

domenica 12 ottobre 2008 cronaca pag. 12

AEROPORTO. In giugno lo scalo aveva dato l'obbligo di virata dopo il decollo per evitare il sorvolo di zone molto abitate

Voli dal Catullo, ancora rumore e inquinamento

di Giorgia Cozzolino

«Stop al rombo degli aerei sulla città», si era detto nel giugno scorso quando l'aeroporto Catullo aveva dato avvio alla nuova procedura, licenziata da Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) con il contributo e la supervisione dello stato maggiore dell'aeronautica, secondo la quale si obbligavano i piloti alla virata a fine pista una volta raggiunti i 200 metri di altezza. Il tutto per evitare che gli aerei disturbino i centri più densamente abitati dei Comuni di Verona, Villafranca e Sommacampagna, anche loro coinvolti nel progetto.

Una procedura che non viene completamente rispettata, come aveva già rilevato il consigliere provinciale del Pd Vincenzo D'Arienzo con un'interrogazione al presidente Mosele e con una lettera ad Arpav e al prefetto Fortunati, alla quale si chiedeva anche di valutare la situazione in sede di Comitato per la pubblica sicurezza. «Sebbene i voli nell'ambito di Santa Lucia, Golosine e Stadio siano diminuiti», denuncia D'Arienzo, «il fenomeno non è sparito e nonostante le mie denunce né l'amministrazione comunale né quella provinciale si sono mosse». E prosegue: «Solo Arpav ha risposto spiegando che il sistema di monitoraggio non è ancora operativo e che i dati dei rilievi fonometrici svolti in estate sono ancora in fase di elaborazione. Se tali dati non sono disponibili, lo sono però secondo Arpav quelli relativi all'inquinamento atmosferico che mostrano livelli rilevanti di biossido di azoto». E conclude: «Mi auguro che a breve i soggetti preposti, all'evidenza dei nuovi dati, si attivino per chiarire la situazione».

Lo stesso assessore all'Ambiente Federico Sboarina, che si era detto soddisfatto della nuova procedura, conferma che gli aerei continuano, anche se in misura minore, a sorvolare a bassa quota le abitazioni di Verona Sud. «Il problema è che mentre alcune compagnie si sono adeguate alle nuove virate, altre, forse per risparmiare carburante, continuano con le rotte precedenti», ammette. E precisa: «La difficoltà sta nel fatto che per sanzionare tali compagnie è necessario un sistema di monitoraggio collegato alle tracce radar di cui l'aeroporto è sprovvisto. Infatti le tracce radar dell'aeronautica militare non sono disponibili e si sta cercando di ottenerle dagli aeroporti di Bergamo e Padova. Non è nostra competenza, ovviamente spetta all'aeroporto, ma essendo una cosa importante per la quale riceviamo diverse segnalazioni dai cittadini, cerchiamo anche noi di fare la nostra parte, cercando di stare con il fiato sul collo degli enti competenti». Le parole dell'assessore Sboarina trovano conferma nelle dichiarazioni rilasciate dai vertici del Catullo che annunciano che è stato deliberato l'acquisto di quattro centraline, due per l'aeroporto di Brescia e due per lo scalo veronese. Saranno installate nei prossimi mesi. Rilevatori di rumore che però da soli non potranno, secondo la direzione aeroportuale, collegare il trasgressore della procedura alla rotta effettuata senza i dati forniti dai radar. Dati per i quali il Catullo avrebbe già fatto richiesta ad Enav, la società nazionale assistenza al volo. Una richiesta che è stata anche sollecitata dalla Commissione anti rumore dello scalo.

