

COCOMPAER
(COmitato per la COMPatibilità AERoporto –
Città di Bologna)

DOSSIER MARCONI

Maggio 2022

La terribile estate 2019

Nel **2019** il Marconi ha raggiunto un tetto di **77.926** movimenti, pari ad una media di **213** al giorno. Di questi **88** (**67** decolli e **21** atterraggi) hanno sorvolato a bassa quota il cielo delle zone nord della città. Durante i **quattro mesi estivi** la **media** dei movimenti sulla città ha raggiunto quota **100** con **punte giornaliere** di oltre **120** il **3** ed il **28** di **luglio**.

Tale situazione è **umanamente insostenibile**. Il criterio di **LVA** (Livello di Valutazione del Rumore Aeroportuale) descritto dalla legge vigente non ha più alcun riscontro con una realtà che **colpisce il sistema neurologico** ancor più dell'apparato auricolare.

Le lamentele della popolazione interessata, presumibilmente **40.000** persone, portarono nel novembre 2019 ad un **comunicato congiunto ENAC - COMUNE di BOLOGNA – AdB spa** nel quale si dichiarava l'apertura di un percorso che garantisse la compatibilità del Marconi con la città.

Estratto dal comunicato stampa Enac 70/2019

«In merito al contenimento acustico, il Presidente **Nicola Zaccheo** ha evidenziato: *“L’ENAC, come da proprio mandato istituzionale, è impegnato a cercare le soluzioni migliori volte al rispetto delle richieste dei cittadini e, al contempo, allo sviluppo sostenibile del settore. Con la società di gestione di Bologna, le amministrazioni comunali e gli altri soggetti interessati, stiamo operando per coniugare esigenze importanti, quali la tutela della salute delle persone che abitano intorno al sedime aeroportuale, il diritto alla mobilità dei passeggeri e la crescita dello scalo nel rispetto dell’ambiente”*.

Il Sindaco **Virginio Merola** ha preso positivamente atto dell'attenzione che l’ENAC pone sul problema del rumore e ha proposto ai vertici dell'Ente, che hanno condiviso, di trovare delle **forme di confronto** con i comitati dei cittadini che pongono la questione del rumore aeroportuale.»

La pandemia – Le 12 richieste

Nel 2020 Enac non diede seguito alle proposte adducendone la causa nel drastico abbattimento dei movimenti causato dalla pandemia, crollati a 30.139. Nel settembre del 2020, perciò, producemmo noi 12 richieste.

1. Definire e pubblicare velocità e direzione del vento che impedisca decolli verso ovest (P30) e atterraggi da ovest (P12).
2. Definire e pubblicare la quantità di tempo minima necessaria per la sicurezza fra un decollo ed un atterraggio nella stessa direzione.
3. Allestire tre display ad agevole visibilità pubblica al Centro Sportivo Pizzoli, al Centro Civico Borgatti ed al Parco Ippodromo che riportino, in tempo reale, i dati dell'anemometro e quelli della centralina di Pescarola (C6), segnalando automaticamente l'inevitabilità dell'uso del cielo bolognese per cause atmosferiche, in modo che la popolazione possa controllare direttamente l'operato dell'Enav e creare un applicazione per smartphone e p.c. che riporti in tempo reale gli stessi dati.
4. Sanzionare efficacemente ogni violazione non giustificata alla regola generale che minimizzi l'uso del cielo sopra la città.
5. Definire e pubblicare i limiti di visibilità per cui il Sistema di atterraggio strumentale (ILS Cat I) posto in direzione est è effettivamente inferiore all' ILS Cat IIIB posto in direzione ovest.
6. Modernizzare hardware e software di controllo dei movimenti utilizzando la tecnologia tedesca Topsonic installata nel 2013 dal London City Airport.

7. Sostituire le centraline di monitoraggio del Marconi, antiquate e non adatte a comminare sanzioni a vettori inadempienti, con quelle del tipo V descritte dalle linee guida Isprambiente dgr 808/2005. Iniziando dalla 6 e implementando il sistema con altre due centraline tipo V poste sui punti di maggior sensibilità della popolazione, ovvero in via Agucchi 214 e Cà Bianca 3/3.
8. Definire un leq totale massimo per ogni movimento ed applicare un'ammenda a tutti i vettori che lo superino su qualsiasi centralina.
9. Pubblicare mensilmente l'elenco delle ammende comminate e quelle realmente incassate.
10. Chiarire la pg. 7 del Regolamento di Scalo dove leggiamo: “ La capacità dichiarata della pista di volo, in condizioni di normalità (regolari condizioni meteorologiche, Radar e Radioassistenze efficienti, ecc.), è di 24 movimenti/ora (su pista 12) di cui 12 movimenti ogni 30 minuti; in caso di utilizzo della pista 30, il limite è di 12 movimenti/ora di cui 3 ogni 15 minuti.” Da cosa dipendono queste differenze visto che le due piste sono identiche per quanto riguarda le lunghezze per il decollo, 2803 metri, mentre per l'atterraggio e per le manovre di emergenza la differenza è di 60 metri (rispettivamente 2493 contro 2438 e 2920 contro 2860)?
11. Chiarire cosa ostacola l'uso della pista 30 per i decolli e della pista 12 per gli atterraggi nelle fasce orarie dove non si superano mai i 10 movimenti ora (come ad es. 06 alle 08 e dalle 20 alle 23).
12. Ridefinire la zonizzazione acustica del Marconi che risale al 2003 (già prevista dal PSC del 2008) con l'utilizzazione del modello statistico AEDT al posto dell'obsoleto modello INM.

Nessuno ha mai risposto alle nostre 12 richieste ma il 26 luglio il Consiglio Comunale ha approvato l'OdG 193/2021 con 28 voti favorevoli e 2 astenuti

ESTRATTO:

Il Consiglio comunale ritiene indispensabile

- sollecitare i gestori dell'aeroporto (Enac, Enav, SAB) affinché sia garantita la **massima trasparenza e immediatezza nell'accesso alle informazioni** sull'attività aeroportuale, in particolare per quanto riguarda le condizioni di volo, le procedure di infrazione e le sanzioni comminate;
- ribadire in sede di Commissione aeroportuale la necessità di effettuare gli approfondimenti tecnici da tempo richiesti circa la possibilità di **massimizzare decolli ed atterraggi verso la zona industriale** di Calderara - Bargellino in modo da consentire l'uso del cielo sulle zone residenziali ad est della pista solo per cause atmosferiche e di sicurezza;
- impiegare i proventi dell'IRESA, attraverso un accordo con la Regione, affinché venga realizzato un piano di interventi di mitigazione/insonorizzazione rivolto alle aree maggiormente coinvolte dell'abitato di Bologna, a partire da edifici pubblici come le scuole, fino all'edilizia privata, anche in forma di cofinanziamento;
- **affrontare in tutte le sedi opportune la necessità di una revisione organica della normativa aeroportuale nazionale ipotizzando anche una legge speciale per gli aeroporti situati all'interno di aree altamente urbanizzate, come in altri paesi dell'Unione Europea.**

Invita il Sindaco e la Giunta

a farsi carico di tali istanze presso il Governo e il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile e a perseguire l'obiettivo di minimizzare gli impatti dell'aeroporto, in collaborazione con tutte le istituzioni coinvolte, in costante dialogo con il Quartiere Navile e i cittadini/e impegnati sul tema.

Nel 2021 i movimenti sono passati a 42.427 con la previsione di tornare ai volumi pre pandemia entro il 2024 mentre il nuovo master plan approvato supera addirittura gli 80.000.

Il nuovo Consiglio Comunale di Bologna su richiesta di tutti i gruppi presenti ha convocato per il 10 marzo 2022 una Commissione congiunta delle Commissioni Mobilità, Salute, Urbanistica (<https://www.youtube.com/watch?v=DR0DoXUetFo>) proseguita il 7 aprile successivo (<https://youtu.be/eVC8KSwuUAU>) durante la quale Consiglieri, Giunta, Enac, Enav e AdB si sono espressi per la ricerca di una soluzione. Il 15 marzo 2022 l'ENAC ha convocato la Commissione Aeroportuale Antirumore costituita a seguito del DM 31/10/97.

Ne pubblichiamo il verbale:

Verbale Commissione Aeroportuale 15 marzo 2022

In data 15 marzo 2022, alle ore 15,00 presso la sala MBL dell'aeroporto di Bologna, a seguito di convocazione di ENAC D.A Emilia Romagna, si è tenuta la riunione in presenza della Commissione ex art. 5 D.M. Ministero dell'Ambiente 31/10/97 (Commissione Rumore); presenti come da allegata lista. In collegamento da remoto Gherardi per ARPAE e Marsico per il Ministero della Transizione Ecologica.

Introduce il nuovo Direttore di ENAC DA Dr. **Antonino Caruso**, che saluta i presenti e lascia la parola all'Ing. Barilli di AdB S.p.A. per relazionare sugli aggiornamenti dall'ultima riunione, tenutasi a Gennaio 2021. A beneficio dei nuovi partecipanti **Barilli**, confermando l'impegno della Società per la transizione ecologica, illustra i dati di traffico aereo registrati nel 2021, e relativo confronto rispetto ai dati 2019.

Nel 2021 si sono registrati circa 42.000 movimenti di cui il 36% in sorvolo (decolli Pista 12 e atterraggi Pista 30) sull'abitato di Bologna. I decolli Pista 12 sono stati il 55% del totale decolli, mentre gli atterraggi Pista 30 sono stati il 17% del totale atterraggi. I sorvoli registrati nel 2021 sono stati il 52% in meno di quelli registrati nel 2019 (anno pre-pandemia COVID). Il traffico aereo operato nel periodo notturno (23:00-06:00) è risultato essere il 10% del traffico complessivo. Nel medesimo periodo notturno il traffico in sorvolo sull'abitato di Bologna è risultato essere il 6% del complessivo traffico notturno. Complessivamente, il traffico notturno in sorvolo sull'abitato di Bologna è stato l'1% del traffico annuale. Nel corso della presentazione Barilli illustra inoltre l'analisi del traffico notturno in sorvolo su Bologna in termini di condizioni che hanno determinato l'autorizzazione dei movimenti in tali direzioni di movimento, anche in relazione a quanto pubblicato sul sito internet del Gestore. Nella maggior parte dei casi trattasi di operazioni autorizzate in decollo Pista 12 o atterraggio pista 30 dovute a condizioni di bassa visibilità o vento.

Segue verbale

A seguire si illustrano i dati di mappatura acustica LVA calcolata secondo i criteri previsti dalla normativa italiana vigente (DM 31.10.1997) da cui si desume, per l'anno 2021, il rispetto dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale. Annuncia inoltre che è in corso di affidamento a ENAV uno studio per valutare la possibilità di introdurre ulteriori soluzioni operative di miglioramento relativamente all'utilizzo della pista 30 per i decolli (evitando quindi la città ed in particolar modo il Quartiere Navile su cui maggiormente insiste il rumore degli aerei). Si precisa comunque che, date le diverse azioni svolte negli anni di contenimento dei sorvoli e del rumore sulle aree abitate (incluso l'allungamento della pista di volo del 2004), il margine di ulteriore eventuale miglioramento è di conseguenza ridotto, pertanto lo studio dovrà valutare se e quali ulteriori opportunità di miglioramento sussistano ad oggi. Qualora dallo studio emergano possibili iniziative, queste saranno analizzate nelle sedi istituzionali preposte, in primis la Commissione aeroportuale Art.5 che ha competenza proprio sulle procedure operative antirumore.

Per il Comune di Bologna interviene **Dal Pozzo** che esorta a continuare gli interventi di contenimento del rumore rilevando che nei due anni passati si sono registrati livelli acustici inferiori vista la riduzione dei voli per la pandemia, e confida nei miglioramenti che possono scaturire dallo studio commissionato da AdB e anche dalle nuove tecnologie di aeromobili sempre più silenziosi.

L'Assessora **Orioli** ringrazia per la convocazione della riunione che consente di riprendere le fila dall'ultimo incontro; fa presente che per quanto i sorvoli notturni possano essere pochi di numero, risultano però molto disturbanti per la popolazione interessata anche a motivo del "silenzio" delle altre attività in orario notturno. Si dichiara inoltre soddisfatta della pubblicazione della lista dei voli notturni autorizzati in sorvolo sull'abitato di Bologna (in deroga dell'ordinanza di riferimento) con relativa causa esimente e sottolinea l'importanza di un colloquio continuo con gli enti territoriali interessati, ricordando la partecipazione ai lavori della IV Commissione consiliare del Comune avvenuta il 9 marzo e sollecitando i presenti ad intervenire anche agli incontri con la cittadinanza.

Segue verbale

Per il Quartiere Navile interviene la neo eletta Presidente **Mazzoni** che ringrazia per la convocazione e sottolinea che non è presente quale portavoce dei Comitati anti rumore del suo quartiere, ma che ha, per il ruolo istituzionale che riveste, il compito di dare risposte alla cittadinanza. Concorda sulla necessità di ulteriore indagine tramite lo studio di ENAV e auspica aerei meno rumorosi a seguito di innovazioni tecnologiche, già in corso con, per es. la sostituzione di parte della flotta di Ryanair col nuovo modello di B738 “Gamechanger” e i nuovi Airbus Neo.

Quanto alla richiesta di dare risposte anche ai Comitati cittadini, ENAC fa presente che raramente questi sono in possesso di specifiche competenze nel campo aeronautico, del resto molto specialistiche, per cui, in presenza di aeromobili di tipo diverso c’è una notevole quantità di fattori da prendere in considerazione che non sono di facile conoscenza/lettura per i profani (tabelle di pista, peso, manuale delle operazioni di compagnia, condizioni atmosferiche che incidono in modo particolare). Anche **Albanelli** per la Regione sottolinea i mutamenti tecnologici in corso, citando il Gamechanger di Ryanair - a ridotti consumi di carburante, ridotte emissioni e ridotto rumore del 40% - per aerei sempre più ecologici e silenziosi, come pure il retro-fitting per altre famiglie di aerei.

Interviene nuovamente **Dal Pozzo** per il Comune di Bologna che sottolinea l'importante contributo dato dal Gruppo Tecnico sul Rumore Aeroportuale nel seguire i temi acustici, auspicando la possibilità di riprendere, come in passato, le valutazioni sulla tipologia di aerei che fanno scalo su Bologna e gli eventuali benefici conseguenti al loro rinnovo. Prima del termine della riunione, la Presidente del quartiere Navile **Mazzoni** annuncia che procederà ad ulteriori incontri con la cittadinanza e, in vista di ciò richiede, unitamente all’assessora Orioli, se sia possibile far conoscere anche i risultati della presente riunione; **Ventola** per AdB propone un incontro verso la fine di giugno anche per avere già qualche ulteriore dettaglio rispetto allo studio di ENAV, mentre il direttore ENAC informa che provvederà al più presto alla diffusione della bozza di verbale che diverrà definitivo solo al termine della procedura di approvazione da parte di tutti i presenti e condivisibile

Segue verbale

Da ultimo, interviene **Marsico** per il Ministero della Transizione Ecologica, lodando i risultati raggiunti ed esortando a continuare sul piano di una puntuale comunicazione alla cittadinanza. **Anche Gherardi** per ARPAE conferma la bontà del lavoro sinora svolto sui voli notturni in deroga e propone altresì di concedere una piccola soglia di tolleranza per voli in decollo pochi minuti dopo le 23. Ritiene comunque che occorra investigare con maggior attenzione sull'utilizzo della pista 30 tuttora relativamente basso. **Barilli** riscontra che lo studio condotto da ENAV fornirà, come già specificato, indicazioni su quali eventuali azioni siano attuabili per ottimizzare il sorvolo sull'abitato di Bologna. La riunione si chiude alle ore 17,00.

Alla lettura del verbale abbiamo inviato a tutti i membri della Commissione la lettera che segue:

Risposta al verbale

Gentilissimi,

non possiamo evitare di dichiarare la **delusione** del nostro Cocompaer-Bologna alla lettura del verbale della Commissione Aeroportuale del 15 marzo. Francamente, dopo il comunicato ufficiale Enac del novembre 2019, le nostre 12 richieste del settembre 2020, l'OdG del Consiglio Comunale di Bologna del luglio 2021 ed i lavori della Commissione Consigliare Mobilità del marzo scorso, eravamo ingenuamente convinti che la gravità della situazione dei sorvoli sulla zona nord della città, asserita nel nostro Dossier Marconi 2019, nella quale denunciavamo che lo sviluppo del Marconi era sorprendentemente avvenuto soprattutto a scapito del territorio residenziale ad est anziché di quello industriale ad ovest, avrebbe sortito, finalmente, l'effetto di stimolarvi a prendere le necessarie decisioni. Al contrario ci vediamo, di nuovo, prospettare uno studio condotto da Enav, che, così controllerà se stesso... **Si è ancora evitata la pur minima riflessione** sui punti macroscopicamente più evidenti delle nostre richieste, come la ragione, incomprendibile ai più, di decolli sul Navile dalle 06 alle 08,30 in totale assenza di atterraggi. Lo stesso vale per i movimenti serali che sono in numero tale da poter essere tutti smaltiti verso ponente. Su tutte le nostre richieste siamo in attesa da anni di risposte congrue, al contrario ci sentiamo dire da ENAC che “... **raramente i comitati cittadini sono in possesso di specifiche competenze aeronautiche...**” e addirittura si citano “**condizioni atmosferiche particolari**” che, come dimostrano le rose dei venti di Arpa e di AdB, sono statisticamente irrисorie e non giustificano certo i 100 decolli/atterraggi medi al giorno dell'oscena estate del 2019. Vogliamo assicurare il dott. Caruso che non abbiamo composte le richieste seguendo i nostri desideri ma, costringendo, sempre più faticosamente i nostri nervi, provati da strisce di sorvoli continui e ravvicinati, le abbiamo sottoposte a revisione di esperti di provata esperienza e capacità. **Saremmo lieti se fossimo chiamati, assieme ai nostri consulenti, a discuterne in Commissione, come succede in altri Stati in Europa, anche utilizzando le possibilità fornite dal web.** E' chiaro che, se non sarà possibile migliorare congruamente la situazione, la compatibilità dell'aeroporto con residenze famigliari e collettive, scuole, luoghi di lavoro, aree di svago, si trasformerà in accertata incompatibilità, cosicché il nostro comitato verrà sciolto ed altri, meno ragionevoli di noi, non mancheranno di raccogliere le ragioni della protesta.

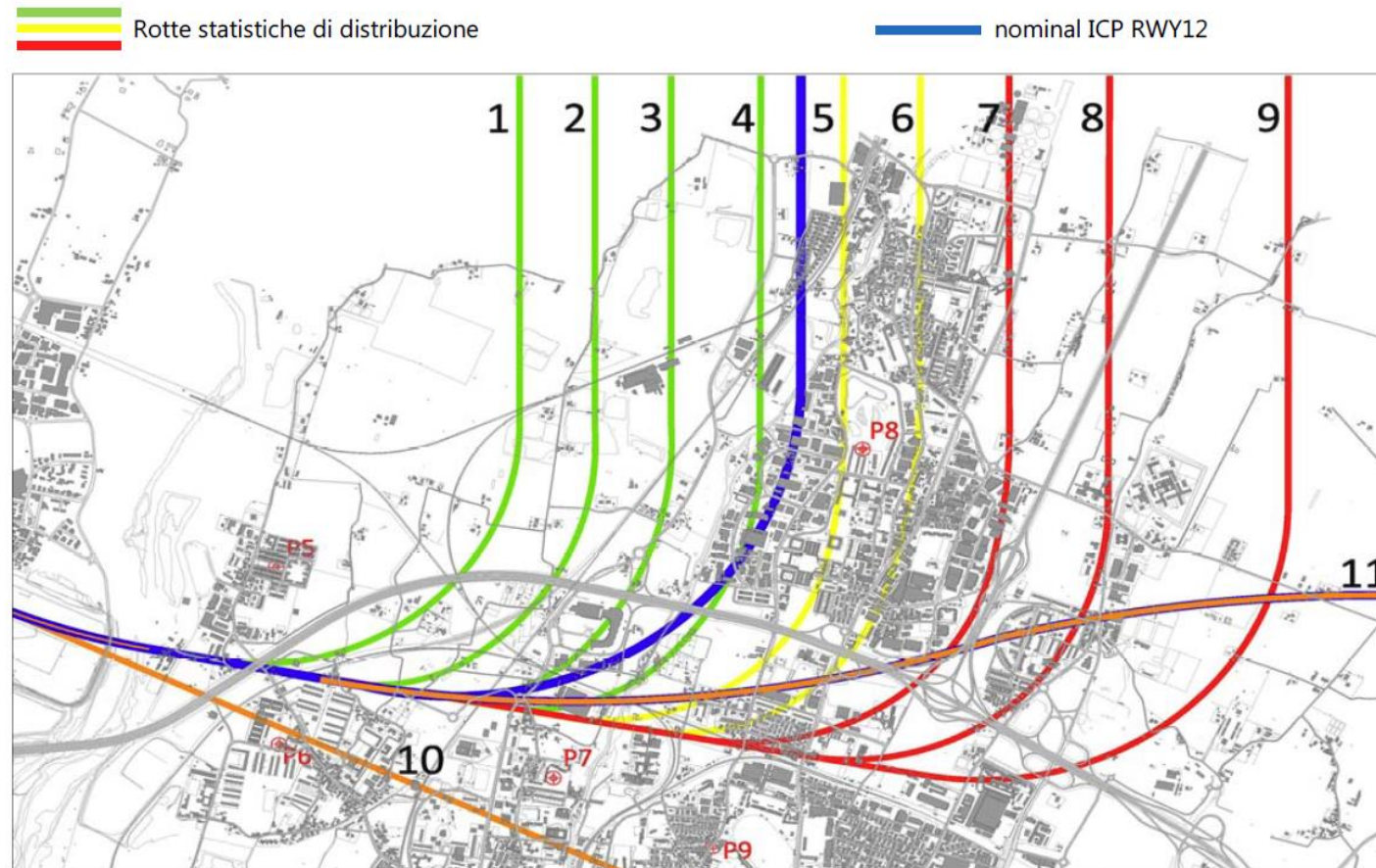
Proposte operative

Formuliamo, di seguito alcune proposte operative immediate ed a breve, medio, lungo termine che vorremmo fossero esaminate dalla Commissione Aeroportuale e dai decisori della gestione.

1. Allargamento delle regole della fascia oraria 23/06 anticipandola alle 19 e posticipandola alle 09. Inserimento di una fascia di rispetto pomeridiana dalle 13,30 alle 15,30.
2. Obbligo per i decolli da P12 ad anticipare il più possibile lo stacco da terra usando solo i primi 2200 metri della pista, ad utilizzare le sole rotte 1 e 2 e/o ad utilizzare la fascia della Tangenziale/Complanare evitando le aree abitate.
3. Divieto di decollo da P12 e atterraggio da P30 per i voli cargo.

2) Rotte di decollo

Utilizzo per P12 delle sole rotte 1 e 2 con stacco da terra anticipato il più possibile



4) Rotte di atterraggio

Utilizzo per gli atterraggi da P30 delle procedure Rnav non solo per aumentare la capacità operativa aeroportuale ma per evitare i sorvoli delle aree densamente abitate massimizzando l'utilizzo della fascia sopra la Tangenziale/Complanare al posto della linea retta Via Barbieri – San Donnino.

Tali procedure sono usate 'per ragioni ambientali in vari aeroporti mondiali: Kennedy P13, Tel Aviv, Nizza, Innsbruck, Aiaccio, Basilea P25.

5) Utilizzo aeroporto Ridolfi di Forlì

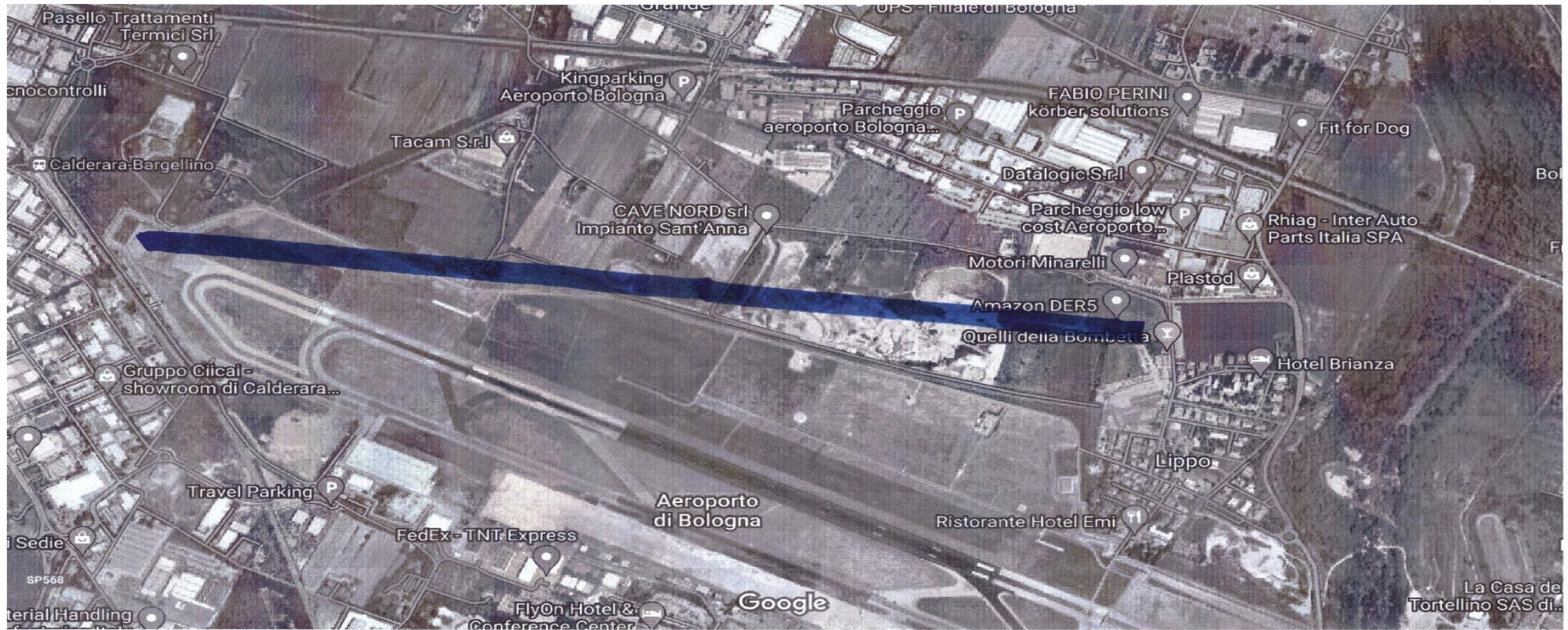
A cavallo del cambio di secolo AdB (allora Sab) acquisì il 60% della Seaf di Forlì con l'intento di usarlo come pista sussidiaria per far fronte alla prevista espansione delle compagnie low cost evitando problemi ambientali su Bologna. Purtroppo il cambio del Sindaco del Comune di Bologna comportò il blocco dell'operazione. La Regione, per legge responsabile del settore, potrebbe riprendere l'idea studiando varie modalità di collaborazione che eviterebbe la guerra fratricida che ha fatto fallire le società di gestione dei due aeroporti romagnoli.

6) Seconda pista all'interno del sedime aeroportuale

A nord della pista del Marconi esiste una vasta area inutilizzata, in gran parte ex cava, dove AdB sta progettando di costruire un grande parco fotovoltaico. Tale area potrebbe anche contenere una seconda pista di almeno 2200 metri, quindi utilizzabile dal 95% degli aeromobili, sulla quale far passare i movimenti senza interessare aree densamente popolate. Questa ipotesi, se tecnicamente possibile, consentirebbe di eliminare del tutto i movimenti sulla città ed ogni ostacolo all'espansione futura dell'aeroporto.

Ipotesi seconda pista

Google Maps



CONSIDERAZIONE FINALE

E' evidente che la eventuale documentata impossibilità di eliminare, o ridurre notevolmente, il rischio della salute psico-fisica dei residenti delle aree nord di Bologna costringerebbe a cercare una sede aeroportuale più lontana dalla città e, comunque, non vicina ad altre aree urbane, che non fu facile da identificare già 25 anni fa dallo studio che fu affidato all'Istituto Battelle di Ginevra ed alla Bechtel di San Francisco che optarono per l'allungamento della pista, interrando la ferrovia sopraelevata ad ovest, e per l'uso di Forli come sussidio. **Comunque la situazione nel cono aeroportuale ad est del Marconi non consente la riproposizione, che sta già avvenendo, della situazione del 2019.**