

**Processo verbale n. 23**  
 Seduta del 19 luglio 2023

Il giorno 19 luglio 2023 alle ore 10,00 è convocata, con nota prot. n. PG.2023.17827 del 13/07/2023, presso la sede dell'Assemblea legislativa in Bologna, viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, ambiente, mobilità, in modalità "mista", cioè con la presenza in sede del presidente, dei vicepresidenti e dei seguenti membri per Gruppo assembleare: Amico (ERCEP); Costa, Daffadà, Dalfiume, Sabattini (PD); Delmonte, Facci, Marchetti D., Rainieri (Lega); Evangelisti (FDI); Pigoni (BP); Zamboni (EV); nonché degli altri partecipanti in via telematica, in applicazione dell'art. 124, comma 4 bis del Regolamento interno dell'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna e della delibera dell'Ufficio di Presidenza 26 maggio 2022, n. 26 (Disposizioni per lo svolgimento in modalità telematica o mista delle sedute delle Commissioni assembleari).

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
CALIANDRO Stefano	Presidente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	7	presente
OCCHI Emiliano	Vicepresidente	Lega Salvini Emilia-Romagna	6	presente
ROSSI Nadia	Vicepresidente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	6	presente
AMICO Federico Alessandro	Componente	Emilia-Romagna coraggiosa, ecologista, progressista	2	presente
BULBI Massimo	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
CASTALDINI Valentina	Componente	Forza Italia – Berlusconi per Borgonzoni	1	assente
COSTA Andrea	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	4	presente
DAFFADA' Matteo	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
DALFIUME Mirella	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
DELMONTE Gabriele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
EVANGELISTI Marta	Componente	Fratelli d'Italia – Giorgia Meloni	1	presente
FABBRI Marco	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
FACCI Michele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	3	presente
GIBERTONI Giulia	Componente	Gruppo Misto	1	assente
MARCHETTI Daniele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
MASTACCHI Marco	Componente	RETE CIVICA Progetto Emilia-Romagna	1	assente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	assente
PELLONI Simone	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
PICCININI Silvia	Componente	Movimento 5 Stelle	1	assente
PIGONI Giulia	Componente	Bonaccini Presidente	3	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	assente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
TAGLIAFERRI Giancarlo	Componente	Fratelli d'Italia – Giorgia Meloni	2	presente

Viale Aldo Moro, 50 - 40127 Bologna - Tel. 051 527 5313 - 5219



ZAMBONI Silvia

Componente

Europa Verde

1

presente

Presiede la seduta: Stefano CALIANDRO

Assiste la segretaria: Silvia Fanti

Funzionario estensore: Angelo Baratelli

Il presidente **CALIANDRO** dichiara aperta la seduta alle ore 10,15, procedendo preliminarmente all'appello, ai sensi della delibera dell'Ufficio di Presidenza 26 maggio 2022 n. 26, ai fini dell'identificazione certa dei partecipanti.

- Approvazione del processo verbale n. 20 del 2023

*La Commissione approva all'unanimità.*

- 6426** - Petizione popolare per segnalare il rumore causato dai movimenti aerei a bassa quota sulla città di Bologna. (Delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 13 del 09 02 23)

Il presidente **CALIANDRO** introduce l'argomento ricordando che la Commissione, nella seduta odierna, è chiamata a continuare l'esame ed a produrre la relazione in risposta alla petizione in oggetto ai sensi dell'art. 121, comma 2, del Regolamento interno; apre quindi il dibattito.

Interviene il consigliere **FACCI**, che commenta in modo puntuale la nota pervenuta dall'assessorato.

Il consigliere **COSTA** afferma la necessità di seguire gli ulteriori sviluppi del tema in questione.

In assenza di ulteriori richieste di intervento, il presidente **CALIANDRO** apre la votazione sulla bozza di relazione.

*La Commissione approva la relazione ai sensi dell'articolo 121, comma 2, del Regolamento interno con 27 voti a favore (PD, BP, ERCEP, M5S), nessun contrario, 12 astenuti (Lega). I gruppi assembleari FDI e EV non partecipano al voto.*

- 7120** - Risoluzione per impegnare la Giunta a promuovere, unitamente alle associazioni di rappresentanza del settore, alle organizzazioni ecosistemi territoriali della ricerca e innovazione, ulteriori misure a sostegno dell'integrazione degli obiettivi di crescita e di sostenibilità nell'economia della ceramica regionale e ad aggiornare gli impegni e gli strumenti attuativi in relazione al quadro geopolitico ed economico. (13 07 23)  
A firma della Consigliera: Pighi

Il presidente **CALIANDRO** cede la parola alla consigliera **PIGONI**, che illustra la risoluzione.

Intervengono il consigliere **FACCI**, che sottolinea la necessità di trovare un punto di equilibrio fra le esigenze della produzione industriali e la tutela dell'ambiente e, di seguito, anticipa la dichiarazione di voto; il consigliere **PELLONI**, che si sofferma sulla mancanza, nella risoluzione in oggetto, di riferimento al necessario ammodernamento delle infrastrutture viarie della zona; il consigliere **OCCHI**, che esprime forti perplessità sulla normativa europea sul tema; il consigliere **COSTA**, che evidenzia il buono stato di salute economica del distretto ceramico, derivante anche dalle scelte politiche compiute; la consigliera **PIGONI**, che esprime diverse considerazioni, e sottolinea l'impegno assunto dalla Regione per la realizzazione della bretella stradale Campogalliano- Sassuolo.

In assenza di ulteriori richieste di intervento, il presidente **CALIANDRO** apre la votazione.

*La Commissione approva la risoluzioneogg. 7120 con 27 voti favorevoli (PD, BP, ERCEP), nessun contrario e 15 astenuti (Lega, FDI).*

Per le cinque interrogazioni all'ordine del giorno, il presidente **CALIANDRO** comunica che la vicepresidente **PRIOLO** e l'assessore **CORSINI**, impossibilitati a presenziare alla seduta, con l'accordo degli interroganti hanno fornito loro direttamente le risposte, poste a disposizione dei consiglieri nei documenti di seduta. Si danno, quindi, per lette le risposte alle interrogazioni.

**6956** - Interrogazione a risposta orale in commissione in ordine allo sfondamento di una sezione di tombamento del torrente Ravone in via Saffi a Bologna.

A firma del Consigliere: Facci

Il consigliere **FACCI** si dichiara insoddisfatto della risposta della vicepresidente **PRIOLO** e ne espone i motivi.

**6966** - Interrogazione a risposta orale in commissione in ordine ai recenti lavori di manutenzione lungo il torrente Idice, ed eventuali correlazioni con l'esondazione avvenuta nello scorso mese di maggio.

A firma del Consigliere: Facci

Il consigliere **FACCI** si dichiara insoddisfatto della risposta della vicepresidente **PRIOLO** e ne espone i motivi.

**6980** - Interrogazione a risposta orale in commissione relativa all'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA) dell'aeroporto Marconi di Bologna, con particolare riferimento alla destinazione delle risorse e all'attività di monitoraggio e verifica effettuata dalla Regione.

A firma del Consigliere: Facci

Il consigliere **FACCI** si dichiara soddisfatto della risposta dell'assessore **CORSINI** e dei dati ricevuti, evidenziando la necessità di ulteriori azioni.

**6975** - Interrogazione a risposta orale in commissione in merito agli interventi di messa in sicurezza degli alvei del torrente Zena, nel comune di Pianoro (BO).

A firma della Consigliera: Evangelisti

La consigliera **EVANGELISTI** si dichiara insoddisfatta della risposta della vicepresidente **PRIOLO** e ne espone i motivi.

**6977** - Interrogazione a risposta orale in commissione in merito all'esistenza di un accordo tra Regione, comune di Parma e SOGEAP per l'allungamento della pista dell'aeroporto Verdi e agli approfondimenti progettuali ed ambientali richiesti dal provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

A firma della Consigliera: Zamboni

La consigliera **ZAMBONI** si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta dell'assessore **CORSINI** e aggiunge alcune considerazioni, preannunciando una richiesta di accesso agli atti.

In assenza di ulteriori richieste di intervento, il presidente **CALIANDRO** ringrazia gli intervenuti e dichiara chiusa la seduta.

La seduta termina alle ore 11,15.

Approvato nella seduta del 13 settembre 2023.

La segretaria  
*Silvia Fanti*

Il Presidente  
*Stefano Caliandro*

**Relazione all'Assemblea legislativa sulla petizione oggetto 6426 ai sensi dell'articolo 121, comma 2, del Regolamento interno**

**6426** - Petizione popolare per segnalare il rumore causato dai movimenti aerei a bassa quota sulla città di Bologna. (Delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 13 del 09 02 23)

In relazione alle richieste contenute nella petizione di cui alla delibera dell'Ufficio di Presidenza n. 13 del 9 febbraio 2023, si ritiene importante segnalare innanzitutto che lo studio "*Consulenza aeronautica su operatività aeronautica e sorvoli – Studio aeronautico LIPE 2022 – Piste opposte*" commissionato da ADB ad ENAV è stato concluso e presentato alla Commissione Aeroportuale il 27/01/2023 e che **sono ora in corso le attività necessarie per legge per addivenire alla modifica della procedura di salita degli aeromobili**. Si segnala in particolare che già dalla terza settimana di giugno sono iniziati i voli di prova per spostare le rotte di decollo da pista 12 anticipando la virata e portandole così su zone meno densamente abitate. Al termine delle attività di verifica da parte di ENAV, stimate per inizio settembre, si dovrebbe arrivare ad un consolidamento di tale manovra. Parallelamente, con l'Ordinanza N° 5/2023 del 14/06/23, trasmessa via PEC alla Regione in pari data, ENAC ha modificato la sua precedente ordinanza n.11/2016, prevedendo una **misura transitoria** che verrà applicata **dal 19 giugno fino al 31 ottobre 2023** e che offre uno strumento immediato finalizzato alla riduzione dei sorvoli sulla città di Bologna nella fascia oraria dalle 23:00 alle 06:00, come di seguito rappresentato:

- dalle ore 06.00 alle ore 23.00 LT i decolli avvengono preferenzialmente per pista 30, salvo motivi ATC ovvero salvo diversa richiesta del pilota per motivi meteo o di sicurezza;
- dalle ore 23.00 alle ore 06.00 LT i decolli avvengono obbligatoriamente per pista 30, salvo diversa richiesta del pilota per motivi meteo o di sicurezza;
- dalle ore 23.00 alle ore 06.00 LT gli atterraggi avvengono obbligatoriamente per pista 12, salvo diversa richiesta del pilota per motivi meteo o di sicurezza.

Tale misura è stata proposta da ENAV e condivisa dai partecipanti, fra cui Regione e Comune di Bologna, ad una riunione del 13 giugno 2023 presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Per quanto riguarda, invece, la procedura antirumore per l'aeroporto di Bologna, ENAC ha informato che **la nuova procedura elaborata da Enav entrerà in vigore in via sperimentale dal 7 settembre 2023**.

Pertanto, a seguito dell'entrata in vigore della suddetta procedura ed entro il 31 ottobre 2023, verrà convocata la Commissione aeroportuale antirumore per le azioni di competenza.

Si auspica quindi che con l'attivazione delle nuove procedure di decollo lato Bologna i disagi legati al rumore possano essere significativamente attutiti.

In relazione alle puntuali richieste contenute nella petizione sopra richiamata, è opportuno comunque evidenziare che le stesse presentano una serie di criticità, in particolare:

Relativamente al primo punto legato alla revisione generale della legislazione antirumore si fa presente che in tema di potere di revisione della legislazione antirumore si evidenzia quanto prescritto dall'**art. 11, comma 1 bis della legge n. 447/1995**, come modificato dall'art. 14 del d.lgs. n. 42 del 2017: la modifica o l'abrogazione del d.P.R. dell'11 dicembre 1997, n. 496 può avvenire solo mediante uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri della salute, delle infrastrutture e dei trasporti, della difesa, dei beni e delle attività culturali e del turismo e dello sviluppo economico.

È dunque esclusiva competenza statale l'aggiornamento della disciplina applicabile al rumore aeroportuale e, in mancanza di accertati vulnus normativi o di emergenze di carattere generale, e al contempo in assenza di violazioni agli obblighi comunitari, non si ravvedono al momento i motivi per promuovere una riforma della legislazione in tema di riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale.

La cornice normativa dell'inquinamento acustico, compreso il rumore aeroportuale, è stata sin dall'inizio predisposta dal legislatore statale che, con la **legge 26 ottobre 1995, n. 447** "Legge quadro sull'inquinamento acustico", ha dettato i principi generali della materia.

In attuazione dell'articolo 11, comma 1, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, infatti, è stata introdotta, con appositi regolamenti di origine ministeriale, la disciplina esecutiva e di dettaglio. Ad esempio, con il d.P.R. 496/1997, come modificato dal d.P.R. 476/1999, sono state fissate le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dagli aeromobili civili nelle attività aeroportuali e con il DM 3 dicembre 1999 sono state regolate le procedure antirumore e le zone di rispetto negli aeroporti. Le procedure antirumore sono definite per ogni aeroporto aperto al traffico civile dalle commissioni aeroportuali ed adottate dal direttore della circoscrizione aeroportuale.

Con il **Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13** è stata data attuazione alla direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di **restrizioni operative** ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari. Le restrizioni operative sono misure relative alle emissioni acustiche mediante le quali viene limitato, ridotto, ovvero vietato nel caso dei velivoli marginalmente conformi, l'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Dette restrizioni sono parziali quando incidono sull'attività dei velivoli per un tempo determinato. Nell'introdurre restrizioni operative parziali si tiene conto, in particolare, della fascia oraria relativa ai voli notturni.

Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un Comitato tecnico-consultivo al fine di emanare linee di indirizzo per l'adozione delle restrizioni operative, nonché per individuare e proporre all'E.N.A.C. le ipotesi di eventuali restrizioni operative ritenute idonee per la loro adozione. E.N.A.C. adotta le restrizioni tenendo conto delle eventuali indicazioni operative della competente commissione aeroportuale.

Relativamente al secondo punto, articolato in ulteriori domande specifiche si riporta quanto segue:

- le 18 proposte complessive formulate dal CCMPAER tra il 2019 e il 2022 sono molto articolate e spaziano da tematiche a volte molto generiche (*Sanzionare efficacemente ogni violazione non giustificata alla regola generale che minimizzi l'uso del cielo sopra la città*) ad altre di estremo dettaglio (*Modernizzare hardware e software di controllo dei movimenti utilizzando la tecnologia tedesca Topsonic installata nel 2013 dal London City Airport*) che sono anche malposte o entrano nel merito a scelte commerciali e specifiche del gestore aeroportuale sul quale la Regione ha un limitato potere d'influenza. Nel complesso si può ritenere comunque che alcune di queste meritino effettivamente una risposta (vedasi disamina puntuale riportata sotto). È importante comunque evidenziare che le tematiche trattate sono estremamente specialistiche e non sempre riconducibili a semplificazioni grossolane accessibili anche a personale non tecnico. Si precisa inoltre che si è venuti a conoscenza solo il 20/6 scorso che la Società Aeroporto di

Bologna aveva già fornito al Comune di Bologna, a febbraio 2023, una risposta dettagliata ai 18 punti richiamati, risposta che si allega.

- la richiesta di una drastica riduzione dei sorvoli su Bologna negli orari di maggior disturbo dalle 6 alle 8 e dalle 19 alle 23 rappresenta una forte limitazione allo sviluppo commerciale dello scalo, in quanto si tratta delle fasce orarie maggiormente richieste dalle compagnie low cost, che sono quindi in grado di offrire ad un ampio spettro di popolazione la possibilità di spostamento, non dimentichiamo infatti che il diritto alla libera circolazione delle persone rappresenta uno dei capisaldi dell'Unione europea che va quindi garantito. Inoltre, la proposta di riduzione dei sorvoli riguarderebbe l'orario diurno durante il quale non sono vigenti le restrizioni operative ai movimenti aerei. Infatti, l'adozione delle restrizioni, contemplate dal decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13, costituisce uno strumento da utilizzare per la riduzione del rumore aeroportuale, esclusivamente nel caso in cui la valutazione da parte dell'apposito Comitato tecnico consultivo abbia dimostrato l'impossibilità di attuare ogni altra misura di contenimento prevista dalla normativa vigente attuativa della legge n. 447 del 1995.
- il completo blocco dei movimenti notturni sulla città a partire dalle 23 sulla pista 12 per i decolli e sulla pista 30 per gli atterraggi, se non per esclusive e accertabili condizioni di sicurezza (escludendo quelle riconducibili all'Air Traffic Control), ha di fatto trovato risposta nell'ordinanza di ENAC n.5/2023 del 14/06/2023 già richiamata sopra.

FONTE: AEROPORTO DI BOLOGNA S.P.A.

Richieste 2019-2020

#### Richiesta n°1

*Definire e pubblicare velocità e direzione del vento che impedisca decolli verso ovest (P30) e atterraggi da ovest (P12).*

#### **Riscontro (non accettabile)**

Si precisa che la direzione e velocità del vento non sono gli unici fattori che determinano l'assegnazione delle piste di decollo e atterraggio. La distribuzione dei movimenti è infatti funzione anche di altri elementi quali le condizioni di visibilità, la separazione del traffico, la presenza di perturbazioni in quota, ecc..

#### Richiesta n°2

*Definire e pubblicare la quantità di tempo minima necessaria per la sicurezza fra un decollo ed un atterraggio nella stessa direzione.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

Non vi sono automatismi nella determinazione dell'uso della pista, bensì specifiche regole dettate dalle normative e procedure specifiche, a loro volta in funzione delle puntuali situazioni in essere. Infatti, la distribuzione dei movimenti fra le due direttrici dipende da diversi fattori fra i quali la direzione e velocità del vento, che dunque non è l'unico parametro di riferimento.

#### Richiesta n°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.*

**Riscontro (non accettabile)**

Nell'ambito delle procedure di gestione del traffico aereo sono definiti diversi parametri (direzione e velocità del vento, condizioni di visibilità, tempi di separazione ecc...) in attuazione alle norme e regolamenti di settore.

In generale rispetto ai primi 3 punti, sulla pubblicazione di dati tecnici inerenti la operatività aeroportuale preme evidenziare la massima disponibilità della società di gestione aeroportuale nel collaborare proattivamente con gli Enti territoriali per garantire la più idonea informazione al pubblico sui dati di traffico e di rumore aeroportuale. Anche per tale ragione la implementazione del servizio "Public Viewer" (disponibile sul sito internet dell'Aeroporto di Bologna) è stata preceduta da attente valutazioni congiunte con il Comune di Bologna ed ARPAE sul grado di dettaglio e tipo di informazioni da fornire, in relazione alla necessità di assicurare adeguata chiarezza delle informazioni stesse nei riguardi del pubblico.

Richiesta n°4

*Sanzionare efficacemente ogni violazione non giustificata alla regola generale che minimizzi l'uso del cielo sopra la città.*

**Riscontro**

Si conferma che il regime sanzionatorio è già in atto da diversi anni e gestita da ENAC.

Richiesta n°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.*

**Riscontro**

Il sistema di atterraggio strumentale (ILS) è definito come un ausilio di avvicinamento alla pista di precisione basato su due raggi radio che insieme forniscono ai piloti una guida sia verticale che orizzontale durante un avvicinamento all'atterraggio. Il localizzatore (LOC) fornisce una guida azimutale, mentre il Glideslope (GS) definisce il corretto profilo di discesa verticale. Anche i segnalatori luminosi e le luci di pista ad alta intensità possono essere forniti come ausili all'uso di un ILS, anche se oggi è più probabile che i primi siano stati sostituiti da un DME integrato nell'ILS o da uno altrimenti situato sull'aeroporto, ad esempio con un VOR.

Le antenne ILS GS sono normalmente dislocate sull'aerodromo; trasmettono due fasci stretti che si intersecano, uno leggermente al di sotto del profilo verticale richiesto e l'altro leggermente al di sopra di esso che, dove si intersecano, definiscono l'indicazione "on GS" (vedi Figura 2). L'equipaggiamento dell'aeromobile indica lo spostamento dell'aeromobile sopra o sotto la GS. Le antenne GS sono generalmente posizionate in modo tale che la pendenza di planata fornisca un'altezza di attraversamento della soglia della pista di circa 50 piedi. L'angolo GS normale è di 3 gradi ma possono verificarsi eccezioni, solitamente per soddisfare particolari vincoli di avvicinamento come il terreno o l'abbattimento del rumore.

Se vengono forniti segnali di segnalazione, saranno posizionati sulla pista di avvicinamento ILS a distanze notificate dall'atterraggio (vedere Figura 2). Tipicamente, il primo marker beacon (l'Outer Marker) si trova a circa 5 NM dal touchdown mentre il secondo marker beacon (il Middle Marker) si trova a circa 1 NM dal touchdown.

Un avvicinamento non può normalmente essere continuato a meno che il raggio visivo di pista (RVR) non sia superiore al minimo specificato. Quando viene effettuato un avvicinamento, il pilota segue la guida ILS fino al raggiungimento dell'altezza di decisione (DH). Al DH, l'avvicinamento può essere

continuato solo se è disponibile il riferimento visivo specificato, altrimenti deve essere effettuato un riattaccata.

Sono definite categorie speciali di avvicinamento ILS che consentono a piloti adeguatamente qualificati che pilotano aeromobili adeguatamente equipaggiati su piste adeguatamente attrezzate utilizzando sistemi ILS adeguatamente qualificati di continuare un avvicinamento ILS senza acquisire un riferimento visivo a un DH inferiore allo standard di categoria I di 200 piedi sopra l'elevazione della soglia della pista (arte) e farlo quando una RVR riportata inferiore ai 550 metri solitamente associati alla Categoria I:

- La categoria II consente una DH non inferiore a 100 piedi e una RVR non inferiore a 300 m;
- La categoria IIIA consente una DH inferiore a 100 piedi e una RVR non inferiore a 200 m;
- La categoria IIIB consente una DH inferiore a 50 piedi e una RVR non inferiore a 50 m;
- La categoria IIIC è un atterraggio automatico completo con guida di roll-out lungo la linea centrale della pista e non si applicano limitazioni DH o RVR. Questa categoria non è attualmente disponibile di routine principalmente a causa dei problemi che sorgono con le manovre a terra dopo l'atterraggio.

Ulteriori informazioni sulle caratteristiche dei sistemi ILS sono pubbliche e disponibili su varie piattaforme di informazione quali, ad esempio, Wikipedia.

#### Richiesta n°6

*Modernizzare hardware e software di controllo dei movimenti utilizzando la tecnologia tedesca Topsonic installata nel 2013 dal London City Airport.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

Non è necessario modernizzare hardware e software come richiesto in quanto:

- a) Il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale è pienamente conforme alle normative vigenti;
- b) L'intera dotazione hardware e software è mantenuta in efficienza nell'ambito di specifico programma di controlli, verifiche manutenzione;
- c) Periodicamente ARPAE verifica la corretta funzionalità del sistema, con specifico riferimento alle centraline acustiche. Inoltre, ARPAE ha pieno accesso al sistema di analisi ed acquisizione dati, a garanzia di massima trasparenza delle elaborazioni svolte;
- d) Nell'ambito della gestione sistematica del monitoraggio acustico aeroportuale, in sede di Gruppo Tecnico per il Rumore aeroportuale coordinato dal Comune di Bologna sono condivise analisi valutazioni sul sistema di monitoraggio in riferimento al numero e localizzazione delle postazioni di misura rispetto alla distribuzione del traffico aereo. A seguito di tali analisi possono scaturire azioni di modifica ed aggiornamento del sistema al fine di garantire sempre il più efficace rilevamento del rumore. A titolo esemplificativo nel corso del 2022, facendo anche seguito ad espressa richiesta di ARPAE, si è proceduto con lo spostamento della P6 (situata presso il centro sportivo di via Agucchi) per collocarla in posizione più prossima al corridoio di decollo degli aerei.

#### Richiesta n°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.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

Attualmente non è necessario sostituire le centraline di monitoraggio in quanto:

- a) Il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale è pienamente conforme alle normative vigenti;
- b) L'intera dotazione hardware e software è mantenuta in efficienza nell'ambito di specifico programma di controlli, verifiche manutenzione;
- c) Periodicamente ARPAE verifica la corretta funzionalità del sistema, con specifico riferimento alle centraline acustiche. Inoltre, ARPAE ha pieno accesso al sistema di analisi ed acquisizione dati, a garanzia di massima trasparenza delle elaborazioni svolte;
- d) Nell'ambito della gestione sistematica del monitoraggio acustico aeroportuale, in sede di Gruppo Tecnico per il Rumore aeroportuale coordinato dal Comune di Bologna sono condivise analisi valutazioni sul sistema di monitoraggio in riferimento al numero e localizzazione delle postazioni di misura rispetto alla distribuzione del traffico aereo. A seguito di tali analisi possono scaturire azioni di modifica ed aggiornamento del sistema al fine di garantire sempre il più efficace rilevamento del rumore. A titolo esemplificativo nel corso del 2022, facendo anche seguito ad espressa richiesta di ARPAE, si è proceduto con lo spostamento della P6 (situata presso il centro sportivo di via Agucchi) per collocarla in posizione più prossima al corridoio di decollo degli aerei.

#### Richiesta n°8

*Definire un leq totale massimo per ogni movimento ed applicare un'ammenda a tutti i vettori che lo superino su qualsiasi centralina.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

Si evidenzia quanto segue:

- a) non esistono riferimenti normativi né tecnici per determinare il parametro citato.
- b) Il sistema sanzionatorio prevede già specifico criterio di identificazione delle deviazioni dalle procedure di salita iniziale stabilito in sede di Commissione aeroportuale che vede anche la rappresentanza del Comune di Bologna.
- c) In ambito di "ammende" (\*) si ricorda che il regime di riscossione della IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili) prevede il pagamento dell'imposta a carico del vettore aereo per ciascun movimento in decollo e atterraggio. L'ammontare dell'imposta è stabilito in funzione del peso al decollo, del capitolo di rumorosità ICAO nonché della direttrice di movimento.

*(\*) ancorché l'IRESA non sia qualificabile come ammenda bensì come imposta*

#### Richiesta n°9

*Pubblicare mensilmente l'elenco delle ammende comminate e quelle realmente incassate*

#### **Riscontro**

È ENAC che ha questi dati e che nel caso li deve mettere a disposizione.

#### Richiesta n°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).*

#### **Riscontro**

Il Regolamento di Scalo è un documento tecnico rivolto ai soggetti operanti in ambito aeroportuale avente lo scopo di:

- Disciplinare le attività operative, a garanzia del loro regolare svolgimento, nel rispetto degli standard di servizio stabiliti, della legislazione vigente e a tutela della sicurezza dello scalo. Con riferimento agli aspetti connessi alla tutela della safety, sulla base di quanto previsto dai Reg (CE) 216/2008 e (UE) 139/2014, tutte le procedure ad essa correlate, a cui tutti i soggetti che operano in aeroporto devono obbligatoriamente attenersi, sono contenute nel Manuale di Aeroporto; a tal fine sono inseriti in RdS i rimandi alle parti di riferimento del Manuale.
- Regolamentare l'utilizzo, da parte di tutti gli operatori aeroportuali, degli spazi, delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali.
- Precisare le modalità tramite le quali infrastrutture e impianti vengono messi a disposizione degli utilizzatori.
- Regolamentare l'esercizio delle varie attività, in particolare quelle che si svolgono nelle aree di uso comune, a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo 18/99 riguardante la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità Europea.
- Evidenziare gli specifici obblighi per tutti i soggetti che operano in aeroporto.

Secondo quanto previsto dalle norme in materia i dati si riferiscono alla capacità oraria del sistema di pista in funzione dell'utilizzo delle diverse direttrici di movimento.

#### Richiesta n°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).*

#### **Riscontro**

Non vi sono ostacoli all'uso della Pista 30 o Pista 12 per i decolli, piuttosto condizioni che determinano di volta in volta l'assegnazione della pista in relazione all'esigenza di garantire le condizioni di sicurezza e regolarità delle operazioni di volo. Oltre al numero di movimenti, vi sono altri fattori concorsuali quali le condizioni meteo, di visibilità, limitazioni infrastrutturali.

#### Richiesta n°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.*

#### **Riscontro**

La definizione ed aggiornamento della zonizzazione acustica aeroportuale è competenza della Commissione aeroportuale istituita ai sensi del DM 31.10.1997 alla quale si rimanda ogni valutazione in merito. In ogni caso si evidenzia quanto segue:

- a) la zonizzazione acustica aeroportuale non è determinata con l'utilizzo del modello INM, bensì identificando sul territorio le zone di rispetto che compongono la zonizzazione stessa.
- b) Il modello AEDT integra le funzionalità del modello INM (tutt'ora affidabile ed utilizzato) con il modulo emissivo e dispersivo di qualità dell'aria.

#### Richieste 2022

#### Richiesta n°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.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

L'azione proposta riguarda la modifica delle attuali procedure e restrizioni operative antirumore, per cui si rimanda ogni valutazione alla competente Commissione aeroportuale. In ogni caso si

evidenza che già ora nella fascia oraria 06:00-23:00 è in vigore l'obbligo di preferenzialità della Pista 30 per i decolli. In attuazione al principio di preferenzialità, ogni qualvolta consentito dalle condizioni di sicurezza del volo i decolli sono operati per Pista 30 e conseguentemente regolati gli atterraggi. In attuazione delle procedure operative antirumore, mediamente il traffico aereo in sorvolo sull'abitato di Bologna è circa il 40% del traffico complessivo.

Inoltre, si evidenzia quanto segue:

- a) ulteriori estensioni della fascia oraria di attuazione delle restrizioni operative potrebbe comportare una riduzione significativa della capacità operativa dello scalo,
- b) la normativa nazionale in materia di rumore aeroportuale stabilisce il periodo notturno nella fascia oraria 23-06,
- c) non risultano esperienze in Italia di altri aeroporti che hanno esteso la fascia oraria notturna oltre il periodo 23-06.,
- d) Non risulta chiaro il motivo di identificare la fascia oraria 13:30-15:30 anziché altri orari che compongono il periodo diurno.

#### Richiesta n°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.*

#### **Riscontro**

*Nel corso del 2022 la Scrivente ha completato, con specifico incarico affidato ad ENAV, uno studio preliminare sulla possibile riduzione del sorvolo delle aree abitate del Q. Navile, con specifico riguardo allo spostamento delle rotte di decollo sulle zone a minor densità abitativa localizzate fra il corso del fiume Reno e l'abitato di Corticella. Lo studio è stato formalmente condiviso in sede di ultima Commissione aeroportuale riunitasi in data 7 Marzo 2023 ed è già stato attivato a partire dal 19/6/23 la fase sperimentale per addivenire a inizio settembre alla approvazione delle nuove procedure da parte di ENAV.*

#### Richiesta n°3

*Divieto di decollo da P12 e atterraggio da P30 per i voli cargo.*

#### **Riscontro**

Presso l'aeroporto di Bologna sono già in vigore restrizioni operative sull'uso delle piste, vevoli non solo per i voli cargo ma per tutti i voli in partenza e arrivo presso lo scalo. Eventuali modifiche alle attuali procedure e restrizioni antirumore devono essere valutate in sede di competente Commissione aeroportuale ex Art.5 DM 31.10.1997.

#### Richiesta n°4

*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.*

#### **Riscontro**

Le procedure RNAV sono già adottate presso l'aeroporto di Bologna per tutte le operazioni di partenza e arrivo. Per quanto concerne i sorvoli delle aree abitate si evidenzia che nel corso del 2022 la Scrivente ha completato, con specifico incarico affidato ad ENAV, uno studio preliminare di soluzioni operative di riduzione del sorvolo delle aree abitate del Q. Navile, con specifico riguardo alla possibilità, come suggerito in sede di richiesta, di spostare le rotte di decollo sulle zone a minor

densità abitativa localizzate fra il corso del fiume Reno e l'abitato di Corticella. Alla data del presente documento gli esiti dello studio sono oggetto di condivisione in sede di Commissione aeroportuale ex Art.5 DM 31.10.1997.

#### Richiesta n°5

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.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

L'acquisizione del 60% della Società di gestione dello scalo di Forlì, risalente al 1997, non fu fatta con "l'intento di usarlo come pista sussidiaria per far fronte alla prevista espansione delle compagnie low cost evitando problemi ambientali su Bologna" dato che lo sviluppo del settore low-cost avvenne a livello europeo in un periodo successivo, mentre l'apertura della base Ryanair a Bologna risale alla fine del 2008, ben 11 anni dopo. Inoltre si evidenzia quanto segue:

- a) attualmente AdB non ha alcuna partecipazione nella Società di gestione dell'aeroporto di Forlì
- b) la Regione, ai sensi della normativa vigente, non ha responsabilità diretta sullo sviluppo e gestione del sistema aeroportuale, inoltre questa sussidiarietà non è prevista dal Piano nazionale Aeroporti.

#### Richiesta n°6

*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.*

#### **Riscontro (non accettabile)**

L'area indicata non potrebbe contenere una pista di volo data la presenza di diverse interferenze ovvero:

- presenza degli apparati di radioassistenza alla navigazione aerea all'interno del sedime aeroportuale,
- presenza di attività estrattive in corso e un polo logistico di recente realizzazione nell'area interclusa fra il sedime aeroportuale e via Due Scale;
- presenza dell'abitato di Lippo di Calderara nella immediata vicinanza della ipotetica testata pista;
- presenza di aree già interessate dal progetto di realizzazione di una fascia boscata quale opera di compensazione ambientale prescritta in esito al procedimento di VIA per il Masterplan aeroportuale.