

Commenti alla Circolare APT-26A

Società o Associazione che propone i commenti: **Comune di Sommacampagna - VR** data: 21/09/2012

1. N°	2. Riferimento Circolare (Paragrafo/Comma)	3. Commento	4. Motivazione
1	Pagina 1 – paragrafo: CONTENIMENTO DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO NELL'INTORNO AEROPORTUALE	L'oggetto della circolare è "equivoco" e andrebbe così sostituito: <i>"INDIVIDUAZIONE, CONTENIMENTO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO NELL'INTORNO AEROPORTUALE"</i> .	Così scritto sembra che la Circolare voglia contenere l'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale, quando in realtà poi effettivamente non serve a nulla, per la mancata individuazione delle sorgenti di rumore e delle opere di mitigazione.
2	Pagina 2 - Paragrafo Adeguare la circolare alla nuova organizzazione dell'Enac e definire alcune metodologie ai fini della determinazione delle violazioni delle procedure antirumore aggiornando nel contempo la procedura amministrativa per l'irrogazione delle sanzioni	Questo paragrafo andrebbe così riscritto: <i>Adeguare la circolare alla nuova organizzazione dell'Enac e definire le metodologie necessarie all'individuazione, al contenimento e alla mitigazione dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale, aggiornando nel contempo la procedura amministrativa per l'irrogazione delle sanzioni</i>	Se l'oggetto della circolare va modificato è evidente che anche il testo della motivazione va adeguato al nuovo contesto.
3	Pagina 4 – 1° paragrafo Il rumore provocato dagli aeromobili, percepito nell'intorno degli aeroporti, dipende da svariati fattori, tra cui i principali sono l'architettura dello spazio aereo (la rete di rotte di ingresso ed uscita che servono uno specifico aeroporto), la distribuzione del traffico sulle varie rotte, i tipi di aeromobile che operano, le procedure operative adottate per percorrere la rotta assegnata e così via.	Questo paragrafo andrebbe così integrato: <i>Il rumore provocato dagli aeromobili, percepito nell'intorno degli aeroporti, dipende da svariati fattori, tra cui i principali sono l'architettura dello spazio aereo (la rete di rotte di ingresso ed uscita che servono uno specifico aeroporto), la distribuzione del traffico sulle varie rotte, i tipi di aeromobile che operano, le procedure operative adottate per percorrere la rotta assegnata, la forma e la posizione delle infrastrutture aeroportuali, l'orografia del territorio e la posizione e la disposizione degli edifici esistenti nell'intorno aeroportuale e così via.</i>	L'inquinamento acustico aeroportuale, generato dalle varie sorgenti sia in movimento che ferme si amplifica e si potenzia anche per fenomeni di riflessione e diffrazione e pertanto anche queste variabili vanno individuate, contenute e mitigate.

4	<p>Pagina 3 – 2° paragrafo</p> <p>Poiché il fastidio causato dal rumore è legato alla percezione soggettiva, è necessario definire il clima acustico nell'intorno aeroportuale mediante criteri oggettivi e misurabili ed inoltre stabilire le condizioni per contenere l'inquinamento acustico entro limiti accettabili per la tutela dell'ambiente.</p>	<p>Questo paragrafo andrebbe così riscritto:  <i>Poiché l'inquinamento acustico come generato dalle infrastrutture aeroportuali è legato anche alla percezione soggettiva, è necessario definire il clima acustico che impatta nell'intorno aeroportuale mediante criteri oggettivi e misurabili al fine di individuare tutte le diverse sorgenti di rumore e stabilire le condizioni per contenere l'inquinamento acustico entro limiti accettabili per la tutela dell'ambiente anche realizzando opere ed interventi di mitigazione</i></p>	<p>L'inquinamento acustico aeroportuale, generato dalle varie sorgenti sia in movimento che ferme si amplifica e si potenzia anche per fenomeni di riflessione e diffrazione e pertanto anche queste variabili vanno individuate, contenute e mitigate.</p>
5	<p>Pagina 5 punto 4 Quadro Normativo</p>	<p>Alle normative qui indicate vanno aggiunte le normative comunitarie e nazionali relativamente alle Direttive V.I.A., V.A.S. e V.Inc.A</p>	<p>L'ENAC dimentica sempre che esistono queste direttive comunitarie</p>
6	<p>Pagina 5 punto 5</p> <p>Il fine principale delle vigenti disposizioni è quello di contenere l'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale entro limiti stabiliti. Per raggiungere tale risultato sono costruite delle curve isolivello - note come curve isofoniche - che vanno a delimitare l'intorno aeroportuale, suddividendolo in zone di rispetto specifiche, cui corrisponde un valore del livello di rumore predeterminato compatibile con il tipo di attività consentito in tali zone.</p>	<p>Questo paragrafo andrebbe così integrato:  <i>Il fine principale delle vigenti disposizioni è quello di contenere l'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale entro limiti stabiliti realizzando anche opere di mitigazione. Per raggiungere tale risultato devono essere costruite delle curve isolivello - note come curve isofoniche - che vanno a delimitare l'intorno aeroportuale, suddividendolo in zone di rispetto specifiche, cui corrisponde un valore del livello di rumore predeterminato compatibile con il tipo di attività consentito in tali zone.</i></p>	<p>Non si può solo contenere il rumore aeroportuale, deve essere anche mitigato.</p>
7	<p>Pagina 6 punto 5</p> <p>Qualora venga scelta la popolazione come parametro per minimizzare gli effetti del rumore, può essere preso in esame il numero di persone per comune oppure il numero di persone per densità abitativa oppure la popolazione</p>	<p>Questo paragrafo andrebbe così integrato:  <i>Scelta la popolazione come parametro per minimizzare gli effetti del rumore, può essere preso in esame il numero di persone per comune oppure il numero di persone per densità abitativa oppure la popolazione complessiva dell'intorno aeroportuale, comunque a tutta quella popolazione che è soggetta</i></p>	<p>Della popolazione può essere soggetta solo a rumore di sorvolo, altra può essere disturbata dai rumori generati dagli aerei quando sono a terra, altra poi può essere disturbata da rumori conseguenti a riflessioni e difrazioni delle onde sonore, a volte</p>

	complessiva dell'intorno aeroportuale.	<i>anche agli effetti cumulativi delle varie sorgenti di rumore.</i>	con aumento dell'inquinamento.
8	Pagina 8 punto 7 Per ogni aeroporto aperto al traffico civile, è prevista la costituzione di una Commissione Aeroportuale presieduta dal Direttore Aeroportuale e composta da un solo rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti:	All'elenco dei rappresentanti della Commissione Aeroportuale, aggiungere: <i>Alle riunioni della Commissione Aeroportuale devono essere invitati i rappresentanti dei Comitati di cittadini che possono partecipare a pieno titolo ad esclusione della possibilità di voto.</i>	Ai lavori della Commissione Aeroportuale deve essere data maggiore pubblicità e trasparenza
9	Pagina 9 punto 7.1 Definizione dello scenario di traffico	Questo paragrafo deve essere così intitolato: <i>Definizione dell'impronta sonora dell'infrastruttura aeroportuale.</i>	Non è solo lo scenario del traffico che deve essere valutato per individuare l'impronta sonora dell'Aeroporto
10	Pagina 9 punto 7.1 Paragrafo Per identificare i confini delle zone di rispetto occorre determinare le curve di isolivello (curve ideali congiungenti punti del territorio corrispondenti ad uguali valori dell'indice LVA) ossia la mappa acustica.	Questo paragrafo andrebbe così integrato: <i>Per identificare i confini delle zone di rispetto occorre determinare le curve di isolivello (curve ideali congiungenti punti del territorio corrispondenti ad uguali valori dell'indice LVA) ossia la mappa acustica generata dalle diverse sorgenti del rumore aeroportuale nelle diverse situazioni da rilevare (temperatura, vento, ecc).</i>	E' evidente che se vi sono inquinamenti da rumore generate da diverse sorgenti, queste sorgenti devono essere valutate nelle diverse situazioni, di vento, di temperatura ecc ecc
11	Pagina 9 punto 7.1 Paragrafo Tali curve rappresentano l'impronta sul territorio del rumore generato da un determinato scenario di traffico (piste e rotte preferenziali, distribuzione dei movimenti sulle varie rotte, tipi di aeromobili, procedure operative adottate, etc.).	Questo paragrafo andrebbe così integrato: <i>La mappa acustica risultante rappresenta l'impronta sul territorio del rumore generato da un determinato scenario di traffico (piste e rotte preferenziali, distribuzione dei movimenti sulle varie rotte, tipi di aeromobili, procedure operative adottate, etc.).</i>	Ed è evidente che se vi sono inquinamenti da rumore generate da diverse sorgenti, è l'insieme di queste sorgenti che devono essere valutate nelle diverse situazioni, di vento, di temperatura ecc ecc
12	Pagina 9 punto 7.1 Variazioni di tale scenario comportano una diversa impronta sul territorio, quindi una conseguente modifica della mappa acustica.	Questo paragrafo andrebbe così integrato: <i>Variazioni di tale scenario comportano una diversa impronta sul territorio, quindi una conseguente modifica della mappa acustica che dovrà essere sottoposta alla verifica di assoggettabilità di VIA</i>	E' evidente che modifiche spaziali e/o capacitive dell'impronta del rumore aeroportuale devono prima ottenere un parere positivo a seguito di procedura di VIA.

		<i>(screening).</i>	
13	Pagina 9 punto 7.1 I criteri per la scelta degli scenari di traffico devono essere in accordo a quanto previsto dal D.M. 3.12.1999.	Questo paragrafo andrebbe così integrato: <i>I criteri per la scelta degli scenari di traffico devono essere in accordo a quanto previsto dal D.M. 3.12.1999 previo ottenimento parere positivo a seguito di procedura di VIA.</i>	E' evidente che modifiche spaziali e/o capacitive dell'impronta del rumore aeroportuale devono prima ottenere un parere positivo a seguito di procedura di VIA.
14	Pagina 9 punto 7.1 L'individuazione dello scenario di traffico ottimale deve partire da quello di riferimento ossia quello rappresentativo della situazione rilevata nell'anno civile precedente a quello di inizio dei lavori della Commissione.	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>L'individuazione dello scenario di traffico ottimale deve partire da quello di riferimento cioè quello calcolato prima della data del 14 marzo 1999 data di entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE ed eventuali incrementi capacitivi di traffico rispetto a quella data devono essere valutati se rispettosi della normativa nazionale e comunitaria sulla VIA.</i>	E' evidente che tutte le infrastrutture aeroportuali e gli impatti conseguenti devono essere valutati all'entrata in vigore della Direttiva 97/11/CE perché un incremento capacitivo di traffico e/o modifica di rotte rispetto a quella data, doveva essere sottoposto alla preventiva Valutazione di Impatto Ambientale.
15	Pagina 10 punto 7.1 Tale analisi consente di quantificare, in maniera oggettiva, come in corrispondenza di ognuna delle soluzioni di traffico esaminate varino le condizioni di inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale.	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>Tale analisi consente di quantificare, in maniera oggettiva, come in corrispondenza di ognuna delle soluzioni di traffico esaminate varino le condizioni di inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale e come queste varino rispetto alle differenti sorgenti e alle diverse situazioni, sia meteorologiche che territoriali.</i>	E' evidente che devono essere valutate tutte le sorgenti di rumore e le diverse propagazioni che queste hanno sul territorio anche valutando fenomeni di riflessione e difrazione.
16	Pagina 10 punto 7.2 Non è richiesta l'unanimità dei componenti.	Questo paragrafo va eliminato e va così sostituito: <i>E' richiesta l'unanimità dei componenti.</i>	E' ovvio che se, ad esempio, le rotte degli aerei vanno trasferite da un comune all'altro il comune che prima non era impattato dall'inquinamento aeroportuale ha diritto di opporsi e quindi vale l'unanimità dei voti.
17	Pagina 11 punto 7.2 Le informazioni di input per la determinazione delle curve sono:	A questo elenco va aggiunto anche: <i>Edifici interni ed esterni all'aeroporto che possono produrre effetti di riflessione difrazione.</i>	Vanno attentamente valutate tutte le sorgenti di rumore e ben valutate gli ampliamenti e i potenziamenti a causa dei fenomeni di riflessione e difrazione

18	<p>Pagina 12 punto 7.2 A seguito delle misurazioni possono rendersi necessarie azioni correttive volte a:</p>	<p>Dopo i punti “a” e “b” di questo capitolo, aggiungere un nuovo paragrafo <i>Una volta determinato e formalizzato lo scenario di traffico ottimale e le relative procedure antirumore, e dopo aver provveduto alla definitiva validazione della mappa acustica approvata dalla Commissione Aeroportuale questa dovrà essere sottoposta a procedura di VIA al fine della sua definitiva approvazione.</i></p>	<p>La Commissione Aeroportuale ovviamente può solo validare la mappa acustica che avrà efficacia solo dopo l’inserimento negli strumenti urbanistici comunali e previo parere positivo alla procedura di VIA</p>
19	<p>Pagina 12 punto 7.2 Il Direttore Aeroportuale deve quindi completare il quadro degli interventi per il contenimento del rumore, adottando anche adeguate misure operative a terra (es. disciplina sull’uso del thrust reverser, limitazioni riguardanti l’utilizzo dell’Auxiliary Power Unit) e particolari accorgimenti durante le prove motori; in particolare:</p>	<p>Dopo l’inserimento del precedente paragrafo deve essere modificato anche il successivo. <i>Comunque in attesa della conclusione dell’iter positivo della VIA, immediatamente, il Direttore Aeroportuale deve quindi completare il quadro degli interventi per il contenimento del rumore, adottando conseguentemente le migliori e le più adeguate misure operative a terra (es. disciplina sull’uso del thrust reverser, limitazioni riguardanti l’utilizzo dell’Auxiliary Power Unit, ) e particolari accorgimenti durante le prove motori; in particolare:</i></p>	<p>Se la VIA sarà negativa, il tutto deve tornare in discussione nella commissione Aeroportuale adeguando comunque l’operatività aeroportuale al decreto del ministero dell’Ambiente.</p>
20	<p>Pagina 13 punto 7.3 La zonizzazione acustica deve tener conto sia dei piani di sviluppo aeroportuale previsti dalla società di gestione dell’aeroporto che dei piani regolatori dei comuni circostanti.</p>	<p>Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>La zonizzazione acustica deve tener conto del piano di sviluppo aeroportuale e del relativo Decreto di Compatibilità Ambientale che l’abbia autorizzato e dei piani regolatori dei comuni circostanti.</i></p>	<p>E’ ovvio che un Piano di Sviluppo Aeroportuale che sia mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale è un atto nullo ed illegittimo.</p>
21	<p>Pagina 13 punto 7.3 Qualora la Commissione non sia in grado di definire all’unanimità le zone di rispetto, il Direttore Aeroportuale, in qualità di presidente della Commissione, riporterà tale situazione alla Direzione Generale dell’ENAC affinché la comunichi al Ministero dei Trasporti ovvero alle regioni</p>	<p>Questo articolo rimane invariato a conferma del commento come sopra espresso al punto 16.</p>	<p>Questo articolo conferma quanto proposto con il commento n° 16 perché è evidente che le decisioni della Commissione Aeroportuale devono essere prese all’unanimità dei presenti.</p>

	o alle province autonome territorialmente competenti, per la convocazione dell'apposita conferenza dei servizi.		
22	Pagina 13 punto 9 a. il monitoraggio delle singole operazioni di decollo e atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore;	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>a. il monitoraggio delle singole operazioni di decollo e atterraggio, compreso l'operatività aeroportuale prima del decollo e dopo l'atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore;</i>	E' evidente che devono essere monitorate tutte le sorgenti di rumore, non solo durante i decolli e gli atterraggi ma anche prima e dopo
23	Pagina 14 punto 9 b. la registrazione in continuo dei dati di ogni singolo evento ed il calcolo degli indici di inquinamento da rumore come indicato nell'allegato A al D.M. 31/10/97.	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>b. la registrazione in continuo dei dati di ogni singolo evento e di ogni singola sorgente di rumore ed il calcolo degli indici di inquinamento da rumore come indicato nell'allegato A al D.M. 31/10/97.</i>	E' evidente che devono essere monitorate tutte le sorgenti di rumore, non solo durante i decolli e gli atterraggi ma anche prima e dopo
24	Pagina 14 punto 9 - un numero sufficiente di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti;	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>le stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti che dovranno essere installate ed essere operative sono: minimo 3 per gli aeroporti fino a 1.000.000 di passeggeri; minimo 6 per gli aeroporti da 1.000.001 a 3.000.000 di passeggeri; minimo 9 per gli aeroporti da 3.000.001 a 6.000.000 di passeggeri minimo 12 per gli aeroporti da 6.000.001 a 10.000.000 di passeggeri Minimo 15 per gli aeroporti superiori ai 10.000.001 passeggeri.</i>	E' evidente che deve essere stabilito un minimo di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori anche perché queste devono valutare le varie sorgenti del rumore e le aree maggiormente impattate da queste
25	Pagina 14 punto 9 - una o più stazioni microclimatiche idonee a correlare gli eventi sonori con i dati meteorologici;	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>le stazioni microclimatiche (con rilevamento anche degli inquinanti aeriformi) idonee a correlare gli eventi sonori con i dati meteo climatici che dovranno essere installate ed essere operative sono: n° 1 per gli aeroporti fino a 1.000.000 di passeggeri; n° 2 per gli aeroporti da 1.000.001 a 3.000.000 di</i>	E' evidente che deve essere stabilito un minimo di stazioni microclimatiche che dovranno anche rilevare i vari tipi di inquinanti aeriformi, in modo che possano essere validati anche altri dati sull'inquinamento oltre a quelli sul rumore.

		<p><i>passaggeri;</i>  <i>n° 3 per gli aeroporti da 3.000.001 a 6.0000.000 di passeggeri</i>  <i>n° 4 per gli aeroporti da 6.000.001 a 10.000.000 di passeggeri</i>  <i>n° 5 per gli aeroporti superiori ai 10.000.001 passeggeri.</i></p>	
26	<p>Pagina 14 punto 9  <i>Nota: in carenza di tali stazioni si potrà fare riferimento ai dati meteo forniti da ENAV e da A.M., per quanto di competenza, per le finalità pubbliche di tutela della salute</i></p>	<p>Questa nota va eliminata e sostituita dal seguente nota:  <i>Nota: in carenza di tali stazioni il Direttore Aeroportuale facendo riferimento ai dati meteo forniti da ENAV, da A.M e da ARPAV, e per le finalità pubbliche di tutela della salute agirà emanando idonee direttive atte a limitare il traffico aeroportuale nei periodi di maggiore inquinamento</i></p>	<p>E' evidente che il Direttore Aeroportuale deve intervenire sempre quando vi sia da tutelare la salute pubblica</p>
27	<p>Pagina 16 punto 11  Il piano di risanamento acustico dovrà essere riesaminato e, laddove necessario, rielaborato almeno ogni 5 anni.</p>	<p>Questo paragrafo andrebbe così modificato:  Il piano di risanamento acustico dovrà essere riesaminato e rielaborato almeno ogni 5 anni e comunque prima quando vi siano modifiche spaziali qualitative e quantitative delle sorgenti del rumore .</p>	<p>E' evidente che se ad esempio di modificano le aree per la prova motori, tutto il piano di risanamento acustico deve essere rivisto, come se vengono modificate le direzioni di volo</p>
28	<p>Pagina 16 punto 12  L'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) istituisce e presiede la Commissione Aeroportuale di ciascun aeroporto aperto al traffico civile, adotta le procedure antirumore, contesta, attraverso i Direttori Aeroportuali, le violazioni ai vettori e conseguentemente riscuote le sanzioni amministrative, il cui introito è versato al bilancio dello Stato per destinarlo agli interventi di riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale.</p>	<p>Questo paragrafo andrebbe così modificato:  <i>L'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) istituisce e presiede la Commissione Aeroportuale di ciascun aeroporto aperto al traffico civile, adotta le procedure antirumore, contesta, attraverso i Direttori Aeroportuali, le violazioni ai vettori e conseguentemente riscuote le sanzioni amministrative, il cui introito è versato al bilancio della Regione, per incrementare il capitolo dell'IRESA – Imposta Regionale Emissioni Sonore Aeromobili, per destinarlo agli interventi di riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale.</i></p>	<p>Se l'IRESA è diventata una imposta regionale la cui finalità è raccogliere fondi da utilizzare per gli interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale, è evidente che anche la riscossione delle sanzioni deve essere destinata a rimpinguare il capitolo regionale.</p>
29	<p>Pagina 16 punto 12</p>	<p>Non si riesce a comprendere quale sia questa:</p>	

	all'Agenzia Regionale/Provinciale territorialmente competente.	“Agenzia Regionale Provinciale Territorialmente competente” come indicata a pagina 16 al punto 12 a meno che con questa indicazione si voglia identificare l'A.R.P.A. l'Agenzia Regionale Protezione Ambiente che è altra cosa.	
<b>30</b>	Pagina 16 punto 12 La società di gestione aeroportuale provvede all'installazione, alla gestione ed alla manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, e predispone, assumendone gli oneri, i piani di abbattimento del rumore di cui al para 10.	Questo paragrafo andrebbe così modificato: <i>La società di gestione aeroportuale provvede all'installazione, alla gestione ed alla manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale e delle centraline microclimatiche, e predispone, assumendone gli oneri, i piani di abbattimento del rumore di cui al paragrafo 10.</i>	E' evidente che è la società di gestione aeroportuale che deve sostenere le spese sia delle stazioni di monitoraggio del rumore che delle centraline microclimatiche
<b>31</b>	Pagina 16 punto 12 L'A.R.P.A. effettua ispezioni periodiche per verificare l'efficienza dei sistemi di monitoraggio e trasmette al Ministero dell'Ambiente e alla regione o provincia autonoma territorialmente competente una relazione sui controlli effettuati.	Dopo questo paragrafo aggiungerne uno nuovo: I dati rilevati dalle stazioni e dalle centraline devono essere rese pubbliche sul sito web della società aeroportuale con cadenza settimanale evidenziando anche le eventuali sanzioni erogate, indicando l'evento e la tipologia della sorgente.	Le informazioni ambientali devono essere rese pubbliche.
<b>32</b>	Pagina 17 punto 13	Dopo il punto 13, andrebbe scritto “ex novo” il capitolo 14 perché mancano le sanzioni da erogare alle società aeroportuali che non abbiano da rispettare quanto determinato in questa circolare.	E' evidente che il non rispetto di quanto contenuto in questa circolare deve limitare le capacità operative della infrastruttura aeroportuale in particolare la mancanza delle centraline deve essere sanzionata

I commenti come qui descritti verranno inviati a questo indirizzo di posta elettronica: [regolazione.ambienteapt@enac.gov.it](mailto:regolazione.ambienteapt@enac.gov.it)  
E la stessa documentazione “per essere validata e certificata” verrà inviata anche a: [direzione.generale@postacert.enac.gov.it](mailto:direzione.generale@postacert.enac.gov.it)