

**Verbale della riunione della Commissione Antirumore
Aeroporto di Firenze del 12 maggio 2017**

Il giorno 12 maggio 2017, presso la sala riunioni della Direzione Aeroportuale Toscana, si è riunita la Commissione Aeroportuale di Firenze per discutere sui seguenti temi posti all'ordine del giorno:

- ✓ **Approvazione della richiesta di modifica della procedura di salita iniziale attualmente in vigore**
- ✓ **Varie ed eventuali**

Sono presenti:

Enac:	Dott.ssa Fabiola Cardea, Direttore della Direzione Aeroportuale Toscana e Presidente della Commissione; Dott.ssa Angela Acernese;
Comune di Firenze:	Arch. Marcello Cocchi
Enav:	Dott. Aldo Crisafulli; Sig. Alessandro Mannino
Ispra/Mattm	Ing. Francesca Sacchetti
Regione Toscana:	Dott. Furio Forni
AOC:	Sig. Michael Holmlund
Softtech:	Dott. Mauro Roncari; Dott.ssa Tiziana Agostini
Toscana Aeroporti S.p.A.:	Dott. Marco Galli

Il referente Arpat, Dott.ssa Cristina Giannardi, dopo aver dato la sua iniziale disponibilità, con successiva nota, trasmessa a mezzo pec il giorno 3 maggio 2017, comunicava di non poter partecipare per un subentrato impegno.

Si riportano di seguito le argomentazioni relative ai punti dell'O.d.G.

- ✓ **Approvazione della richiesta di modifica della procedura di salita iniziale attualmente in vigore .**

La dott.ssa Cardea, prima di introdurre l'argomento oggetto di discussione, provvede a dare il benvenuto al nuovo responsabile della tutela dell'ambiente della Società di Gestione Toscana Aeroporti S.p.A., dott. Marco Galli, subentrato, dallo scorso febbraio, all'ing. Perini, demandato ad altri incarichi.

Introduce poi l'argomento per linee generali e passa la parola al dott. Crisafulli, referente ENAV, affinché relazioni in merito alla richiesta di approvazione della



modifica della procedura di salita iniziale attualmente in vigore sull'aeroporto di Firenze.

Il dott. Crisafulli spiega che, con l'approssimarsi della *summer*, ENAV ha ritenuto di invitare i vettori a partecipare ad un briefing informativo in cui poter evidenziare eventuali criticità che possano verificarsi durante tale periodo stagionale.

Durante queste riunioni, la prima delle quali risale alla summer 2016, i vettori che hanno partecipato, ossia Swiss, Vueling, Air France e Air Dolomiti hanno espresso l'esigenza di incrementare l'attuale velocità massima di 185 nodi (IAS3 MAX =185KT) prevista durante la procedura di salita iniziale e decollo.

La genesi di tale esigenza deriva dal fatto che il mantenimento di tale velocità aumenta il carico di lavoro dell'equipaggio di condotta e pertanto sarebbe opportuno, per motivi di safety, incrementare tale velocità di salita di 25 kt.

ENAV ha condotto uno studio sulla possibilità di variazione di questa velocità. Le cui risultanze sono state condivise con nota interna prot. 45203 del 16 marzo 2017 (allegata al presente verbale). L'incremento della IAS da 185 KT a 210 kt per la Rwy 23 risulta fattibile dal punto di vista dei requisiti e criteri di progettazione del DOC 8168 PANS-OPS.

Tuttavia, trattandosi di variazione dell'attuale procedura iniziale prevista e attualmente in vigore sull'aeroporto di Firenze, necessita dell'approvazione da parte della Commissione Aeroportuale nel rispetto della normativa vigente.

Il rappresentante ISPRA/MATTM ingegner Sacchetti, chiede spiegazioni e chiarimenti per capire se tale approvazione è relativa all'introduzione di una nuova procedura antirumore o solo ad variazione di una procedura antirumore già esistente.

Il dottor Crisafulli precisa che la rotta antirumore già esistente è stata approvata con disposizione Enac dell'08 gennaio 2002 e che l'odierna richiesta riguarda solo la variazione della velocità di salita iniziale.

Il dottor Crisafulli riassume la procedura in vigore descritta in AIP al punto AD2 LIRQ6 –REV10/11 2016 (allegata al presente verbale), evidenziando i seguenti passaggi:

- ✓ Dopo il decollo mantenere la rotta TR226 fino al raggiungimento della quota di 600 piedi
- ✓ Virata a destra fino ad intercettare la rotta TR 269
- ✓ Il mantenimento della velocità massima di 185 nodi
- ✓ Al raggiungimento della distanza di 7 miglia nautiche dal DME dell'aeroporto di Firenze (D7 PRT) la procedura si differenzia a seconda della SID assegnata come è visibile nella figura allegata alla documentazione AIP.

La proposta di modifica della procedura riguarda solo la variazione della velocità massima da 185kt a 210kt durante la procedura di salita; tale variazione sarebbe visibile solo nella parte grafica e non nella parte descrittiva. Tale incongruenza richiederà comunque di essere armonizzata per rendere coerente la parte descrittiva con la parte grafica, e ciò avverrà su input di ENAC.



La dottoressa Cardea chiede al responsabile della Tutela Ambientale di Toscana Aeroporti, dottor Galli se il Gestore abbia provveduto ad effettuare le richieste valutazioni sui possibili effetti della rumorosità a terra degli aeromobili in relazione alla proposta di modifica della procedura di salita iniziale e della rotta antirumore per decolli RWY 23.

Il Dottor Galli, comunica che la Società di gestione Toscana Aeroporti ha provveduto ad eseguire uno studio su questa problematica che però non è in condizione di presentare nell'ambito dell'odierna riunione e dichiara che, sulla base delle considerazioni effettuate e in relazione ai risultati delle modellazioni elaborate è possibile affermare che questa modifica della velocità, da IAS max 185 kt (attuale procedura) a IAS max 210 kt (modifica prevista), non comporta significative variazioni del rumore a terra in quanto non si prevedono livelli di rumorosità superiori ai quelli stimati nelle modellazioni elaborate

La relazione viene poi trasmessa alla Direzione Aeroportuale affinché tutta la Commissione ne abbia contezza e sia in grado di valutarla. Essa è dunque allegata al presente verbale, e ne costituisce parte integrante.

La dottoressa Cardea propone di introdurre questa variazione a carattere sperimentale per un periodo di tre mesi e poter così acquisire le evidenze dell'impatto effettivo che essa potrà avere sul rumore al suolo.

Conclusioni

La Commissione conclude che la sperimentazione avrà luogo solo a valle della valutazione e conseguente approvazione da parte di tutti i membri della Commissione delle risultanze dello studio effettuato dalla Società di Gestione, allegato e parte integrante del presente verbale.

Tale documentazione si riterrà approvata se non saranno prodotti commenti o dinieghi entro trenta giorni dall'invio del presente verbale.

✓ Varie ed eventuali

Durante le precedenti riunioni della Commissione Aeroportuale, l'ingegner Sacchetti, referente ISPRA/MATTM, comunicava che, nell'ambito delle attività in corso per attuare l'armonizzazione della normativa nazionale a quella europea prevista dall'art. 19 della legge 161/2014, erano stati costituiti dei gruppi di lavoro che coinvolgevano soggetti istituzionali e diversi *stakeholder* e che tale armonizzazione non era giunta ancora a conclusione in quanto i termini erano stati prorogati, e che la nuova normativa avrebbe dovuta essere emanata, attraverso l'adozione di uno o più decreti legislativi, entro la fine dell'anno 2016.

Oggi, su richiesta del presidente di Commissione, l'ingegner Sacchetti comunica che il percorso normativo si è concluso con la recente emanazione del D.Lgs. n.42,



del 17 febbraio 2017, entrato in vigore dal 19 aprile 2017, che prevede l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico come richiesto dalla Legge Europea (L.n.161/2014), tale decreto va a modificare in alcuni punti la L.Q. 447/95 e il D.Lgs. 194/2005. L'ingegner Sacchetti fa quindi presente che la problematica relativa ai voli notturni, oggetto di discussione nell'ambito di uno dei gruppi di lavoro che si è occupato dell'inquinamento originato dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, è rimasta in sospeso, e che tale questione sarà ricompresa e discussa nell'ambito dell'aggiornamento dei decreti sul rumore aeroportuale previsto dalla Legge Quadro.

L'ingegnere Sacchetti aggiorna inoltre la Commissione relativamente ad un'altra importante tematica ancora in sospeso, ossia l'approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente del piano di contenimento ed abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/2000.

In riferimento a tale punto si procede a fare un excursus generale della storia dello stato di avanzamento dei lavori del piano di contenimento del rumore presentato dalla Società di Gestione (ex AdF) al Ministero dell'Ambiente, il quale aveva avviato, con la collaborazione dell'Ispra, l'iter tecnico amministrativo di verifica e approvazione del piano.

Il Piano presentava delle lacune, per cui erano state richieste alcune integrazioni da parte del gestore. Ad oggi nonostante la Società di Gestione abbia provveduto a fornire ciò che era stato richiesto per render possibile la conclusione del procedimento di approvazione, il Ministero dell'Ambiente non ha ancora provveduto a comunicare alle parti interessate gli esiti dell'iter istruttorio.

In riferimento a tale punto, l'Ingegnere Sacchetti fa presente di aver inviato al Ministero, a giugno 2016, una nota di richiesta di informazioni, ma senza ricevere alcun riscontro.

Pertanto propone al gestore dell'aeroporto, in qualità di proponente del Piano, di richiedere un riscontro in merito alla Dott.ssa Paola Schiavi, responsabile del Ministero per la tematica inquinamento acustico..

La dottoressa Cardea comunica che le criticità riguardanti i tracciati anomali sono state definitivamente risolte e la Società di Gestione, dal mese di gennaio 2017, ha ripreso a trasmettere alla Direzione Aeroportuale i tracciati da cui risulta una palese violazione della procedura antirumore in vigore sull'aeroporto di Firenze, affinché la Direzione Aeroportuale irroghi le sanzioni previste in caso di violazione della sopracitata procedura.

La dottoressa Acernese (Enac) invita il Gestore, nella persona del dottor Galli, data la difficoltà di reperire le generalità di alcuni esercenti (ragione sociale e sede legale) ad adoperarsi al fine di mettere in atto una procedura che possa garantire l'acquisizione di tali elementi e la successiva comunicazione alla Direzione Aeroportuale, in quanto essi sono presupposti necessari per procedere alla notifica dei verbali di accertamento e contestazione di violazione della procedura antirumore.



Infine, il Presidente della Commissione chiede al dottor Galli aggiornamenti sulle modalità di pubblicazione dei dati di monitoraggio per le quali era stata rilevata, nella precedente riunione, qualche carenza in chiarezza e in completezza.

Il dottor Galli si riserva di fare un approfondimento e richiede la trasmissione del verbale dell'ultima riunione della Commissione aeroportuale tenutasi il 10 05 2016.

I lavori si chiudono alle ore 13.00

Il Presidente della Commissione

Dott.ssa Fabiola Cardea

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

AA