altri enti territoriali, Arpae e SAB - ha operato con l'obiettivo di diminuire la popolazione esposta alle immissioni sonore aeroportuali (in figura si può constatare come le azioni fin qui intraprese abbiano consentito, dal 2003 al 2015, di diminuire l'impronta al suolo del rumore aeroportuale).



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente



Curva isolivello dei 60 dBA: confronto tra il 2015 (in blu) ed il 2003 (in rosso)

Riscontro in merito alle richieste avanzate con la petizione

Entrando nel dettaglio delle richieste avanzate dal Comitato, per ciascuna di esse si esprimono le seguenti considerazioni.

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

Nell'incontro pubblico che si è tenuto in Quartiere il 18 luglio scorso è emersa l'opportunità di avviare una valutazione sanitaria legata all'attività aeroportuale. A questo fine è stato richiesto ad AUSL Città di Bologna di formulare un'ipotesi di lavoro in merito alla valutazione di impatto sanitario del rumore aeroportuale. Una volta concordato con AUSL un programma di lavoro e reperite le risorse necessarie, si darà avvio al lavoro. Modalità di svolgimento e tempi della valutazione sanitaria saranno comunicati nel corso dei prossimi incontri pubblici e nel sito web del Quartiere Navile.

2. Azione verso il Governo per l'attuazione concreta del D.Lgs 194/05.

In riferimento a tale punto, il Comune di Bologna richiederà al competente Ministero per l'Ambiente e per la Tutela del territorio e del mare (MATTM) lo stato dell'arte in merito all'individuazione dei metodi di:

- determinazione dei descrittori acustici, nell'ambito del quale individuare anche i criteri per la conversione dei parametri acustici italiani in quelli comunitari;
- effetti nocivi, in cui saranno individuate le relazioni dose-effetto per determinare gli effetti del rumore sulla popolazione; che, in base all'art. 6 del D.Lgs 194/05, dovevano essere adottati dal Legislatore entro 6 mesi dall'entrata in vigore del Decreto (scadenza successivamente procrastinata



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente

dalla Legge 161 del 30.10.2014, con cui l'armonizzazione della normativa nazionale con le direttive europee è stata fissata entro il termine di 18 mesi dall'entrata in vigore della Legge).

3. *Suddivisione degli aeromobili cap. 3 ICAO in due sottofasce e proibizione di qualsiasi decollo verso Bologna della fascia più rumorosa o di quelli che risentono della lunghezza della pista.*
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 procedura antirumore.*

In merito ai punti 3, 4, 5, 6 e 7, sarà cura dell'Amministrazione comunale inoltrare ad Enac la petizione sollecitando la convocazione, già più volte richiesta in passato, della Commissione aeroportuale (istituita ai sensi dell'art. 5 del DM 31.10.1997) al fine di dare piena attuazione alle prescrizioni di VIA del Masterplan aeroportuale (regime sanzionatorio per le violazioni delle procedure di decollo anti-rumore, preferenzialità nell'utilizzo della pista 30 per i decolli, ecc.) nonché per verificare la fattibilità tecnica in merito alle azioni di intervento proposte nella petizione (manovra tariffaria, ecc.).

Il Comune infatti, pur condividendo l'esigenza di garantire il rispetto della norma e la minimizzazione del disagio per i residenti del Quartiere Navile, non ha le competenze per poter dare seguito a queste richieste in modo diretto.

Comunicazioni e precisazioni fornite da Enac saranno comunicati nel corso dei prossimi incontri pubblici e nel sito web del Quartiere Navile.

8. *Costituzione di un organismo di dialogo permanente sul modello Residential Advisory Board costituito dal 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.*

L'attività di confronto pubblico è svolta in modo efficace dal Consiglio di Quartiere e dalla Commissione di Quartiere che si occupa di ambiente secondo le modalità previste dallo Statuto del Comune di Bologna. Il Quartiere organizza incontri pubblici periodici nell'ambito dei quali i rappresentanti del Comune, di SAB e degli altri enti coinvolti presentano e discutono l'andamento dei livelli di rumore aeroportuale, le azioni intraprese per il suo contenimento, le attività di controllo svolte, ecc.

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.*

Siccome non si verificano superamenti dei limiti fissati dalla normativa, l'ente



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente

gestore dell'infrastruttura non è tenuto, secondo la vigente normativa, ad attuare misure compensative, in quanto non giustificate.

È comunque utile ricordare che, in ottemperanza delle prescrizioni di VIA, il Masterplan aeroportuale sarà accompagnato da una serie di interventi ed azioni (alcune delle quali già attuate, come il nuovo sistema ILS per pista 30), nonché da specifici monitoraggi, che hanno lo scopo di mantenere e verificare la compatibilità acustica dell'infrastruttura anche in riferimento al previsto incremento di traffico aereo.

11. Rendicontazione del valore delle compensazioni ambientali annuali e loro destinazione.

Nel 2008 è stato sottoscritto tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, SAB - Aeroporto di Bologna, l'Accordo territoriale per il polo funzionale Aeroporto. Nel corso del 2015 quest'ultimo è stato integrato, anche al fine di dare attuazione alle misure di compensazione ambientali individuate e prescritte nell'ambito della procedura di VIA del Masterplan aeroportuale, con la sottoscrizione dell'“Accordo territoriale attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi”.

Così come riportato all'art. 2 di tale accordo, SAB ha messo a disposizione 6,5 milioni di euro per le opere di compensazione ambientale indicate dalla procedura di VIA e costituite da:

- realizzazione della fascia boscata di compensazione ambientale e inserimento paesaggistico comprensiva di pista ciclabile di collegamento tra la stazione SFM Bargellino e le aree urbanizzate di Lippo e San Vitale di Reno;
- interventi di miglioramento e riqualificazione del SIC IT4050018 “Golena San Vitale e Golena del Lippo” che tenga conto anche del contributo ambientale derivante dal progetto della fascia boscata sul perimetro nord del Polo; realizzazione di una pista ciclabile su Via del Triumvirato;
- completamento della Rete Ciclabile della zona aeroportuale, in relazione al collegamento della Aerostazione con la stazione SFM Borgo Panigale Scala e/o al completamento della rete dei percorsi cicloturistici territoriali europei (EuroVelo 7), nel tratto tra il tracciato che verrà realizzato sulla ex BO-VR e la pista ciclabile sulla via del Triumvirato.

L'Accordo prevede inoltre la costituzione di un Comitato di monitoraggio, coordinato dalla Città Metropolitana di Bologna, con lo scopo di vigilare sulla corretta e completa attuazione dello stesso.

Al momento gli interventi previsti sono ancora in fase di progettazione. Sarà cura della Città Metropolitana rendere pubblico lo stato di avanzamento degli interventi man mano che verranno attuati.

12. Valutazione della zonizzazione aeroportuale nella prossima ridefinizione del catasto e delle rendite catastali.

Il valore delle rendite catastali è definito dalla Agenzia delle entrate. Non è nelle competenze del Comune intervenire sulla definizione dei valori della rendita. In



Comune di Bologna

L'Assessore

Urbanistica, Ambiente

generale, si osserva che la rendita catastale è attribuita al singolo immobile sulla base delle caratteristiche, del contesto, degli usi ecc. Non è quindi perseguibile la possibilità di una revisione generalizzata delle rendite di un esteso ambito urbano.

13. Possibilità di cessione con indennizzo del proprio immobile al fondo statale immobiliare Invimit-Sgr per le situazioni di incompatibilità psicofisiche accertate.

L'obiettivo di fondo di Invimit Sgr è quello di valorizzare, attraverso interventi di riqualificazione e rigenerazione che non innalzino il livello di consumo del suolo, il patrimonio immobiliare che è già di proprietà dello Stato e degli enti pubblici.

Non si ritiene pertanto che tra le finalità di tale istituto possa essere annoverato l'operazione di indennizzo per "situazioni di incompatibilità psicofisiche accertate", tanto più che, pur consapevoli del disagio indotto dai sorvoli aerei, questi comunque operano nel pieno rispetto della vigente normativa.

Ciò non toglie che l'Amministrazione comunale continuerà a perseguire, in collaborazione con gli altri Enti, l'obiettivo di minimizzare l'impatto sulla popolazione nell'ambito dei lavori del Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale e, soprattutto, della Commissione aeroportuale.

Distinti saluti.

Valentina Orioli