

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio e del Mare

Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali

Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità dell'aggiornamento 2016/2030 del Master Plan 2009/2023 dell'aeroporto Marconi di Bologna presentata da Enac e avviata il 20/11/2017 pubblicata al vostro id <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/461/3001>

In riferimento alla procedura in oggetto il Comitato Compatibilità Aeroporto Città di Bologna intende porre le seguenti osservazioni:

- a) in primo luogo ad alcune prescrizioni del Master Plan vigente approvate nel 2013 e variate parzialmente nel 2014 non è stato ottemperato da parte degli organi responsabili dell'aeroporto
- b) in secondo luogo gli obiettivi di sviluppo del Master Plan stanno progressivamente divenendo incompatibili con gli obiettivi di tutela ambientale e di salute definiti dagli strumenti di pianificazione approvati dagli Enti Territoriali, PTCP e PSC.

-1-

La principale prescrizione contenuta già nel notam A 1753/98 LI del 18/5/98, e ribadita nelle approvazioni della VIA, che "ordina il decollo per pista 30 di tutti gli aeromobili, fatte salve le esigenze meteo, di sicurezza ed ATC" non ha mai avuto reale applicazione. Lo testimoniano le tracce radar, disponibili dal 2009. La percentuale dei decolli da pista 30, infatti, è stata la seguente: 39% (2009), 40% (2010), 34% (2011), 38% (2012), 38% (2013), 37% (2014), 44% (2015), 42% (2016), 37% (2017 fino a settembre), ovvero stabilmente i numeri dei decolli da pista 12 sono superiori a quelli della pista definita preferenziale, quindi le eccezioni sono superiori alla regola. La principale risposta alle nostre rimostranze era quella che, essendo in funzione l'Is solo in direzione ovest, la pista 30 era continuamente occupata da atterraggi quindi indisponibile per i decolli. Infatti dopo l'installazione dell'Is anche verso est nel periodo agosto 2015/luglio 2016 la percentuale è scesa al 50%, sebbene con contemporaneo aumento più che proporzionale degli atterraggi, ma dall'agosto 2016 è ripreso il trend consueto. Sempre nel 1998 un secondo notam, B 1754/98 LI del 18/5/98, ordinava il decollo per pista 30 degli aeromobili di CAP 2 per sole esigenze meteo e sicurezza, quindi senza eccezioni ATC. Riteniamo possibile, come fatto ad esempio a Zurigo per la tariffazione, riclassificare i Cap 3 in due sottofasce ed eliminare l'eccezione ATC per quella più rumorosa, oppure differenziare le tariffe a seconda della pista usata. Lo stesso decreto di approvazione della Via del 2013 al punto 6.2 delle prescrizioni della Regione riporta il "dovere della sottoscrizione di un protocollo fra Enac ed Enav che indirizzi i decolli da pista 30 compatibilmente con le esigenze di sicurezza del trasporto aereo con ampia informazione alle compagnie aeree" quindi anch'esso non fa più specifica menzione di esigenze ATC. Questo protocollo dovrebbe essere reso di pubblica evidenza.

In realtà sulla reale portata delle eccezioni al notam non è mai stata fatta chiarezza. Non sappiamo quali siano le velocità e la direzione dei venti che impediscono il decollo verso ovest, non sappiamo in cosa consista il concetto di sicurezza applicato ad una sola direzione di decollo che sia diverso da quella meteo, non sappiamo quali siano le condizioni del Controllo Traffico Aereo che inibiscono la regola. Dato che la Pianura Padana è universalmente conosciuta come una delle aree meno ventose del mondo (e, purtroppo, proprio per questo, più inquinate) e gli atterraggi strumentali sono possibili da ogni direzione, è ragionevole pensare che dietro la eccezione ATC si nascondano interessi commerciali e/o economici che confliggono con la qualità della vita degli abitanti delle aree bolognesi a nord dei viali di circonvallazione. Chiediamo che venga fatta pubblicamente chiarezza sulle regole operative del Marconi.

-2-

Una seconda importante prescrizione contenuta nel decreto del 2013 riguarda il punto 6.3 delle prescrizioni della Regione: “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-rumore; l'ENAC dovrà garantire la massima priorità nell'attivazione di tale regime sanzionatorio”. Con tre anni di ritardo l'Enac ha annunciato l'operatività del regime sanzionatorio dal settembre 2017, non se ne conosce, però, il protocollo operativo, se le sanzioni sono paramtrate solo alle traiettorie delle rotte o anche al rumore scaricato a terra (leq o lmax), nè a chi e quando siano state eventualmente erogate le sanzioni ed il loro importo. Riteniamo che il tutto debba essere reso pubblico. L'Unione Europea, più volte e in varie Direttive, ha esortato gli amministratori pubblici ad una maggiore trasparenza e informazione nei confronti della cittadinanza sulle problematiche che riguardano il rumore aeroportuale

-3-

Al punto 6.4 delle prescrizioni della Regione si prescrive una campagna di monitoraggio degli effetti dei movimenti aeroportuali sui recettori acustici sensibili al di fuori della zonizzazione aeroportuale con possibilità di intervento con le mitigazioni attive o passive previste dai DPR 142/2004 e 459/1998. Ricordiamo che nel cono aeroportuale insistono parecchi plessi scolastici in teoria protetti dal DPCM 14/11/97 con un tetto di 55 dba. All'interno della zona A aeroportuale (tetto 65 decibel di LVA) abbiamo: elementare Silvani, materna e nido Zucchelli, materna Benedetto XV, materna Manzini, elementare Bottego, media D'acquisto, nido Passerotti, nido Elefantino Blu, nido Coop Azzurra, nido Phoebis 5. Subito all'esterno, in zona urbana di categoria III, 60 dba, abbiamo elementari Aciri, Casaralta, Croce Coperta, Grosso, media Zappa, materne Bolzani, Ceccarelli, Flora, Del Mugnaio, Grosso, Lanzarini, La Giostra, nidi Bolzani, Grosso, Nuovo Croce Coperta, Patini L'isola dei tesori, Hygela ed un grande Casa di Cura privata, Villa Erbosa. Al di là della evidente discrasia fra due leggi, una delle quali protegge mentre l'altra punisce recettori del tutto omogenei, che esula dalla procedura in esame, non risulta che alcuna campagna sistematica sia stata fatta se non qualche sporadica rilevazione Arpae, l'ultima delle quali risale al 2013. Una rilevazione privata fatta da una azienda specializzata nei giorni 29/30/31 maggio 2017 presso la elementare Silvani, via della Selva Pescarola 29, ha contato una media di 50 passaggi al giorno nell'orario scolastico 8,30/16,30 con oltre 62 dba. Riteniamo che la campagna debba essere effettuata al più presto entro la primavera del 2018 e che si proceda con immediati interventi di mitigazione previsti dai DPR sopradetti.

A questo proposito non possiamo evitare di denunciare l'inerzia della Regione Emilia Romagna nei confronti della IRESA, istituita controvoiglia nel dicembre del 2012 e mai applicata. La Regione,

così, ha rinunciato ad almeno 700.000 euro ogni anno da utilizzare proprio per interventi di mitigazione del rumore nelle zone più colpite dagli effetti dei movimenti aerei a bassa quota.

-4-

Più in generale ci pare che il non adempimento di prescrizioni così basilari dovrebbe essere sufficiente per rimettere in gioco la possibilità del Marconi di sviluppare il numero dei movimenti nei termini previsti nella relazione tecnica.

Infatti se ai decolli già visti aggiungiamo gli atterraggi notiamo che all'incremento dei movimenti totali del Marconi corrisponde un incremento più che proporzionale di quelli sulla città. Il trend dei movimenti su Bologna è passato infatti dal 32/33% del totale aeroportuale degli anni 2009/2010 al 39/40% degli anni 2015/2016 e 2017 a tutto settembre. Alle pagine 73 e 74 della Relazione Tecnica pubblicata si prevede un aumento dei movimenti dai 65.461 del 2016 a tetti di 76.354, 82.895, 91007 a seconda delle ipotesi minima, media e massima del 2030. Ipotizzando che detta prescrizione continui ad essere trasgredita, come il passato insegna, la Relazione Tecnica, quindi, giunge a ritenere possibile che sul Quartiere Navile di Bologna possano decollare oltre 30.000 aerei annui (80 di media giornaliera contro gli attuali 55/60) e, comunque muoversi a bassa quota più di 36.000 velivoli annui (circa 100 di media giornaliera contro gli attuali circa 75). Questo senza un ulteriore prevedibile peggioramento del trend della suddivisione dei decolli fra le due testate a danno di Bologna e sorvolando, parola quantomai adatta, sui picchi giornalieri dei periodi di punta estivi che rimangono una incognita anche per chi dovrebbe tutelare la salute pubblica. Ricordiamo che lo stesso PTCP, che la relazione richiama ampiamente, prevede non solo "la inibizione di nuovi edifici nelle zone soggette a rumore" ma anche "contemplare azioni di miglioramento delle condizioni ambientali degli insediamenti residenziali esistenti, e armonizzare lo sviluppo previsto rispetto ai limiti fisici presenti nell'ambito territoriale in cui si colloca l'aeroporto di Bologna". Non ci pare che questa armonizzazione sia presente nei piani di sviluppo del Marconi.

-5-

Per concludere osserviamo la superficialità, quantomeno, con la quale la Relazione Tecnica descrive i "Caratteri insediativi" dell'aeroporto di Bologna, ignorando il tessuto urbano del Quartiere Navile e limitandosi a Lippo di Calderara e Borgo Panigale. La stessa superficialità si ritrova nel riferimento al PSC della città di Bologna (vedi Relazione tecnica, pag. 39-45 § 3.2.3) dove si fa riferimento ad un PSC non ancora approvato, citiamo qui per facilità di lettura: *"Nell'attuale fase di pianificazione comunale, nelle more dell'approvazione del Piano Strutturale Comunale (PSC), la cui formazione è in fase avanzata, risulta attualmente vigente il PRG che risale al 1986. Esso perimetra la zona aeroportuale (MA), la cui disciplina è contenuta nell'articolo 14 delle NTA"*. Il PSC è stato approvato definitivamente il 14 luglio 2008, e rappresenta una vera rivoluzione nei confronti del PRG precedente, non tenerne conto nel 2017 ci pare incredibile.

Tale superficialità potrebbe essere considerata causata da un infortunio da copia/incolla sbrigativo, ma potrebbe anche essere sintomo di una analisi che tende a chiudere un occhio sulle incompatibilità che vengano a disegnarsi con una espansione progressiva che sembra non debba necessitare nessun ulteriore valutazione di impatto ambientale. Ad esempio, nel paragrafo Inquadramento territoriale (vedi Relazione tecnica, pag.12 § 3.1), si illustra unicamente la situazione Bargellino e si ignora la situazione di Bertalia descritta dal PSC (Relazione illustrativa, pag. 164) dove si legge "Anche in questa Situazione (*N.d.R. come Bargellino*) si pone il problema di un'elevata vulnerabilità degli acquiferi, mentre la vicinanza dell'Aeroporto provoca inquinamento acustico".

Sempre in materia di uno sviluppo dell'aeroporto che tende all'incompatibilità con gli ambiti definiti dal PSC della città di Bologna, segnaliamo quanto emerse già nello "Studio di incidenza ambientale sul SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo Committente: Aeroporto G. Marconi, Studio Airis, Dicembre 2011"

Citiamo: "In relazione al PSC di Bologna si evidenzia in particolare un intervento che potrebbe produrre incidenze significative sulla connettività del corridoio ecologico del fiume Reno a sud del sito, la realizzazione del People mover, una metropolitana leggera in sede propria di collegamento diretto con la Stazione Centrale. Tale intervento è previsto dall'Accordo Territoriale tra le opere prioritarie complementari al Masterplan funzionale all'accessibilità pubblica dell'Aeroporto. Tali opere, in quanto esterne al masterplan di riferimento, vengono richiamate in questa sede per gli eventuali effetti cumulativi, che però andranno affrontate in maniera puntuale e dettagliata nella trattazione degli specifici studi in quanto caratterizzate da interferenze dirette con le aree SIC e naturali."

Come viene evidenziato, lo sviluppo di progetti interni o esterni al Marconi può interferire con le aree naturali lungo il fiume Reno e l'area di riequilibrio ecologico San Vitale (SIC), compromettendo obiettivi previsti da lungo tempo negli strumenti urbanistici della città come ad esempio il Parco Fluviale Lungo Reno, corridoio ecologico tra collina e campagna, parco atteso da anni dalla popolazione cittadina.

Seguendo le raccomandazioni dello studio Airis citato ci pare fondamentale che l'analisi delle incidenze ambientali venga svolta facendo riferimento non solo al prolungamento del Master plan al 2030 ma anche congiuntamente ad altri piani o progetti, come, ad esempio, la prosecuzione dell'attività della Valli Zabban che insiste su una zona a rischio aeroportuale (vedi Piano di rischio), così come l'insediamento che sostituirà l'impianto della Coop Costruzioni fallita, il People Mover, il Passante di Bologna e opere annesse ecc. Poiché, se è vero che alcuni singoli impatti possono risultare di per sé non significativi, considerati nel contesto complessivo territoriale possono contribuire a generare impatti cumulativi non supportabili. A tal fine occorre fare attenzione anche agli impatti indiretti che sovente passano inosservati ma che possono manifestarsi in modo significativo nel medio-lungo periodo e/o amplificare le incidenze degli impatti diretti.

Per questa serie di osservazioni, dalla persistenza della non-applicazione delle prescrizioni suddette, alla mancata pubblicizzazione dei regolamenti e delle procedure necessari, alla progressiva incompatibilità fra gli obiettivi di tutela ambientale e di salute definiti da PTCP e il PSC e gli sviluppi previsti dal Master Plan, e, per ultimo, alla necessità di considerare non i singoli impatti ma bensì l'insieme degli impatti generati ivi compresi gli impatti indiretti, si ritiene ampiamente giustificata la richiesta di revisione della VIA del Piano di Sviluppo Aeroportuale del Marconi, tenendo espressamente conto dell'impatto complessivo sul territorio del Quartiere Navile di Bologna.

Per il Comitato Compatibilità Aeroporto Città di Bologna

04/01/2018

Paolo Serra via di Bertalia 11 - 40131 Bologna