

**COMitato per la COMPatibilità
AERoporto – Città di Bologna**

Dossier Marconi

L'aeroporto, la città, le inadempienze

FEBBRAIO 2018

Email : cocompaer2@gmail.com  [cocompaer](https://www.facebook.com/cocompaer)
www.bolognaragionevole.org (pagina *cocompaer*)

Indice

I	La petizione del 2011	p. 2
II	Decolli verso la città, dal 2009 al 2017	3
IIIa	Decolli e atterraggi: i picchi estivi su Bologna	4
IIIb	Decolli o atterraggi: poco cambia	4
IV	La petizione del 2016	5
V	A scuola alle Silvani ... ma non solo	7
VI	Movimenti notturni mesi estivi su Bologna e totale aeroporto	8
VII	La legge federale svizzera di riduzione del rumore	9
VIII	Prescrizioni e inadempimenti	10
IX	Iresa, imposta fantasma	12
X	Le sanzioni, altro fantasma?	13
XI	Alcuni esempi nel mondo: Londra, Zurigo, Los Angeles	14
XII	L'esempio belga: l'ACNAW	16
XIII	Il futuro	17
XIV	E' possibile un'alternativa?	18
XIV	Dieci domande a Comune, Regione, Sab, Enac, Enav, Ministero Ambiente	19

I La petizione del 2011

Al Signor Sindaco di Bologna,

L'aeroporto G. Marconi è una delle porte di Bologna da e verso il mondo. Nel 2010 ha superato i 5,5 milioni di passeggeri e 64.000 movimenti di aeromobili commerciali (175 al giorno di media). L'aeroporto è una delle ricchezze della città e, come tale, va salvaguardato, ma si **trova a circa 5 km in linea d'aria da Piazza Maggiore ed ha una sola pista orientata da nord-ovest a sud-est che punta verso zone densamente urbanizzate di Bologna (Pescarola-Bertalia, Beverara-Marco Polo, Barbieri-Arcoveggio le più immediate), zone dove vivono oltre 40.000 cittadini e dove esistono anche molte scuole e strutture sanitarie.** Per questo costituisce anche un grave problema ambientale. Per ragioni tecniche finora insuperate la pista possiede **un sistema di volo strumentale (ILS) solo verso il Bargellino, per ciò quasi tutti gli atterraggi avvengono da nord-ovest il che ostacola i decolli costringendone la maggior parte verso la città malgrado un Notam ministeriale dal 1998 li abbia formalmente inibiti.** Negli anni '90, pur con la metà dei voli attuali, il rumore rilevato dalla centralina di Pescarola (l'unica allora esistente) registrava medie settimanali attorno ai 68 decibel. Fatto che fece sollevare i cittadini, disturbati da fragore e vibrazioni, e preoccupati per la salute e per il rischio di incidenti ed inquinamento atmosferico. Fu costituito, così, un combattivo Comitato per la Compatibilità Aeroporto Città. Alcune misure prese in seguito alle proteste, fra le quali nuove procedure di decollo, l'allungamento della pista e, soprattutto, l'eliminazione dai cieli europei degli aerei più rumorosi (i famigerati cap. 2 Icao) hanno consentito un periodo di sostanziale miglioramento, tant'è vero che fino al 2009 ci si stabilizzò attorno a 60 decibel. Nell'estate del 2010, però, le nostre orecchie ed il nostro sistema nervoso hanno percepito una svolta negativa, regolarmente segnalata dalla centralina che è schizzata attorno ai 63 decibel (ogni 3 decibel si registra il raddoppio del rumore percepito), dati confermati nella primavera del 2011. **Oggi sulle nostre teste non passano meno di 70 aerei al giorno, con concentrazioni anche di parecchi passaggi in pochi minuti nelle ore di punta che impediscono normali attività come la conversazione o l'ascolto radiotelevisivo e telefonico, oltre ad impedire qualsiasi forma di riposo dalle 6 di mattina alle 11 di sera (ed a volte anche durante la notte).** In giugno la centralina è stata stabilmente attorno ai 65 decibel, tetto massimo previsto dalla legge per una settimana ogni quadrimestre. La Sab ha presentato nel giugno scorso un nuovo Master Plan che prevede il raddoppio dei passeggeri ed un aumento dei movimenti di oltre il 50%. Non riusciamo a comprendere come tutto ciò possa essere ipotizzato. Al contrario occorre agire immediatamente per ricondurre la nostra esistenza ad un minimo di vivibilità. All'uopo durante un'affollata assemblea autoconvocata tenuta il 26 luglio 2011 abbiamo concordato su alcune proposte che le presentiamo:

- Creazione di fasce orarie durante le quali sia impedito il decollo verso la città se non per ragioni atmosferiche (dalle 14 alle 16 e dalle 19 alle 08)
- 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 etc)
- Manovra tariffaria che incentivi i decolli da pista 30 nei confronti di quelli da pista 12
- Sanzioni pecuniarie per piloti e vettori che non rispettano le procedure antirumore
- Riposizionamento centralina Arcoveggio, sospesa dal 2008 e posizionamento di una nuova al Quartiere San Donato (fra via del Lavoro e via della Repubblica)

E' appena il caso di dire che qualsiasi richiesta di aumento dell'attività del Marconi debba essere corredata di **uno studio sull'effetto ambientale sui Quartieri Navile e San Donato effettuato da un Ente terzo come fu fatto negli anni 90 (Battelle e Bechtel) per il Master Plan precedente.**

Per il Comitato, Serra Paolo

Bologna 29-12- 2011

II Decolli verso la città, dal 2009 al 2017 (dati radar)

	2009			2010			2011			2012			2013		
	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%
Gen	2198	1015	46	2396	1223	51	2709	1713	63	2444	1426	58	2355	1162	49
Feb	2026	971	48	2334	976	42	2453	1565	64	2088	1067	51	2159	1168	54
Mar	2400	1294	54	2775	1260	45	2826	1866	66	2655	1707	64	n.d	n.d	
Apr	2766	1745	63	2380	1480	62	n.d	n.d		2798	1739	62	2758	1782	65
Mag	2887	1986	69	3122	1872	60	n.d	n.d		2943	1971	67	2966	1826	62
Giu	2910	2008	69	3213	2195	68	n.d	n.d		3182	2130	67	2945	1971	67
Lug	3076	1993	65	3308	2156	65	3230	2360	73	3310	2108	64	3079	2016	65
Ago	2914	1946	67	3178	1941	61	3126	2069	66	3072	1903	62	2904	1785	61
Set	3031	2007	66	3114	2042	66	3062	2027	66	3241	2222	69	3000	1981	66
Ott	2852	1834	64	2999	1936	65	2916	1746	60	2937	1851	63	2843	1846	65
Nov	2579	1558	60	2688	1817	68	2446	1764	72	2384	1355	57	2356	1375	58
Dic	2407	1190	49	2517	1466	58	2472	1454	59	2427	1292	53	2417	1471	61
Ann	32046	19547	61	34024	20364	60	25240	16564	66	33481	20771	62	29782	18383	62
Gior		54			56			60			57			55	

	2014			2015			2016			2017			2018		
	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%	dec.tot	vs BO	%
Gen	2346	1399	60	2236	1283	57	2354	1118	47	2330	1254	54			
Feb	2216	1355	61	2066	1098	53	2312	1179	51	2261	1479	65			
Mar	2491	1629	65	2510	1723	69	2611	1203	46	2713	1738	64			
Apr	2747	1723	63	2659	1703	64	2645	1410	53	2831	1809	64			
Mag	2891	1882	65	2816	1507	54	3007	1522	51	3144	2163	69			
Giu	2980	2022	68	2879	1846	64	3102	1558	50	3286	2252	69			
Lug	3077	1780	58	3048	1944	64	3071	1695	55	3433	2170	63			
Ago	2908	1827	63	2917	1520	52	3137	2117	67	3295	2078	63			
Set	2793	1812	65	2931	1526	52	3129	2121	68	3372	1890	56			
Ott	2728	1587	58	2696	955	35	2938	1982	67	3195	2059	64			
Nov	n.d	n.d		2458	1150	47	2523	1703	67	2606	1470	56			
Dic	n.d	n.d		2484	1547	62	2314	1574	68	2606	1380	53			
Ann	27177	17016	63	31700	17802	56	33143	19182	58	35072	21742	62			
Gior		56			49			53			60				

Come si può vedere, dopo l'installazione del Sistema di Atterraggio Strumentale (ILS) anche da est per agevolare gli atterraggi dal lato della città e poter aumentare i decolli verso ovest, dall'agosto 2015 al luglio 2016 i decolli su Bologna sono diminuiti da due terzi del totale a circa la metà. Poi è ripresa la solita ripartizione malgrado il Decreto di Compatibilità Ambientale rilasciato dal Min. Amb. il 25/2/2013 ribadisca alla lettera c punto 6.2 "la priorità per i decolli della direttice 30 est/ovest allo scopo di ridurre così l'impatto acustico sulle zone abitate". Direttiva, peraltro, già contenuta nel notam A 1753/98 LI del 18/5/98, e mai realmente attuata.

IIIa Decolli e atterraggi: i picchi estivi su Bologna

Picchi estivi di passaggi sul Navile												
2012	media gg	2013	media gg	2014	media gg		2015	media gg	2016	media gg	2017	media gg
2336	78	2172	72	2172	72	giugno	2322	77	2670	89	2611	87
2355	76	2241	72	2241	72	luglio	2505	81	2645	88	2767	89
2149	69	2012	65	2012	65	agosto	1980*	64	2658	86	2486	80
2354	78	2072	69	2072	69	settembre	2363	79	2752	92	2699	90
	75		70		70			75		89		87
						* picco di decolli						

Nei mesi estivi l'incremento dei movimenti aerei del Marconi ha portato il numero dei passaggi sul Navile da 70 di media al giorno a 90 con parecchi picchi oltre i 100 giornalieri.

IIIb Decolli o atterraggi: poco cambia

Abbiamo esaminato i due giorni più rumorosi ed i due meno rumorosi registrati dalla centralina 6 presso il Centro Sportivo Pizzoli a Pescarola nel mese di settembre 2017 e li abbiamo confrontati con i dati radar.

Giorno	Su città	Su città	Centr. 6	Centr. 6	Su Barg.	Su Barg.	Centr. 1	Centr. 1
	tot. rad.	dec./att.	mov.	Lva	tot. rad.	dec./att.	mov.	Lva
2/09/17	101	22/79	100	66,1	130	96/34	130	66,2
14/09/17	112	63/49	113	66,2	130	59/71	129	65,7
17/09/17	83	23/60	83	61,7	124	80/44	125	65,6
29/09/17	86	86/0	75	62,0	136	27/109	140	67,1

Come si può vedere il Lva è direttamente proporzionale al numero dei movimenti indifferentemente dal fatto che siano decolli o atterraggi. Altra notazione interessante è che alla diminuzione del rumore su Bologna non corrisponde un aumento sul Bargellino (centr.1) che rimane pressochè costante.

Quindi appare evidente la necessità di apporre tetti giornalieri ed orari sull'uso delle piste e differenziarne le tariffe a seconda degli orari e del rumore a terra come a Zurigo (vedi pag.14)

IV La petizione del 2016

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

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. (segue)

Email : cocompaer2@gmail.com  [cocompaer](https://www.facebook.com/cocompaer)
www.bolognaragionevole.org (pagina *cocompaer*)

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

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 da renderlo più facilmente leggibile e lo abbiamo pubblicato <http://www.bolognaragionevole.org/?p=1725>

In risposta al **primo punto** della nostra petizione **l'assessore all'ambiente del Comune di Bologna** ha più volte annunciato alla stampa (**ottobre 2016, febbraio 2017, giugno 2017**) di aver incaricato Arpa di effettuare uno **studio sanitario** che monitori gli effetti del rumore sulla salute dei residenti della zona nord di Bologna. A tutt'oggi **non conosciamo le modalità con le quali lo studio verrà effettuato** nè la differenza fra uno studio sanitario ed una indagine epidemiologica. Riterremo i risultati poco credibili se fossero diversi **dallo studio SERA sopraddetto** e dallo studio **SAMBA del Servizio Sanitario Regionale del Lazio** sugli alunni delle scuole dei Comuni di Ciampino e Marino che rileva disturbi nell'apprendimento e discriminazioni uditive negli alunni che abitano e vanno a scuola nei dintorni dell'aeroporto di Roma-Ciampino. <http://www.deplazio.net/images/stories/pdf/rapporto%20samba.pdf>

Oltretutto risultati analoghi sono stati rilevati in studi effettuati presso gli aeroporti di **Los Angeles, Monaco, Heathrow, Stansfeld**, e tanti altri citati in appendice 1 dello studio stesso e dall'Associazione Italiana di Epidemiologia <http://www.epiprev.it/editoriale/rumore-e-inquinamento-l%E2%80%99effetto-degli-aeroporti-sulla-salute-dei-residenti>

V A scuola alle Silvani ... ma non solo

anche alle Bottego, Salvo 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 scuola elementare Silvani di via Selva della Pescarola 28 durante le otto ore di orario scolastico (08h30/16h30). La ricerca è pubblicata su <http://www.bolognaragionevole.org/?p=1706>. Questa la sintesi:

data	numero passaggi	durata totale minuti	durata media secondi	media energ. SEL (decibel)
29 maggio	51	26	31	89,3
30 maggio	42	22	31	90,2
31 maggio	50	23	30	89,1

Lo Studio Marsigli conclude: *“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: livelli elevatissimi per aree scolastiche.**

Come si possa fare lezione 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 di 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.”*

VI Movimenti notturni mesi estivi su Bologna e totale aeroporto

		p12	p30	su città			23/24	23/24	23/24	24/06	24/06	24/06	06/07	06/07	06/07
mese		dec	att	tot	tot aer	%	dec	att	tot	dec	att	tot	dec	att	tot
giugno	2014	20	25	45	391	12	14	20	34	6	5	11	27	6	33
giugno	2015	6	30	36	409	9	2	16	18	4	14	18	60	1	61
giugno	2016	6	72	78	518	15	6	48	54	0	24	24	21	5	26
giugno	2017	17	3	20	412	5	13	0	13	4	3	7	20	1	21
luglio	2014	6	22	28	254	11	6	22	28	0	0	0	30	5	35
luglio	2015	10	57	67	516	13	5	26	31	5	31	36	49	4	53
luglio	2016	nd	nd	nd	nd		nd	nd		nd	nd		nd	nd	
luglio	2017	14	3	17	471	4	10	0	10	4	3	7	1	1	2
agosto	2014	6	43	49	431	11	4	24	28	2	19	21	16	2	18
agosto	2015	9	42	51	512	10	4	26	30	5	16	21	6	2	8
agosto	2016	14	112	126	606	21	9	64	73	5	62	67	19	1	20
agosto	2017	12	3	15	421	4	6	2	8	6	1	7	6	0	6
settembre	2014	15	56	71	367	19	11	42	53	4	14	18	27	3	30
settembre	2015	11	72	83	422	20	3	44	47	8	28	36	13	8	21
settembre	2016	12	63	75	424	18	12	44	56	0	19	19	47	2	49
settembre	2017	9	38	47	604	8	6	2	8	5	1	6	6	0	6

Si può notare il continuo incremento dei movimenti fino al massimo di agosto 2016 (quattro per notte di cui più di due a notte fonda) ed il quasi azzeramento del 2017 che vale anche per quelli dalle 06 alle 07 considerati non notturni ma che non sono condizionati da atterraggi essendo il primo atterraggio schedulato dopo le 07. Chiediamo che anche questa disposizione venga ufficializzata da Enac.

Che siano occorsi più di tre anni per far cessare le torture notturne è un chiaro indice del disinteresse delle autorità aeroportuali sugli effetti verso la cittadinanza.

VII La legge federale svizzera di riduzione del rumore

<https://www.admin.ch/opc/en/classified-compilation/19860372/index.html#app5> (del 1986 ma allo stato di attuazione del 2016) ha quattro zone di sensibilità simili alle nostre.

Art. 43 Livelli di sensibilità

- a. **livello di sensibilità I in zone con requisiti di abbattimento del rumore più elevati, in particolare nelle zone ricreative;**
- b. livello di sensibilità II nelle zone in cui le operazioni che emettono rumore non sono consentite, in particolare nelle zone residenziali e nelle zone per edifici e impianti pubblici;
- c. livello di sensibilità III nelle zone in cui sono consentite operazioni che emettono un certo livello di rumore, in particolare nelle zone residenziali e industriali (zone miste) e nelle zone agricole;
- d. livello di sensibilità IV nelle zone in cui sono consentite operazioni che emettono un elevato livello di rumore, in particolare nelle zone industriali.

I valori di riferimento per i dintorni aeroportuali sono questi:

Allegato 5

Valori limite di esposizione per rumori da aeroporti civili

221 Valori limite di esposizione al giorno (06-22 ore), espressi come Leq_t

Livello di sensibilità (articolo 43)	Valore di pianificazione	di Valore Limite ambientale	Valore di allarme
	Leq_t in dB (A)	Leq_t in dB (A)	Leq_t in dB (A)
I	53	55	60
II	57	60	65
III	60	65	70
IV	65	70	75

Con l'avvertenza che parti di zone di utilizzo del suolo classificate come livelli di sensibilità I o II possono essere assegnate al livello successivo superiore se sono già esposte al rumore.

Per cui le zone scolastiche, tipo Silvani, hanno un valore di pianificazione di 57 decibel ed una soglia di 60 e non di 65 come nel nostro caso, comunque inferiore al valore di 62 delle nostre registrazioni.

VIII Prescrizioni e inadempimenti

Il Decreto di compatibilità ambientale dell'aeroporto Marconi rilasciato dal **Min. Amb.** il **25/02/2013 n. 29** 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 alcune contenute nei punti **a**, Prescr. Commissione Tecnica e **c**, Prescr. Regione Em-Rom:

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/ CEE. 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 ai 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 Comunc 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 già 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?**

IX Iresa imposta fantasma

L'imposta regionale sulle emissioni sonore aeromobili (IRESA) è stata introdotta nell'ordinamento giuridico italiano dalla **legge 21 novembre 2000**, n. 342, che all'articolo 90, comma 1, statuisce che il gettito derivante da tale imposta – *attribuito ad ogni regione o provincia autonoma per ogni decollo ed atterraggio dell'aeromobile civile negli aeroporti civili*” – venga destinato “*prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti delle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministro dell'Ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15 novembre 1997*”.

Dopo 11 anni l'imposta non era stata ancora applicata, cosicchè con l'articolo 8 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, è stata trasformata in un tributo proprio delle Regioni, con decorrenza dall'1 gennaio 2013, rimettendo “*la concreta istituzione dell'imposta e la disciplina delle relative modalità applicative (...) all'autonomia delle singole Regioni*”.

Alla pg 21 di questo link la segnalazione dell'Authority garante della concorrenza che ricorda, tra l'altro, “l'opportunità di garantire che il gettito della imposta, devoluta alle Regioni, venga poi effettivamente destinato in via prevalente agli interventi necessari per contenere il rumore e compensare la popolazione residente”:

http://www.agcm.it/component/joomdoc/bollettini/33_34-13.pdf/download.html (pg 21)

La Regione Emilia-Romagna l'ha istituita con la **legge regionale 21 dicembre 2012, n. 15**, ma la sua **applicazione è stata rinviata** ad una successiva legge regionale mai emanata (vedi **art. 20, comma 2, della l.r. n. 15 citata**). **Da quel giorno nessun passo ulteriore è stato fatto.**

Successivamente l'articolo 13, comma 15-bis, del d.l. n. 145/2013, per evitare distorsioni alla concorrenza, **limita il valore massimo dei parametri dell'imposta a 0,50 euro per tonnellata di peso massimo al decollo e impone la distinzione tra voli diurni e notturni e le peculiarità urbanistiche**, e la Corte costituzionale (sentenza n. 13 del 2015) ha respinto il ricorso della Regione Lazio proposto avverso la norma citata, dichiarando inammissibili e non fondate le questioni di legittimità costituzionale prospettate.

Ipotizzando che l'aliquota massima di cinquanta centesimi fosse applicata per i decolli su Bologna un B737 o un A320 (peso circa 80 t.) dovrebbero pagare al massimo 40 euro a decollo pari a 25 centesimi per passeggero, ebbene anche questa risibile imposta pare terrorizzi incredibilmente il mondo dell'aviazione commerciale tanto che le Regioni fanno a gara per non applicarla.

Eppure anche una media di **10 euro per movimento** porterebbero in regione **700.000 euro l'anno da investire in monitoraggio, disinquinamento e indennizzo** per gli sfortunati residenti nelle zone A e B attorno al Marconi. La Regione Piemonte ha annunciato per il 2018 un gettito Iresa di circa di un milione di euro destinato a risarcimenti e contenimento del rumore attorno a Torino-Caselle.

Ma la RER ha un precedente ugualmente increscioso dal quale è facile comprenderne le reali politiche ambientali. Dal 2001 non applica l'addizionale del 10% sul bollo di circolazione (su una media cilindrata circa 20 euro l'anno). Sono almeno 60 milioni di euro ogni anno che ci avrebbero consentito di avere un Servizio Ferroviario Locale degno di un paese europeo, mentre all'interramento urbano della Bologna/Budrio si negano i fondi per renderlo adatto ad un cadenzamento sotto i 30 minuti.

X Le sanzioni, altro fantasma?

Sanzioni amministrative per i vettori che non rispettano i regolamenti antirumore furono già previsti nella **legge 447/95** per ammontari da un minimo 500mila ad un massimo di 20 milioni di lire. **Il regolamento** relativo fu poi emesso con **dpr 496/97**.

Con legge 42/2017 all'art. 13, comma 3 le somme sono state poi modificate da un minimo di 500 Euro ad un max di 20.000 Euro.

In questi venti anni si ha notizia di un solo caso di applicazioni di sanzioni:

a **Napoli-Capodichino** nel 2004 furono proposte dalla Regione Campania sanzioni molto pesanti: prima e seconda sanzione da **4 mila a 10 mila euro, dalla terza in poi la sospensione** della possibilità di atterrare. Di fatto non furono applicate ma il solo annuncio fece drasticamente abbattere il numero degli inadempienti. In diciotto mesi furono comunque irrogate 300 sanzioni da mediamente 500 euro ciascuna. Ora si parla di aumentare le restrizioni o di adeguarne gli importi.

L'Enac di Bologna ha comunicato che da **settembre 2017 ha iniziato** ad applicare le sanzioni il cui regolamento, però, non è stato reso pubblico, nella risposta ad una interrogazione l'assessore regionale ha parlato di 3 sanzioni erogate in 3 mesi. Non conosciamo se si applicano solo alla **correttezza delle traiettorie** di decollo o atterraggio od anche al **rumore comunque scaricato** a terra (sia livello equivalente che livello massimo), neppure conosciamo la velocità e la direzione dei venti che impediscono di utilizzare **la prioritaria pista 30** per i decolli e neppure se **l'organizzazione preventiva dei movimenti sia in sintonia con l'esigenza di abbattere il rumore sulla città.**

Il regolamento esecutivo dovrebbe essere reso pubblico.

XI Alcuni esempi nel mondo: Londra, Zurigo, Los Angeles

a. 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**.

b. 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.-		

c. 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, sebbene il livello di rumore vicino al massimo della categoria non dovrebbe essere considerato come un livello desiderabile . 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.

[https://www.londoncityairport.com/content/pdf/Noise Action Plan 2013 2018.pdf](https://www.londoncityairport.com/content/pdf/Noise_Action_Plan_2013_2018.pdf)

CHIEDIAMO CHE IL METODO TARIFFARIO DI ZURIGO VENGA APPLICATO A BOLOGNA

XII L'esempio belga: l'ACNAW

In Belgio dal 2001 esiste l'ACNAW (Autorità di Controllo delle Nuisances Sonores Aeroporti in Regione Wallonia) le cui competenze sono poteri di **pareri, di raccomandazione, di segnalazione alle autorità e di mediazione** su tutte le questioni relative al rumore e alle nuisances sonores nelle vicinanze degli aeroporti. L'ACNAW trasmette il suo **rapporto di attività annuo** al Consiglio della Regione Wallonia, al Governo e ai **comitati di concertazione (consultazione) per l'ambiente di ogni aeroporto**. Il Presidente e i sei membri dell'ACNAW sono nominati dal Governo vallone. I membri sono nominati per le loro competenze definite dal decreto. Il mandato è incompatibile con la qualità di Ministro del Governo o membro del Gabinetto di un Ministro del Governo; parlamentare o attaché parlamentare; membro del personale dei Servizi del Governo; membro di una associazione di cittadini residenti nelle vicinanze dell'aeroporto o di una associazione di difesa dell'ambiente. L'Autorità usufruisce dell'assistenza tecnica dei servizi del Governo vallone.

La politica ambientale della Regione vallone si articola attorno a **due tipi di misure**: misure quadro allo scopo di **limitare il rumore alla fonte**; misure di accompagnamento allo scopo di **limitare il rumore percepito** a terra dai cittadini che risiedono nelle vicinanze mediante una politica d'isolazione acustica delle abitazioni e della compravendita delle case maggiormente esposte.

Due strumenti di pianificazione contribuiscono all'attuazione di queste misure:

il Piano di Sviluppo a lungo termine (PSLT) comprende varie zone di esposizione al rumore corrispondente ai limiti massimali di sviluppo degli aeroporti e aerodromi in Regione vallone.

il Piano di Esposizione al Rumore (PER) *corrisponde allo sviluppo proiettato a dieci anni degli aeroporti. Le zone di esposizione al rumore sono oggetto di una revisione periodica.*

Questi piani definiscono le zone dove: **acquistare immobili** dalla popolazione residente; favorire, se necessario, con sovvenzioni o premi, la **messa in opera di dispositivi** destinati a ridurre il rumore o le vibrazioni, ad assorbirle o a rimediare tali inconvenienti; proporre un **premio di trasloco** al titolare di un contratto d'affitto di prima casa; **imporre, se necessario, norme di isolamento acustica** e l'uso di materiali edili specifici per la costruzione e la trasformazione degli immobili; **realizzare progetti** di sviluppo urbanistico o di miglioramento del quadro di vita.

Il dispositivo DIAPASON (Dispositivo d'Informazione e d'Analisi delle Procedure aeronautiche e sonore) costituisce un elemento di **controllo e supervisione** importante dell'efficacia delle misure attuate, in particolare, il rispetto delle soglie di rumore, i valori Lden, le traiettorie etc.

Tre tipi di dati alimentano DIAPASON: le registrazioni sonore realizzate dalle centraline di misura attorno agli aeroporti valloni; i dati radar dei movimenti delle aeronavi; i dati dell'ufficio di navigazione relativi ai movimenti in partenza e in arrivo degli aeroporti di Charleroi-Bruxelles Sud e Liège Bierset. Per ogni aeroporto vallone, questi dati sono integrati in un sistema che permette di mettere in relazione i picchi sonori registrati da una o più centraline con il passaggio degli aerei in arrivo o in partenza dell'aeroporto.

Il dispositivo DIAPASON, gestito dalla Società Aeroporti Wallonia (SOWAER) è **accessibile ai cittadini residenti** al livello di cellule locali d'informazione SOWAER-Environnement.

Queste cellule situate su ogni sito aeroportuale vallone, apportano ai cittadini le informazioni relative alle *nuisances sonores* aeroportuali e l'aiuto richiesto per presentare una pratica di insonorizzazione e di compravendita.

Per ogni sito aeroportuale, è stato creato un comitato di concertazione in modo da garantire al meglio l'integrazione dell'aeroporto nel proprio contesto ambientale, in particolar modo nell'ambito dell'esecuzione e della supervisione delle misure adottate dal Governo vallone. I comitati raggruppano quattro categorie di rappresentanti: rappresentanti delle autorità pubbliche e della società di gestione; rappresentanti degli utilizzatori dell'aeroporto; rappresentanti di ciascun consiglio municipale dei comuni interessati dal Piano di esposizione al rumore dell'aeroporto; **rappresentanti dei cittadini residenti nelle vicinanze.**

XIII Il futuro

Nel Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030 (Relazione tecnica pg 73/74) presentato da AdB ad aggiornamento del vigente Master Plan 2009-2023 (<http://www.va.minambiente.it/it-IT/oggetti/documentazione/461/3001>) è previsto un **aumento dei movimenti annui** dai 67.000 del 2016 a 76.000 con scenario minimo (+13%), 83.000 con scenario base (+24%), 91.000 con scenario massimo (+36%) nel 2030. Da sottolineare, inoltre, che all'aumento dei movimenti complessivi è storicamente corrisposto un aumento più che proporzionale di quelli sulla città passati dal 32% del 2010 al 40% del 2016.

Qualcuno veramente può sostenere che sul cielo del Navile, dove oggi già passano 75 aerei di media al giorno con picchi estivi di medie mensili oltre i 90, potranno passare, parlando sempre di medie annuali e mensili, oltre 100 aerei di norma con picchi di oltre 130?

Il Marconi ha nelle sue possibilità quella di uno sviluppo infinito?

Lo chiediamo al Comune, alla Regione, ed agli Enti Aeroportuali.

Ricordiamo che il decreto del Min. Amb. di approvazione alla Via del Master Plan vigente (n. 29 del 27/02/2013) <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/MetadatoDocumento/81622> oltre all'indicazione di priorità ai decolli verso ovest riporta comunque quella di non superamento del 61% del totale 2012 (pg.16), ribadito nel decreto di revisione DM 183 del 2014.

Tale tetto come abbiamo visto nella tabella a pag. 3 viene regolarmente superato.

MA IL PROBLEMA STA NEL NUMERO COMPLESSIVO DI MOVIMENTI SUL NAVILE

Al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016/2030 del Marconi, abbiamo presentato osservazioni formali con posta certificata, consultabili a questo link <http://www.bolognaragionevole.org/?p=1748>

**Chiediamo che anche a Bologna si crei un comitato di concertazione
aperto ai cittadini residenti nelle zone A aeroportuali.**

N.B. Tutti i dati presentati sono elaborazioni dei dati esistenti sul sito <http://www.bologna-airport.it/it> e dei dati radar messi a disposizione del Quartiere Navile (URP) dal 2009.

XIV E' possibile un'alternativa?

La soluzione del problema di come rispondere alla domanda di trasporto aereo del bacino d'utenza bolognese è certamente complicata. Il problema fu accuratamente esaminato dalla Sab verso la fine degli anni 90 affidando due studi alle migliori agenzie mondiali del settore, **Istituto Battelle, sede europea di Ginevra, e Gruppo Bechtel di San Francisco**. Esaminarono i costi e benefici di due ipotesi: spostamento dell'aeroporto in un luogo meno abitato, raddoppio della pista affiancandone all'attuale un'altra disassata di 15/20 gradi a nord. Entrambe le ipotesi vennero ritenute impraticabili, la prima per la scarsità di terreni adatti in una regione fortemente antropizzata come la nostra e per il costo delle infrastrutture stradali e ferroviarie necessarie (ed oggi anche per le nuove concezioni sul consumo di suolo agricolo), la seconda avrebbe comportato l'abbattimento quasi totale della frazione Lippo di Calderara. **Fu allora proposto di completare l'acquisizione della Seaf, che gestiva l'aeroporto di Forlì**, già di proprietà Sab per due terzi, con l'intenzione a medio termine di farne la seconda pista di Bologna grazie ad una navetta ferroviaria veloce che utilizzasse i binari già esistenti fino allo scalo merci di Ronco. A Forlì c'è una pista di 2.560 metri che, orientata adeguatamente, minimizzerebbe l'impatto ambientale. Purtroppo l'azionista di controllo SAB preferì dismettere l'investimento forlivese nell'ipotesi, illusoria, che la pista esistente, portata a 2.800 metri nel 2004 bastasse ed avanzasse. **L'espansione del low cost, con la relativa guerra fra scali, ha poi gonfiato Bologna e fatto fallire Forlì e Rimini.**

Ci pare, dal nostro dossier, di aver dimostrato che Bologna sia già oltre l'accettabile per decine di migliaia di residenti, lavoratori e studenti delle zone a nord dei fasci ferroviari che dividono la città. A Forlì, che continua a funzionare a servizio della Scuola Nazionale di Volo dell'ENAV, **l'ENAC sta per emettere un nuovo bando proprio in questi giorni**. Non sarebbe saggio cogliere l'occasione di tornare su una decisione strategicamente errata e di **creare una società unica, come in Toscana, Veneto e Puglia**, che offra ad un mercato in continua espansione un pacchetto di soluzioni non solo interessante commercialmente ma rispettoso il più possibile di ambiente e cittadini?

XIV Dieci domande a Comune, Regione, Sab, Enac, Enav, Ministero Ambiente

1. **Potreste affermare** che avete fatto, state facendo e farete tutto il possibile per alleviare il disturbo, l'annoyance ed il rischio per la salute nei confronti di chi vive, lavora o studia all'interno della zona A del perimetro aeroportuale del Marconi?
2. **Come mai** per interdire i decolli non necessari sulla città e gli atterraggi lato città durante le ore notturne ci sono voluti più di tre anni di lamentele da parte dei cittadini?
3. **Perché** la imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA) istituita nel 2013 per tassare gli aerei più rumorosi e devolvere l'incasso ad azioni di abbattimento dell'impatto acustico sui residenti non è stata ancora applicata, come ad es. sta accadendo nella Regione Piemonte?
4. **Perché** di fronte a cieli completamente sgombri dalle 6 alle 7 e30 di mattina resta possibile decollare sulla città?
5. **Perché** le sanzioni per i vettori inadempienti alle procedure antirumore che dovevano partire nel febbraio 2014 sono slittate al settembre 2017?
6. **Non pensate** che il regolamento dei movimenti degli aeromobili che utilizzano il Marconi dovrebbe essere reso pubblico e le sanzioni per gli inadempienti applicate non solo utilizzando le rilevazioni dei radar ma anche l'impronta del rumore a terra?
7. **Istituireste** una metodologia tariffaria simile a quella dell'aeroporto di Zurigo che differenzia 5 categorie di aeromobili, 7 fasce orarie e la direzione della pista utilizzata?
8. **Istituireste** un Comitato di Concertazione per l'integrazione dell'aeroporto nel proprio contesto ambientale aperto ai rappresentanti dei cittadini sull'esempio della Regione Vallonia in Belgio?
9. **Come pensate** si possa risolvere il conflitto fra il DPCM 14/11/97 che protegge le aree urbane più sensibili al rumore (scuole, ospedali, parchi, etc.) ed il DM 31/10/97 che, al contrario le penalizza se si trovano nella zona A del perimetro aeroportuale causando nei ragazzi disturbi nell'attenzione e nell'apprendimento segnalati da molti studi nazionali ed internazionali?
10. **Potreste accettare** l'ospitalità per una intera giornata in un fine settimana qualsiasi della prossima estate presso una famiglia residente nella zona A dell'intorno aeroportuale? Potreste godere del privilegio di un concerto gratuito di un'orchestra di oltre 90 aerei che decollano e atterrano volando bassi sulle vostre teste.