

COMMISSIONE EX ART. 5 D.M. Ministero Ambiente 31/10/1997

AEROPORTO DI BOLOGNA

VERBALE DI RIUNIONE

17 MAGGIO 2018

In data 17 maggio 2018, alle ore 10,30 presso gli uffici di ENAC D.A Emilia Romagna si è tenuta la riunione della Commissione ex art. 5 D.M. Ministero dell'Ambiente 31/10/97 (Commissione Rumore); presenti come da allegata lista.

La Dirigente ENAC espone le competenze specifiche dell'Ente in materia di rumore aeroportuale e le ragioni della convocazione, dovuta alla necessità di aggiornare sulla situazione esistente e di verificare se risultino possibili ulteriori misure di mitigazione, anche a seguito del perdurare delle segnalazioni dei comitati di quartiere e di singoli cittadini.

Da parte di tutti si concorda che l'attuazione delle misure adottate a seguito dell'ultimo incontro dell'agosto 2017 ha comportato un netto miglioramento della situazione, per quanto permangono ancora proteste soprattutto per i voli della fascia diurna immediatamente successiva a quella notturna (dalle ore 6 alle ore 8 indicativamente) e la fascia serale; ENAC informa che sono stati emessi 4 verbali di contestazione per violazione delle procedure. Per quanto concerne la zonizzazione acustica aeroportuale (elaborata dalla Commissione aeroportuale nel 2001 e da essa formalizzata con verbale della Commissione aeroportuale del 21.02.2006 e successivamente comunicata al MATTM con nota Enac 575/1.30 del 09.03.2006), il Comune di Bologna informa che la stessa era già stata recepita dall'Amministrazione comunale fin dal 2003 con la variante grafica e normativa al PRG'85, stabilendo, a maggiore tutela della popolazione, di estendere il divieto di localizzare ulteriori usi residenziali a tutto l'intorno aeroportuale (zona A + B + C).

Barilli per AdB fa il punto della situazione attuale: zonizzazione esistente, sistema di monitoraggio conforme, adozione misure specifiche anti rumore e migliore comunicazione col territorio. Inoltre evidenzia la opportunità che in sede di Commissione Aeroportuale si possano fare valutazioni su eventuale regolamentazione del traffico nella fascia oraria serale (20:00-22:00), che rappresenta una fascia sensibile nonostante ricada nel periodo diurno; ciò nonostante, anche se le centraline segnalano soglie di rumore conformi alla normativa, permane il disagio "percepito" dalla popolazione residente e pertanto è

necessario comunicare in modo più efficace col territorio. Quanto alla VIA collegata al Masterplan dello scalo, il decreto di approvazione prescrive 3 riunioni annuali e la revisione dell'attuale zonizzazione che però – a detta dei presenti - risulterebbe tuttora attuale.

Il Presidente del Quartiere Navile concorda sulla necessità di una comunicazione efficace e trasparente ed informa che il problema ora consiste non tanto nella rumorosità fuori soglia quanto nella continuità del disturbo, per cui la comunità insiste su maggiori misure di mitigazione; segnala l'opportunità di procedere ad insonorizzazione delle scuole maggiormente toccate dal rumore e di un caseggiato posto in via Agucchi, che risulta quello maggiormente impattato dal rumore. Invita i presenti ad un incontro con la cittadinanza previsto per il 27 giugno p.v.

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. Chiede, inoltre, di poter migliorare la comunicazione ai cittadini circa le variazioni alla circolazione aerea disposte per cause forza maggiore, quali motivi meteorologici, di traffico, di sicurezza, etc.

ENAV precisa i suoi compiti nell'ambito della Commissione quale organo meramente tecnico, conferma l'applicazione puntuale di quanto disposto con ordinanza e ne spiega la motivazione, consigliando piuttosto di ribaltare il punto di vista e di valorizzare il risultato del 60% in considerazione dei fattori ambientali e geografici che precludono l'uso della pista 30, con decolli in direzione opposta all'abitato. 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; ugualmente andrebbe maggiormente valorizzata la presenza strategica dell'aeroporto e le positive ripercussioni sul territorio, sia per l'indotto creato dal traffico aereo che per i benefici che ricadono sull'intera città.

Nell'ottica dei futuri sviluppi di traffico, Barilli chiede se sia possibile attuare ulteriori misure di mitigazione che però, ad avviso di ENAV, non risultano possibili se non penalizzando pesantemente il traffico (riduzione del nr. dei movimenti per ora).

Barilli indica la utilità di svolgere un approfondimento su quali sono le attuali caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche che comportano di fatto l'uso prevalente della pista 12 per i decolli, e quali dovrebbero quindi essere gli ipotetici interventi da

attuare per avere in pista 30 quella percentuale di decolli che oggi avvengono da pista 12. Ciò anche per dare più efficace riscontro a quanto evidenziato dai cittadini, circa la perplessità sul fatto stesso che la maggior parte dei decolli avviene per pista 12 anziché per pista 30. ENAC incarica AdB della costituzione di un gruppo di lavoro sul tema; Barilli si riserva di verificare la composizione del gruppo di lavoro, con inserimento delle professionalità necessarie e update previsto al prossimo incontro.

ARPAE segnala la necessità di affiancare la centralina storica n. 6 da altra postazione di misura, da posizionare più a nord, a seguito dell'entrata in vigore della nuova procedura antirumore; AdB dissente in quanto la centralina di cui trattasi è perfettamente a norma, mentre per le altre centraline dislocate sul territorio vi è un concomitante rumore ambientale. Alla difesa del modello di monitoraggio attuale effettuata da AdB, Arpae risponde che il rispetto delle soglie di rumore è visibile/prevedibile con l'attuale modello di monitoraggio, ma che il dato reale va registrato sulla centralina, in conformità al DM 31/10/97, e pertanto conferma la necessità di dover valutare idonea posizione per installare un'altra centralina da affiancare alla n. 6, pur sottolineando che il sistema è comunque sostanzialmente conforme alla norma.

La riunione si chiude alle ore 13,00. Il prossimo incontro del Comitato è concordato per il mese di Settembre 2018.

Firmato.

Il Presidente

Dott.ssa Maria Rosaria Gallo

