

## Verbale della riunione della Commissione Aeroportuale del 12 aprile 2016

**Ordine del giorno:** la valutazione degli effetti generati dall'introduzione del nuovo scenario di riferimento votato nel corso della riunione del 23 febbraio 2015.

Lo scenario di riferimento votato all'unanimità, consolida la nuova SID 070 e prevede una diversa durata degli scenari (nel primo giorno lo scenario di sinistra ha una durata di un'ora in più). L'analisi del traffico si rende necessaria prima della votazione dello Scenario Ottimale di minimo impatto. Uno strumento indispensabile che permetterà di perfezionare le fasi successive che riguardano:

- la zonizzazione acustica aeroportuale.
- il monitoraggio del clima acustico risultante;
- gli interventi sanzionatori sugli operatori aerei che violano le disposizioni adottate;
- la predisposizione dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore con interventi sul territorio.

I lavori della Commissione non si esauriranno con la votazione dello scenario ottimale, in quanto il traffico continuerà ad essere ugualmente monitorato e misurate le ricadute relative a modifiche nelle configurazioni dello stesso.

Il dott. Tognetti, rappresentante della Provincia di Novara e del Comune di Castelletto Ticino, chiede la possibilità di costituire un tavolo di lavoro mirato ad un riconoscimento del diritto dei Comuni piemontesi a partecipare a pieno titolo alla Commissione Aeroportuale, prima di procedere alla votazione dello scenario ottimale.

La dott.ssa Musumeci chiarisce che La Commissione Aeroportuale viene formalmente costituita con apposito provvedimento del Direttore Aeroportuale competente e, per quanto riguarda i rappresentanti dei Comuni, la norma prevede:

**-un rappresentante per ognuno dei comuni compresi nell'intorno aeroportuale (per definizione, l'estensione del territorio circostante l'aeroporto, pari all'area in corrispondenza della quale l'indicatore LVA assume valori superiori a 60 dB(A).**

Il compito della Commissione Aeroportuale è quello di definire i confini delle zone di rispetto nell'intorno aeroportuale, Allo scopo deve preventivamente individuare lo scenario di traffico ottimale ai fini del contenimento del rumore e le conseguenti procedure antirumore.

Il dott. Falsina conferma la necessità di consolidare l'attuale assetto con lo scenario ottimale.

La dott.ssa Angius di Arpa presenta i dati emersi dall'analisi. Al fine di valutare gli effetti generati dalla nuova rotta e dalla differente durata degli scenari, ha confrontato i dati di tre periodi degli anni 2013-2014 e 2015 e definito le curve isofoniche, utilizzando il metodo delle tracce reali. Relativamente alla valutazione della popolazione esposta, non disponendo del dato georeferenziato per tutti i Comuni interessati è stato verificato solo il dato fornito dai comuni di Somma Lombardo e Casorate Sempione. Una valutazione completa richiede il dato del Comune di Arsago Seprio.

I risultati attesi si discostano da quelli reali in quanto nel frattempo sono intervenute diverse variabili che riguardano:

- la destinazione;
- il mix di flotta;
- la tipologia di traffico;
- la maggiore presenza di voli cargo..

Il dott. Giarratano precisa che l'assetto delle rotte preesistenti non è cambiato, l'unico elemento di novità è stato l'introduzione della rotta 070, conferma invece che diverse variabili sono intervenute e tra queste le diverse destinazioni e il mix di flotta.

Elenca tutte le misure di mitigazione approvate in Commissione Aeroportuale ed implementate nel corso degli anni precedenti. Sottolinea, inoltre, che, con l'introduzione delle rotte di precisione PRNAV, la dispersione del rumore al suolo si è notevolmente ridotta..

Il dott. Bellaria,, Sindaco del Comune di Somma, rileva uno sbilanciamento verso ovest ed invoca il principio di equa ripartizione, chiedendo che vengano presi in considerazione i dati della centralina di rilevamento posta al centro del Comune.

SEA precisa che la centralina è *una postazione classificata come "A" (Ambientale)* ed è per questo motivo che i dati non coincidevano con le elaborazioni presentate da ARPA. Le centraline che assicurano una corretta correlazione con il traffico aereo sono *quelle classificate "M" (Monitoraggio)*. Le differenze dipendono dagli elementi disomogenei al traffico aereo (elementi che la centralina di tipo "A" non è in grado di discernere). Assicura, comunque, che i valori non superano la soglia 60 (che era lo scopo, dell'attivazione del dispositivo).

Il prof. Montagnoli, Sindaco del Comune di Arsago Seprio, ringrazia la Commissione per il lavoro svolto, fa presente il maggior disagio che subiscono i Comuni a nord delle piste rispetto ai Comuni piemontesi. Chiede la possibilità, più volte sollecitata, di ottenere una misura di compensazione del disagio in occasione di nebbia persistente; lo scorso inverno il fenomeno meteorologico ha determinato, per le procedure di bassa visibilità in atto, un continuo sorvolo del Comune e pertanto la pausa di riposo prevista dall'alternanza degli scenari non è stata garantita.

I Sindaci dei Comuni dell'intorno aeroportuale esprimono apprezzamento per i lavori della Commissione e si dichiarano favorevoli alla votazione dello scenario ottimale.

ENAC conclude ricordando che nel corso del prossimo incontro si voterà lo scenario ottimale.

La richiesta avanzata dal Sindaco del Comune di Arsago Seprio sarà oggetto di valutazione con ENAV, SEA e i Comuni di Casorate Sempione e Somma Lombardo.