

# **COmitato per la COMPatibilità AERoporto – Città di Bologna**

**Dossier Marconi 2019**

**Una crescita a rovescio**

Email: [cocompaer2@gmail.com](mailto:cocompaer2@gmail.com)

FB: cocompaer

[www.bolognaragionevole.org](http://www.bolognaragionevole.org) (pag. Cocompaer)

# **Aeroporto Marconi, una crescita a rovescio**

**2009 – 2018**

**Aumenta il rumore sulle residenze e  
diminuisce sull'area industriale.**

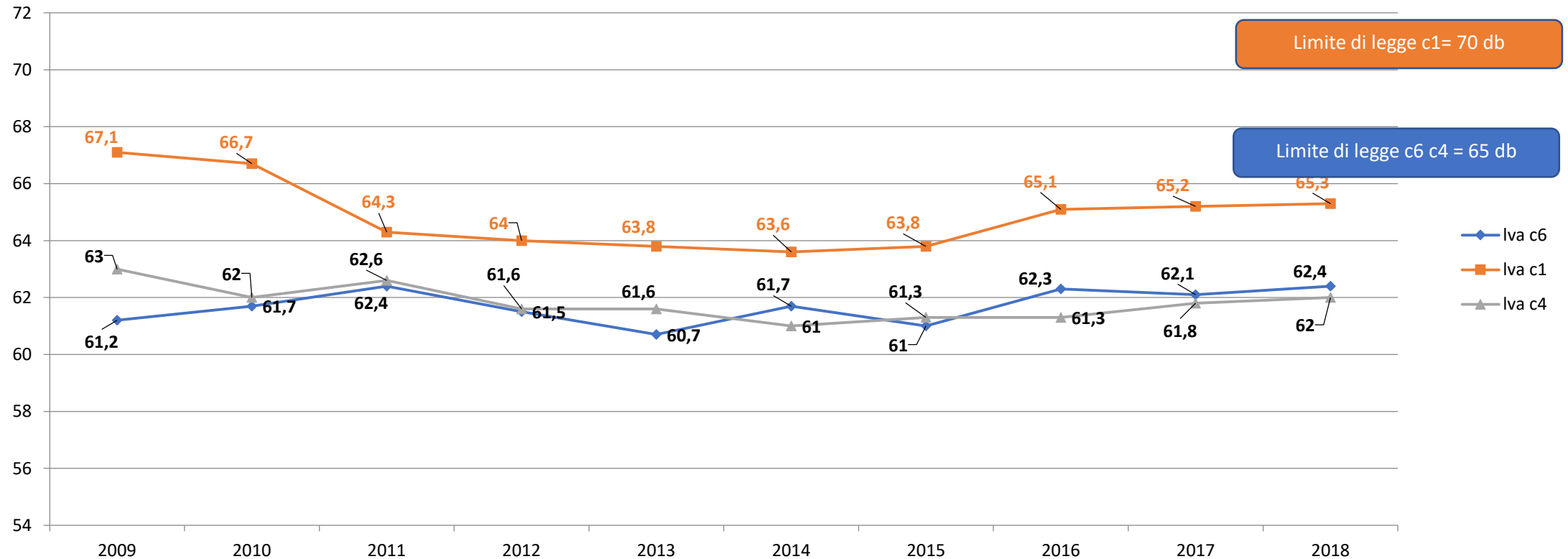
**Centralina 6 Pescarola (da 61,2 a 62,4) + 1,2 decibel**

**Centralina 1 Bargellino (da 67,1 a 65,3) – 1,8 decibel**

**Ricordiamo che la centralina 6 ha un indice LAV di 65 decibel mentre la 1 di 70 decibel.**

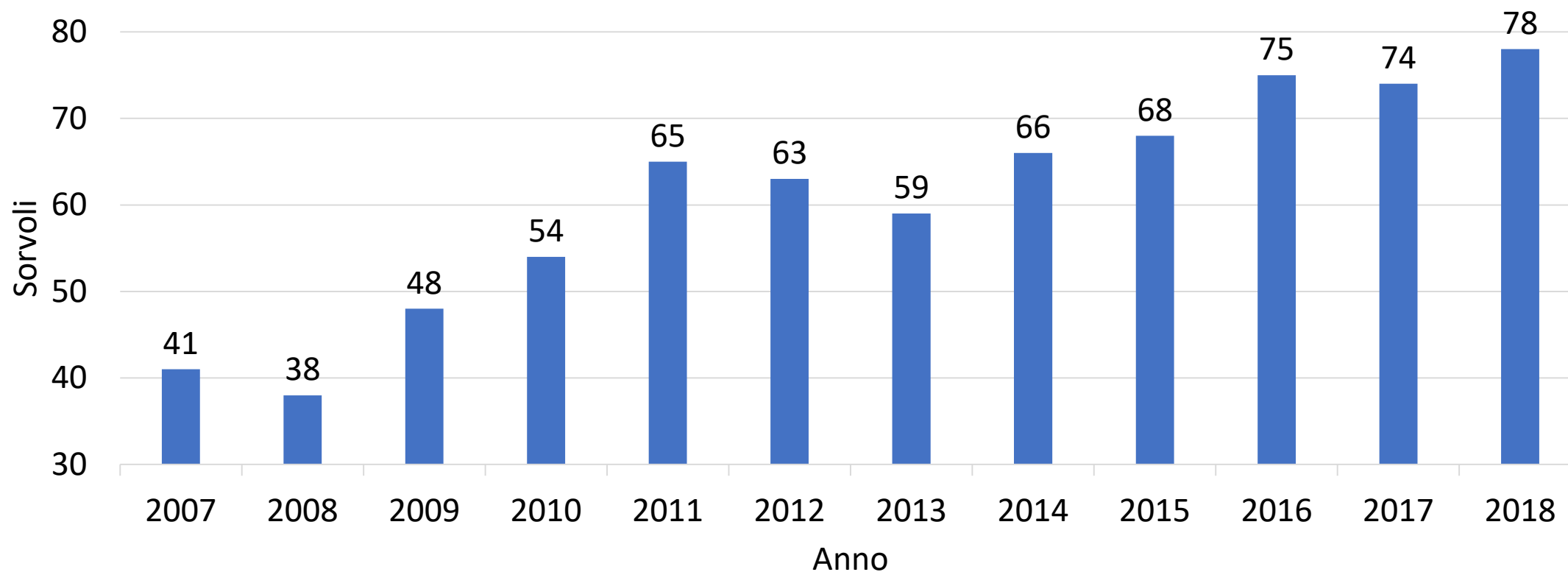
**Centralina 1 – Zona industriale Bargellino – Calderara**  
**Centralina 4 – Area residenziale Lippo – Calderara**  
**Centralina 6 – Area residenziale Pescarola - Bologna**

**Livelli medi annuali LAV per centralina (1, 4 e 6)**



# Continua ad aumentare l'uso del cielo del Navile

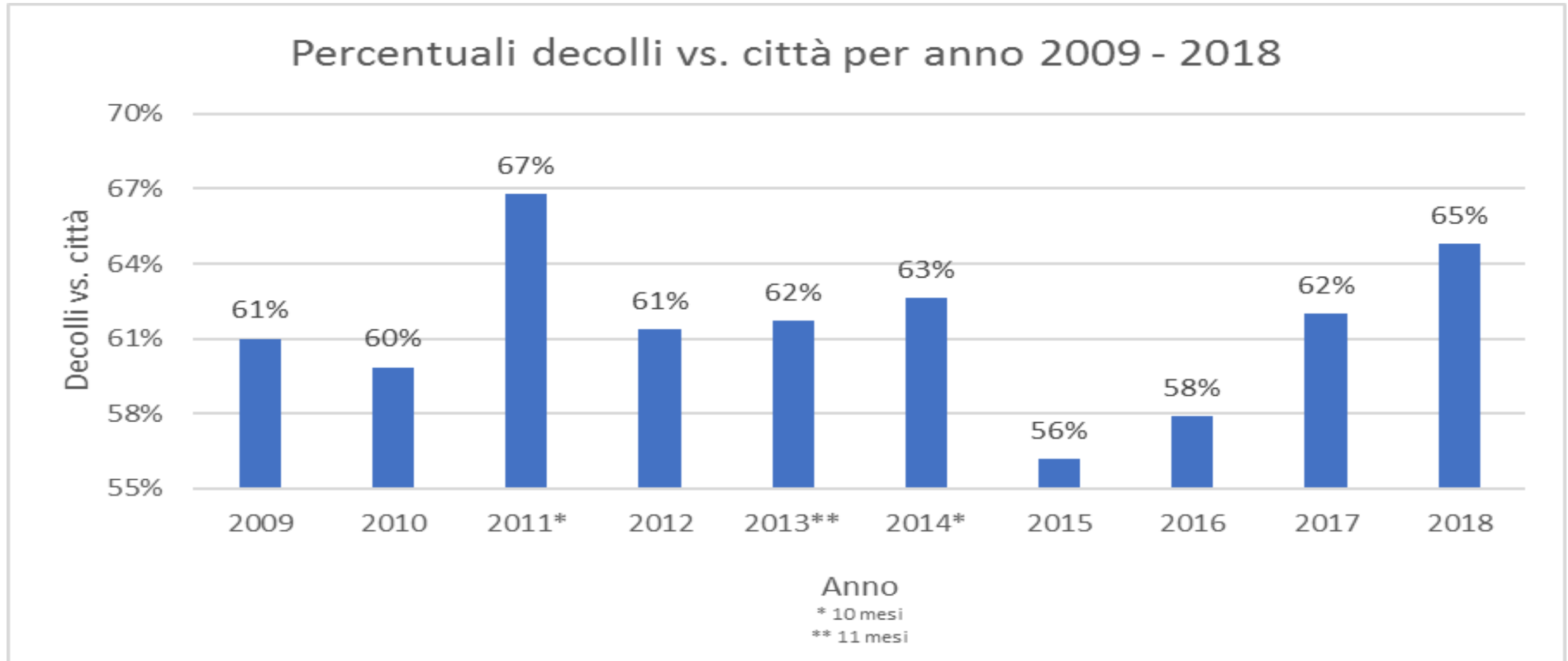
Medie sorvoli giornalieri per anno 2007-2018 (centralina n° 6)



# Continua ad aumentare l'uso del cielo del Navile

- **In dieci anni i sorvoli sul Navile (Pescarola, Noce, Oca, Marco Polo, Beverara, Arcoveggio, Croce Coperta, Corticella) sono raddoppiati passando da 40 a 80 al giorno** con molte punte oltre i 100 specie nei mesi estivi.

# DECOLLI SU BOLOGNA % sul totale



# DECOLLI SU BOLOGNA % sul totale

Pur esistendo un **notam (A 1753/98 LI del 18/5/98)** che indica la **P 30 (verso la Z.I. del Bargellino)** la **preferenziale per i decolli**, ribadito anche nelle due approvazioni alla VIA del Piano di Sviluppo del Marconi, **nella realtà circa i due terzi avvengono da P12 verso le zone residenziali del Quartiere Navile con estensione fino a San Donnino e Castelmaggiore.**

# Verbale Commissione Rumore Aeroportuale maggio 2018

[http://www.bolognaragionevole.org/?attachment\\_id=1867](http://www.bolognaragionevole.org/?attachment_id=1867)

Il rappresentante della **Regione Emilia Romagna** chiede **il motivo dell'incidenza dei decolli verso l'abitato, attualmente fisso al 60%** circa e auspica possibili interventi e/o provvedimenti per una diminuzione della percentuale.

**ENAV** risponde: La pista 12 è la pista preferenziale dell'aeroporto, individuata in funzione dei **venti prevalenti** ed attrezzata con apparecchiature che consentono l'atterraggio in totale sicurezza anche in caso di **fitta nebbia, fenomeno che caratterizza lo scalo per buona parte della stagione invernale**. In condizioni di bassa visibilità, le procedure LVP pertanto impongono l'utilizzo della pista 12: come pure vincolanti sono le motivazioni di safety. Il valore attestato sul 60% è pertanto un dato positivo da valorizzare e non da vedere come elemento dissonante delle azioni anti rumore.



# Verbale Commissione Rumore Aeroportuale ottobre 2018

[http://www.bolognaragionevole.org/?attachment\\_id=1868](http://www.bolognaragionevole.org/?attachment_id=1868)

**Arpa** sottolinea la **necessità di diminuire il flusso di traffico in partenza da pista 12** chiedendo i motivi del minore utilizzo della pista 30 (percentuale di decolli da 12 attestato sul 70% circa nel periodo estivo).

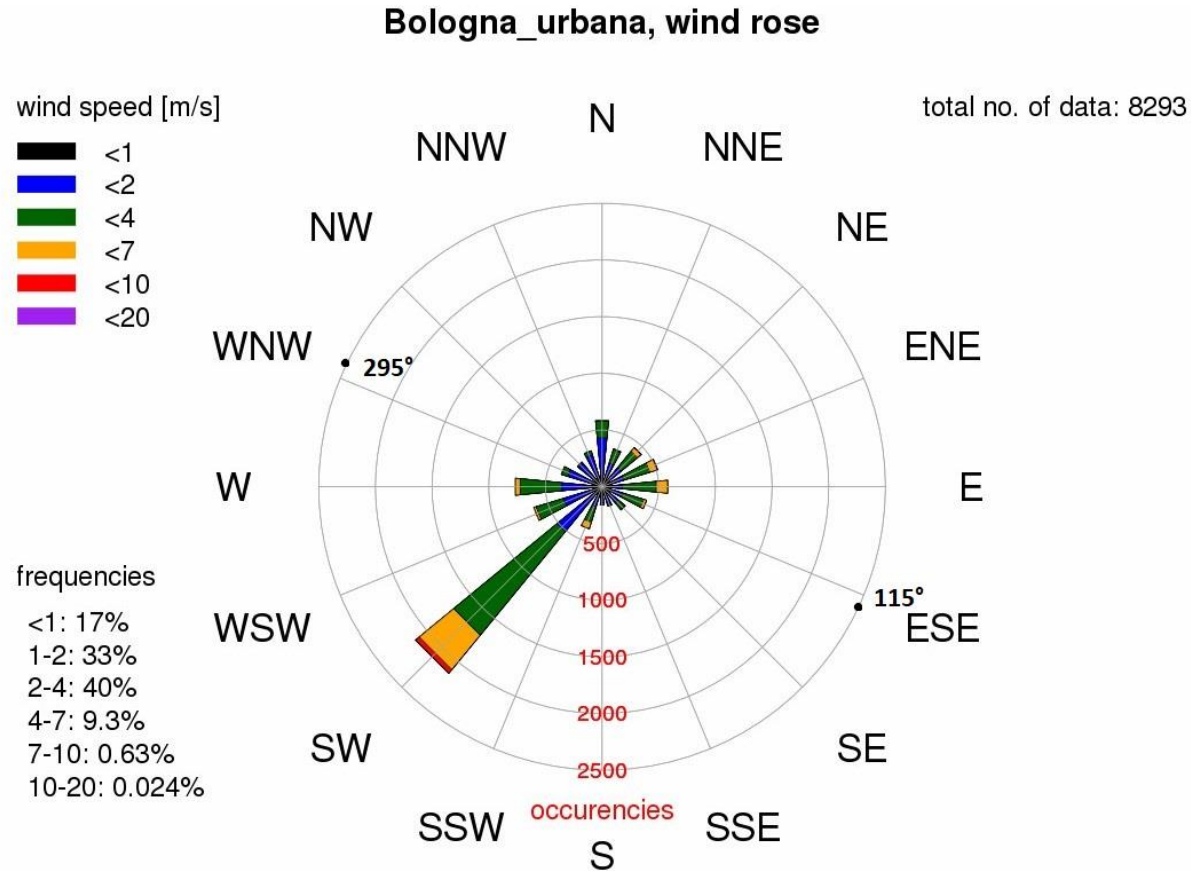
**ENAV** ribadisce che la pista 12 è la pista preferenziale dell'aeroporto, individuata in funzione dei **venti prevalenti** ed attrezzata con apparecchiature che consentono l'atterraggio in totale sicurezza anche in caso di **fitta nebbia, fenomeno che caratterizza lo scalo per buona parte della stagione invernale**. In condizioni di **bassa visibilità**, le procedure LVP pertanto impongono l'utilizzo della pista 12, come pure vincolanti sono le motivazioni di safety. Sottolinea che l'aumento del traffico in atterraggio da pista 12 durante periodo estivo e la concomitante richiesta dei mesi scorsi di limitare gli atterraggi su pista 30 (che avevano generato immotivata preoccupazione tra gli abitanti delle aree interessate negli anni passati con impatto più di tipo psicologico che di rumore ambientale) comporta decolli in aumento da pista 12 per evitare conflitti di traffico nell'ambito della navigazione aerea. I risultati ottenuti — si ribadisce — sono quindi molto positivi per ENAV.

# ATTERRAGGIO CON VENTO

- Dal sito **Air Dolomiti** <https://blog.airdolomiti.it/atterraggio-con-vento/>
- La condizione per un atterraggio perfetto è quella in cui il vento è contrario, al punto che, **in caso il vento in coda superi i 5 nodi ( pari a 2,6 metri al secondo)**, la pista può essere percorsa in senso opposto, con il risultato di portare l'aereo comunque controvento. Nonostante gli **aeromobili di linea possano atterrare con vento fino 10 o 15 nodi in coda**, questo tipo di atterraggio è generalmente evitato perché comporta un maggiore e inutile consumo di freni e pneumatici.
- 1 nodo = m 0,516 al secondo)

# IL VENTO A BORGO PANIGALE dati Arpae

la pista è a 295° WNW e 115° ESE



# VENTO E NEBBIA A BOLOGNA

Abbiamo visto dalla Rosa dei Venti che la **ventilazione a Bologna è normalmente assai debole**, il 50% degli 8293 rilevamenti era sotto i 2 metri al secondo ed il **90% sotto i 4 metri al secondo**. Questo comporta i noti problemi sulla qualità dell'aria ma non certo sulle traiettorie dei velivoli se non nel 10% delle giornate. Inoltre i **venti forti sono concentrati in direzione sud-ovest perpendicolari alla pista**, quindi indifferenti alla direzione dei movimenti.

Per quanto riguarda **la nebbia il fenomeno, dopo la metanizzazione della regione, è diventato talmente trascurabile che dalla fine degli anni 70 non appare neppure più censito**. Peraltro il ragionamento di Enav si dimostra ancor più inconsistente poichè l'utilizzo del cielo sopra la città aumenta proprio nel periodo estivo.

# Cosa vorremmo che Enac ci spiegasse:

- **Velocità e direzione del vento che impediscano** i decolli da pista 12 e gli atterraggi da pista 30.
- Quali sono i **limiti di visibilità per cui l'ILS CatI** posto in direzione est è **effettivamente inferiore all' ILS CatIIIB** posto in direzione ovest.
- **Per quanti minuti una procedura di atterraggio** impedisce un decollo nella stessa direzione, oppure quale è il **limite di movimenti orari su una sola direzione.**
- Se è possibile una **applicazione per p.c. e smartphone** che consenta di conoscere ai cittadini i dati di ventosità e visibilità in tempo reale.

# Charleroi Airport (75.000 movimenti 2018)

## Suddivisione movimenti:

12% verso le aree residenziali, 88% verso aree meno abitate.

(pg 17)

[http://www.sowaer.be/wp-content/uploads/2018/04/Al\\_Piste\\_A%C3%A9r\\_Charleroi\\_8\\_R%C3%A9sum%C3%A9-non-technique.pdf](http://www.sowaer.be/wp-content/uploads/2018/04/Al_Piste_A%C3%A9r_Charleroi_8_R%C3%A9sum%C3%A9-non-technique.pdf)

# ZURICH AIRPORT (280.000 movimenti 2018)

Anche a Zurigo, hub mondiale da oltre 30 milioni di passeggeri il 25% dei movimenti sorvola le zone residenziali ed il 75% quelle meno abitate.

<https://www.flughafen-zuerich.ch/unternehmen/laerm-politik-und-umwelt/laermmonitoring/laermbulletin>

# Conclusioni

- Non riusciamo ad intravedere le ragioni per cui l'aeroporto di Bologna affligga circa **40.000** residenti con **oltre il 60% dei decolli ed il 40% dei suoi movimenti** totali.
- Riteniamo che i **decolli dovrebbero tendere all'azzeramento ed i movimenti totali raggiungere, quantomeno, le percentuali di Charleroi.**
- **Chiamiamo Regione, Comune ed Enac ad un confronto sulle miglior pratiche europee riguardo all'abbattimento dell'impatto ambientale del Marconi sulla città di Bologna.**