

COMMISSIONE AMBIENTALE AEROPORTUALE (Verona – Villafranca)

Beniamino Sandrini
Rappres. Comune di
Sommacampagna

Via del Fante, n° 21
37060 Caselle di Som.

Tel. 045 85 81 200

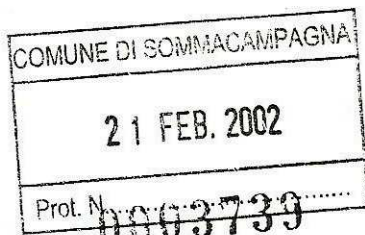
Fax. 045 85 89 904

Cell. 348 521 45 65

e_mail: sandriben@tin.it

All'attenzione del **Sindaco**
del Comune di Sommacampagna

Avv. *Gianluca Mengalli*



al **Presidente** Commissione Ambientale Aeroportuale
Dott. F. Canfarelli

Circoscrizione Aeroportuale di Verona-Villafranca
c/o Aeroporto "Valerio Catullo" (fax 045 8619014)
37060 Caselle di Sommacampagna (Verona)

e p.c. all' *Ing. Antonio Zerman*
rappresentante della **Società di Gestione Aeroporto**

e p.c. al **Presidente dell'A.N.C.A.I. – Fiumicino – Roma**

Caselle 21.02.2002

Oggetto: *Considerazioni personali*
Conseguenti alla 1^ riunione della "Commissione Ambientale Aeroportuale"

A seguito della prima convocazione della Commissione Ambientale Aeroportuale, nell'inviare al Sindaco di Sommacampagna la copia del verbale della riunione della suddetta Commissione, tenutasi il giorno 31 Gennaio 2002, colgo l'occasione di elencare una serie di considerazioni personali che meritano ulteriori approfondimenti. [Con preghiera, al Sindaco, di inviare queste considerazioni anche all'A.N.C.A.I. (di cui il Comune è socio) per ottenere collaborazione, suggerimenti e assistenza.]

Per il dott. Canfarelli, in primo luogo, sono a chiedere un diverso testo della lettera di convocazione delle riunioni e/o di comunicazioni della Commissione Ambientale Aeroportuale, come da schema allegato, in modo che, su una sola pagina, siano riportati: (A) i nomi dei componenti della commissione con indicato anche l'indirizzo di posta elettronica, (B) l'oggetto della comunicazione, (C) l'eventuale Ordine del Giorno, (D) gli eventuali allegati che saranno accompagnati.

Tutto su un'unica pagina rende più chiaro e più incisivo il messaggio e forse evita la dispersione del messaggio stesso nel trasferimento dai vari uffici dei diversi enti riceventi. Causa questo, forse, della mancata presenza di alcuni componenti ai lavori della Commissione. *L'invio delle comunicazioni, ai vari componenti, oltre che per fax, sia anche comunicata per posta elettronica.* Questo potrebbe essere utile non solo come mezzo di ulteriore comunicazione ma anche come sistema di ricezione.

La discussione effettuata, ma anche le "chiacchiere" prima, durante e dopo la Commissione, con i vari membri presenti all'incontro, oltre ad avermi creato dubbi, incertezze e fatto emergere la necessità di pormi qualche domanda, mi sollecitano a presentare una serie di "considerazioni" che a mio parere meritano successivi approfondimenti ed attenti esami.

In particolare, tutte queste mie considerazioni, sono rese scritte per poter esaminare il quadro completo attuale, e futuro, dello stato ambientale dell'intorno aeroportuale V. Catullo e, cercare così di dare una corretta soluzione e/o "mitigazione" agli effetti generati dalle attività di volo.

1^ Considerazione:

Non ho compreso la presenza di tutti quei rappresentanti dell'E.N.A.V. , cioè dei sigg. L'Atrella, Trichillo e Esposito. Sono membri effettivi e/o supplenti della Commissione? E se non lo sono, come viene giustificata la loro presenza ai lavori della C.A.A.? Verranno convocati anche in seguito e/o la loro presenza è stata solo una casualità? In tal caso perchè erano presenti? Dalla discussione risulta poi evidente che è necessario ampliare il numero dei componenti della commissione, sia ai rappresentanti militari che al rappresentante del Comune di Verona.

2^ Considerazione:

La discussione sostenuta è stata più articolata e ha toccato diversi punti e non tutti questi sono stati riportati nel verbale della seduta. Forse anche perchè la CAA non era stata convocata con un preciso Ordine del Giorno e quindi, essendo la prima convocazione, i temi dei lavori della Commissione sono stati solo enunciati e non approfonditi. *Per le prossime riunioni ritengo sia indispensabile stilare un preciso Ordine del Giorno, che comprenda anche le "varie ed eventuali", in modo che l'O.d.G. diventi la "scaletta" della discussione e delle determinazioni da prendere.*

3^ Considerazione:

Il verbale che ho ricevuto è troppo sintetico e assolutamente non riporta tutti gli interventi e gli argomenti che sono stati toccati e/o sfiorati nella discussione a cui ho partecipato. (Forse perchè essendo questa la 1^ riunione, la stessa potrebbe essere considerata come "riunione preparatoria e di sola costituzione della Commissione Ambientale Aeroportuale" ? Serve una Segretaria ?)

In particolare mi riferisco all'intervento del dott. Terrano, che è stato molto complesso e molto articolato e che ha toccato vari argomenti, tra i quali: *procedure di avvicinamento dei velivoli..., divieti di atterraggio agli aerei che superano le soglie di rumore..., definizione delle aree da assoggettare ai diversi obblighi o divieti..., modalità per l'esecuzione del rilievo dell'impronta sonora..., suggerimento per contattare università e/o singoli esperti per ottenere consulenze e assistenze per il monitoraggio dell'intorno aeroportuale..., cenni sulla possibilità di una completa smilitarizzazione, a breve, dell'aeroporto di Verona..., e altre considerazioni che sono solo state accennate durante la discussione stessa ma che non sono state riportate nel verbale.*

4^ Considerazione:

Dalla discussione svolta, mi sembra di aver altresì compreso che, tutte le azioni, le spese, gli incarichi professionali e qualsiasi altra spesa e/o costo, per i lavori della Commissione, saranno a carico della Società di Gestione dell'Aeroporto, ma anche questo argomento è stato solo accennato e non è stato completamente chiarito e/o definito. Probabilmente è un argomento che merita un ulteriore successivo approfondimento. Chi paga tutte le spese della Commissione?

5^ Considerazione:

L'ufficio Ecologia del Comune di Sommacampagna, nel consegnarmi una copia della tavola grafica relativa al piano di zonizzazione acustica dell'abitato di Caselle, mi aveva suggerito una serie di domande (*alle quali io ne ho aggiunto delle altre*). Domande, che oltre ad averle consegnate all'Ing. Francesca Zanoni, le riporto anche in questa mia relazione affinché diventino poi argomenti di discussione nelle prossime riunioni della Commissione Ambientale Aeroportuale:

- - Sono stati eseguiti rilievi fonometrici dell'intorno aeroportuale per la definizione delle aree di rispetto previste dall'art. 6 comma 1 D.M. 31.10.97 (Zona A, Zona B, Zona C) ?
- - Sono installate (e/o sono attive) centraline e/o sistemi di misura dei rumori aeroportuali?
- Se esistono, è possibile ottenere copia dei rilievi di misura eseguiti dall'A.R.P.A.V.?

- La Commissione Ambientale si occuperà solo del Rumore o anche di altre forme e/o tipologie di inquinamento generato dalla attività aeroportuale? (aeriformi, carburanti, traffico, ecc.)
- Esistono: dati, grafici, elaborati che rappresentano, la qualità e la quantità dei voli durante le varie ore della giornata e durante tutti i mesi dell'anno?
- La Commissione Ambientale si "dovrà esprimere" sui progetti di ampliamento dell'Aeroporto?

6^ Considerazione:

In questi mesi di inattività, dalla nomina a componente della Commissione ad oggi (oltre ad aver avuto un colloquio con il Dott. Canfarelli, nei giorni immediatamente seguenti al mio conferimento d'incarico) a titolo personale, ho anche raccolto del materiale prodotto dai "Comitati contro il Rumore aereo e per la sicurezza di Villafranca e di Sommacampagna".

Tra la documentazione raccolta, ho rilevato che già dal 30.11.98 il Ministero dell'Ambiente ha trasferito alla Regione Veneto, per gli aeroporti di Verona, Venezia e Treviso, una somma di lire 1.450.000.000, che a quanto pare questi fondi non sono stati ancora utilizzati e del cui utilizzo la Regione ha anche sollecitato, "chi di competenza" a presentare i relativi impegni di spesa.

Copia dei documenti, consegnatomi dal rappresentante del "Comitato contro il rumore aereo..." che attestano la possibilità di spesa, li ho consegnati all'Ing. F. Zanoni, in quanto mi sembrava che i rappresentanti della Società di Gestione presenti alla riunione non fossero a conoscenza di questo finanziamento, il che confermerebbe il loro non utilizzo ai fini previsti.

7^ Considerazione:

Per l'impegno e l'azione volontaria che hanno svolto in questi anni i "Comitati contro il rumore aereo..." a favore delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale, ora che la Commissione Ambientale Aeroportuale è costituita e operante, ritengo che (in una delle prossime riunioni) si debba tenere una "udizione" dei loro responsabili, al fine di conoscere "ufficialmente" le istanze che hanno presentato negli anni scorsi e di quelle che intendono presentare.

Tutto questo per cercare di instaurare un nuovo spirito di collaborazione e attivare anche stimoli esterni per migliorare l'intorno dell'ambiente aeroportuale dei comuni sede dell'aerostazione.

8^ Considerazione:

Al fine di instaurare questo "nuovo rapporto" con le popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale, e in previsione del prossimo ampliamento dell'aerostazione, ritengo sia necessario studiare nuove forme di comunicazione, di informazione e anche di sostegno "al fine di attenuare e/o mitigare gli effetti negativi" delle attività di volo sull'intorno dell'aeroporto.

Conseguentemente credo che il responsabile della "comunicazione" e dei "rapporti con i media" della Società di Gestione dell'Aeroporto debba dare risalto all'operato della commissione stessa. Attivare anche altre azioni di "mitigazione" degli effetti del rumore sulla popolazione dell'intorno aeroportuale, quindi studiare e rendere operative, ad esempio, anche "forme di sconto" sui costi dei biglietti aerei, attuati dai vettori che utilizzano l'aeroporto, per le popolazioni residenti nei due comuni interessati dal sedime aeroportuale.

Ulteriori azioni potrebbero essere attuate anche in collaborazione con le società autostradali: Serenissima e Brennero, creando nuove aree verdi e/o parchi urbani, finalizzati a migliorare la qualità della vita dei residenti dell'intorno aeroportuale, in particolare dell'abitato di Caselle.

9^ Considerazione:

Anche se non espressamente discusso, mi sembra di aver intuito che, dai rappresentanti dell'ENAV viene data per certa la smilitarizzazione dell'aeroporto militare ai fini dei voli e della presenza di aerei e, che questa sarà totale e, che tutto questo potrebbe avvenire anche in breve tempo. Questo mi porta a sottolineare che l'uso del sedime dell'attuale sistema aeroportuale dovrebbe passare alla gestione civile con notevoli aree da utilizzare e da riconvertire ad usi civili e quindi anche a favore del Comune di Sommacampagna, come risarcimento per il danno ambientale subito in tutti questi anni e, che subirà ancora nel futuro.

10^ Considerazione:

Ho sottolineato che la situazione acustica dell'aeroporto "senza i voli militari" è notevolmente migliorata e che il comune di Sommacampagna sosterrà sicuramente lo sviluppo dell'aeroporto civile, in funzione dello smantellamento dell'apparato militare e riuso civile delle aree dismesse. Attività di volo militare che sporadicamente continua ancora, con voli a bassa quota e senza che poi vi siano atterraggi dei velivoli militari. Rimarchiamo che in questi anni i voli militari hanno creato notevoli disagi alla popolazione residente. Disagi che sono stati confermati anche dai rappresentanti dell'ENAV presenti, che a quanto pare sono quasi tutti ex dipendenti militari. A sostegno di questa tesi, per le evoluzioni di un solo aereo militare che nei giorni di giovedì e di venerdì della settimana scorsa, ha sorvolato l'abitato di Caselle e dell'intorno aeroportuale, la popolazione ha potuto "ricordare" i disagi e le "incazzature" che il rumore dei voli militari hanno creato e ancora creano alla popolazione residente. Ora basta anche il volo di un solo aereo militare per creare... ansia ... tensione... e altri effetti deleteri sulla psiche e la qualità della vita della popolazione residente a Caselle in particolare.

11^ Considerazione:

Ho sottolineato il dialogo aperto e costruttivo che esiste e che si è instaurato tra il comune di Sommacampagna e la società aeroportuale, ovviamente in funzione e conseguente ai progetti di ampliamento della aerostazione civile, che a quanto pare è confermato che sarà realizzato a nord dell'attuale pista e in aderenza con l'abitato di Caselle.

Ed è soprattutto in funzione di questo ampliamento che dovranno essere studiati gli effetti inquinanti generati dalle attività aeroportuali e che dovranno essere studiate e poste in opera tutte quelle azioni finalizzate a mitigare e/o compensare l'intorno fisico e residenziale dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona-Villafranca o (quando i militari avranno completamente dismesso le loro attività) dell'Aeroporto di Verona-Sommacampagna?

12^ Considerazione:

Ho sostenuto la necessità di reperire delle "foto satellitari", col fine di fornire alla Commissione Ambientale Aeroportuale **"mappe adeguate e aggiornate"**, che riportino esattamente lo stato dei luoghi senza le censure militari presenti sulle "ortofoto" della Regione Veneto.

Affinchè la Società di Gestione dell'aeroporto si premunisca a richiederle (per ottenere mappe fotografiche più dettagliate di tutto l'intorno aeroportuale), ho consegnato del materiale che illustra la qualità delle foto del satellite "Quick Bird 2" che sarà operativo proprio in questo mese.

X Foto satellitari che hanno una definizione di 0,61 metri per pixel e che costano 25 \$ a km². Contro le precedenti foto del satellite "Ikonos" che avevano una definizione di 1 metro per pixel e che costano 35 \$ a km².

13^ Considerazione:

Probabilmente, come anche riportato dal verbale della Commissione, verrà dato un incarico ad un "consulente", esperto in problemi di rumore, per assistere la Commissione Ambientale Aeroportuale nel suo lavoro. Ma pur ritenendo che questa figura sia necessaria, non ho ancora compreso chi dovrà sostenere le spese di questa consulenza: la Commissione? (e se Sì, con che fondi?) o la Società di Gestione? In questo caso il Consulente è pagato dalla Società di Gestione ma del suo operato risponde alla Commissione? Credo che questo aspetto debba essere chiarito.

14^ Considerazione:

Ho ribadito che la società di Gestione dell'Aeroporto deve premunirsi di un progetto di abbattimento del rumore "non in funzione dell'attuale stato dell'aeroporto civile" ma soprattutto in funzione dell'evoluzione futura. Questo concetto deve essere sempre ricordato nei lavori della Commissione Ambientale Aeroportuale, che a differenza di altri aeroporti che non hanno progetti di ampliamento in corso, lavorerà in una situazione diversa e in continua evoluzione.

15^ Considerazione:

In particolare vorrei ricordare, le "chiacchiere" scambiate al bar dell'aeroporto con i rappresentanti dell'ENAV che sostengono la completa dismissione di 7 aeroporti militari italiani, tra i quali anche quello di Verona-Villafranca. Dismissione che dovrebbero comprendere ed essere accompagnate da azioni di "risarcimento" per quanto subito dalla popolazione del comune di Sommacampagna in tutti questi anni di attività militare.

16^ Considerazione:

Dal verbale appare che la Società di Gestione "*con fondi dell'art. 17, provvede a far predisporre uno studio di fattibilità per l'impianto di monitoraggio del rumore aeroportuale*". **A che legge si riferisce questo articolo?. Che qualità-quantità di risorse sono disponibili? E per chi?**

Sempre dal verbale, appare che la Società di Gestione... "mediante il finanziamento ricevuto dalla Regione..." abbia già disponibilità di risorse economiche per il monitoraggio dell'intorno aeroportuale. E se questi soldi erano disponibili, da quanto lo sono? Perché non sono stati utilizzati? E se non sono stati utilizzati e/o sono diventati indisponibili per inadempienze, chi paga?

17^ Considerazione:

Dal sito web dell'ANCAI, (*se questo sito è aggiornato*) sono riportate le leggi relative ai rapporti fra le società aeroportuali e gli enti locali, quali di queste leggi dovranno essere applicate a favore del Comune di Sommacampagna e quali altre leggi successive dovranno essere applicate? **E quanto non ha ricevuto e/o dovrà ricevere il Comune per l'applicazione di queste leggi?**

LEGGE 447/95 Legge sull'inquinamento acustico

1. Art.6 - Istituisce la competenza dei Comuni in materia di classificazione acustica del territorio, coordinamento degli strumenti urbanistici, l'adozione dei piani di risanamento. Alla fine del '97 sono stati completati i decreti attuativi, DPR 496 del 11/12/97 e DM del 31/10/97.
2. Art.10, comma 5 - Le società di gestione devono predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, impegnando una quota fissa non inferiore al 5% (ora del 7% secondo l'Art.60 del collegato alla Finanziaria '99) dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture.
3. Art.10, comma 4 - Il 70% delle somme derivanti dalle sanzioni sulle violazioni acustiche va devoluto ai comuni per il finanziamento dei piani di risanamento.

LEGGE 434/93 (imposta erariale DL 90/1990 Art 10, L.165/90)

1. Istituisce un'imposta erariale del 20% sui diritti di approdo e partenza commisurata alla rumorosità dell'aeromobile.
 2. Il 40% dei versamenti risultanti è assegnata al Ministero dei Trasporti per essere destinata ad interventi finalizzati al disinquinamento acustico con preferenza per le zone aeroportuali.
 3. Il 25% al Ministero dell'Ambiente per il potenziamento dei servizi tecnici di controllo dello stato dell'ambiente.
 4. Il 35% Al Ministero del Tesoro.
- Si conosce soltanto la destinazione del 25% dei versamenti assegnati al Ministero dell'Ambiente

ART. 18 della Finanziaria 1998

1. Istituisce un'imposta erariale di circa il 10% sui diritti di approdo e partenza commisurata alla rumorosità dell'aeromobile.
2. Verrà destinata alle Regioni per indennizzi ai cittadini e piani di impatto acustici comunali. Non ancora finanziata perché manca il concerto fra i Ministeri dei Trasporti, Ambiente e Tesoro, da effettuarsi entro giugno 1999.

LEGGE 324/76

1. Stabilisce i Diritti di approdo e di partenza vanno alle società di gestione secondo le leggi di affidamento in gestione.
2. Stabilisce i Diritti di imbarco passeggeri vanno alle società di Gestione.

LEGGE 1150/42

Divide nettamente i finanziamenti specifici agli aeroporti dal contesto esterno, lasciando la viabilità comunale d'accesso non adeguata alle necessità aeroportuali (vedi Malpensa).

LEGGE 58\63 - Art. 715

Le superfici di sicurezza dei voli vengono fatte iniziare della recinzione aeroportuale invece che dal centro pista come in tutti i paesi del mondo (norme ICAO). Ciò crea continue controversie fra comune e ministero poiché è enormemente limitativa per i comuni.

LEGGE 10\77 Bucalossi Art 9 comma f

Le concessioni edilizie devono essere a carico dei gestori perlomeno per i volumi commerciali e turistici aeroportuali dati in gestione a terzi.

Ritenendo che il "sito web" dell'ANCAI non sia aggiornato alla data odierna, probabilmente vi sono altre leggi che stabiliscono altri oneri e altri doveri per le Società di Gestione degli aeroporti a favore dell'intorno fisico e residenziale delle infrastrutture aeroportuali.

18^ Considerazione:

Sempre dal sito dell'ANCAI riporto altri testi, che oltre ad avvalorare la tesi che il loro sito web che contiene le leggi riferimento di cui sopra non è aggiornato, aggiunge ulteriori problemi che dovrebbero essere esaminati e risolti.

Riporto quindi parte di questi articoli, che possono essere letti integralmente sul sito web dell'ANCAI, con il fine di sollecitare nuovi attenti esami e risposte da fornire alla Commissione.

Primo articolo:

UNA SITUAZIONE PARADOSSALE. L'IMPOSTA SUL RUMORE C'E', MA I VETTORI NON SANNO COME PAGARLA.

L'imposta erariale sulle emissioni sonore degli aerei civili, che si aggiungeva ai diritti di approdo e partenza, così come previsto dalla legge del 26 giugno 1990, n. 165, è stata sostituita, con legge del 21 novembre 2000, n. 342, da un'imposta regionale equivalente. Imposta il cui gettito "era destinato, prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio e di disinquinamento acustico, nonché all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale", così come definite dal decreto del ministero dell'Ambiente del 31 ottobre '97. Entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge "dovevano essere stabilite le modalità applicative dell'imposta con uno o più decreti del ministero delle Finanze". Come viene spiegato all'art. 95 della legge citata che indica nel 1° gennaio 2001 la data di soppressione dell'imposta erariale e la sua sostituzione con l'imposta regionale. Dopo la diramazione di appositi decreti attuativi. Che però, e qui sta il punto che mette in luce il sen. Giuseppe Vallone (Margherita) in un'interrogazione ai ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, non si sono ancora visti. Ciò porta ad una "situazione paradossale in conseguenza della quale - afferma il senatore - mentre dal 1993 al 2000 gli aeromobili hanno regolarmente pagato l'imposta erariale, dall'approvazione della legge n. 342 del 2000 a tutt'oggi (5 dicembre, NdR), i vettori si trovano nell'impossibilità concreta di versare alle imprese aeroportuali l'imposta erariale in quanto i ministri competenti non hanno mai emanato i decreti attuativi della legge". Questi decreti, chiede Vallone, i ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente intendono emanarli oppure no? (fonte AirPress)

Secondo articolo:

AL QUARTO CONVEGNO NAZIONALE DELL'ANCAI CHE SI È SVOLTO A FIUMICINO, I COMUNI AEROPORTUALI CHIEDONO UNA NUOVA TASSA PER RIENTRARE DELLE MAGGIORI SPESE MILLE LIRE A PASSEGGERO È RITENUTA UNA SOMMA EQUA - I PROBLEMI DELLA SECURITY DOPO L'11 SETTEMBRE ED IL RICONOSCIMENTO AMERICANO PER IL "LEONARDO DA VINCI"

Battono cassa. Alla fine della favola, i comuni italiani sedi di aeroporti, riuniti nell'Ancai (l'associazione nazionale dei municipi dove si trovano scali aerei), sono disposti a far sopportare ai cittadini da essi amministrati i rumori degli aerei in atterraggio o decollo. A patto che sia loro versata un'"imposta addizionale sui diritti di imbarco di lire 1.000 per ogni passeggero in partenza dagli aeroporti nazionali ed internazionali". Così si rifaranno delle spese in più (circa il 10%, ad una prima stima) che, a loro dire, la stessa esistenza degli aeroporti provocano: più vigili urbani, strade che si rompono perché più frequentate, ecc. Hanno anche provveduto a presentare, in argomento, un apposito emendamento alla finanziaria di quest'anno. Seguito da un altro che chiede un trattamento simile a quello dell'intorno di Malpensa per tutti quei comuni italiani nel momento in cui si dovrà/vorrà provvedere a "delocalizzare" gli abitanti afflitti dal male di rumore aereo.

.... Gli interlocutori sono "sordi" "I nostri interlocutori sono sordi", ha detto, a proposito di rumore aeroportuale, il sindaco di Somma Lombardo Carlo Brovelli. "In quattro anni - ha aggiunto - abbiamo incontrato tre ministri (l'attuale non ha ancora ricevuto l'Ancai, come ha lamentato il presidente dell'associazione Giancarlo Bozzetto, sindaco di Fiumicino) ed ogni volta abbiamo dovuto ricominciare da capo ad illustrare la nostra situazione". Che Brovelli ha illustrato partendo dal caso di Malpensa. Un progetto, ha detto, sbagliato in ogni senso. Anche quello economico. "L'aeroporto era complementare a Linate - ha aggiunto - e ce lo siamo ritrovato, senza che nessuno ci

consultasse, trasformato in hub intercontinentale che è passato da due a venti milioni di passeggeri l'anno. Senza però sottrarre traffico agli aeroporti del Nord Europa, come era stato promesso.

Il traffico è stato tolto a Fiumicino ed in Italia esso si è ridistribuito su vari altri aeroporti. Malpensa non ha portato vantaggi neppure al gestore, la Sea, la cui logica di sviluppo - secondo Brovelli - è comunque sbagliata, come sbagliato è puntare ancora sull'hub". Che fare, allora? "Ci sono cinque piste in Lombardia - ha detto il sindaco - perché non pensare ad un diverso modello di sviluppo del trasporto aereo" che ora non corrisponde più alla logica invecchiata dell'"hub and spoke"? Quando si parla ormai correntemente nei piani delle compagnie di "point to point"? **Perché non potenziare Brescia-Montichiari, dove problemi ambientali non ve ne sono?** Logico e magari anche giusto. Bisogna però domandare dove fossero i sindaci dei comuni lombardi quando "Malpensa 2000" gettava le sue basi di cemento e quando i cantieri portavano attività e soldi. A tutti. Comuni compresi.

L'intervento del sindaco di Somma Lombardo è stato quello di maggior taglio politico e di maggiore critica al governo attuale tra i tanti ascoltati al convegno. Il presidente dell'Ancai, Bozzetto, che a Fiumicino ha pur visto nascere procedure antirumore grazie anche, se non soprattutto, al direttore dell'aeroporto Carlo Luzzatti, ed all'attività dell'apposita commissione aeroportuale che a Fiumicino, a differenza che in altri luoghi, funziona, ha preferito premere di più sulla richiesta economica per far rientrare la comunità che amministra delle maggiori spese che deve affrontare a seguito della presenza del "Leonardo da Vinci". Che resta pur sempre una grande fonte di reddito per gli abitanti della zona. Come anche, presumiamo, per il Comune. ...

... Quanto alla security aeroportuale, altro argomento sul quale il convegno si è soffermato, Roma, che è anche presidente dell'Ecac (la "conference" europea dell'aviazione civile), ha detto che nel febbraio prossimo Fiumicino sarà il primo aeroporto italiano a ricevere la visita di un apposito team di controllo dell'Ecac che verificherà il rispetto degli standard di sicurezza sull'aeroporto romano. ...

Non è poi detto che ad un aumento del traffico corrisponda per forza un di più di disagio. Lo ha detto un tecnico del Cnr, G. Brambilla, che ha fatto l'esempio degli aeroporti londinesi dove, in presenza di un gran volume di traffico aggiuntivo, le proteste per il rumore sono diminuite. Perché il numero degli abitanti esposti ad un rumore superiore ai 65 dB è passato da circa 600 mila a circa 300 mila. Grazie a nuove procedure di decollo/atterraggio ed all'impiego di nuovi aerei, meno rumorosi. "Le esigenze di aumento del trasporto aereo e di maggiore quiete per gli abitanti - ha detto il ricercatore - sono coniugabili".

...
Questione, quella del controllo e di come farlo, che coinvolge sia aspetti tecnici (il modello ora usato, INM, non è perfetto a giudizio di molti) che volontà politiche e nella quale si intrecciano competenze e responsabilità di amministratori pubblici come delle imprese private di gestione degli aeroporti. L'analisi delle fonti di rumore, l'associazione delle rotte al numero dei voli, il rispetto dei percorsi indicati sono alcuni dei problemi tecnici che si presentano in questo quadro, come ha ricordato il dirigente di ADR ing. Paschina. Anche quando le procedure sono rispettate, c'è il problema della dispersione del rumore che è di difficile valutazione. (fonte AirPress)

Terzo Articolo:

Studio universitario: gli aerei di oggi sono "poco" rumorosi

PER L'INQUINAMENTO ACUSTICO LA SOLUZIONE MIGLIORE È LA GESTIONE DEL TERRITORIO

"Natale Damonte, titolare della cattedra di trasporti aerei e docente di infrastrutture aeroportuali della facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, ha realizzato uno studio sul problema del rumore nella pianificazione e nell'esercizio degli aeroporti commerciali. Si tratta di uno studio che parte da una premessa che forse spesso si tende a sottovalutare e che quasi mai viene messa in evidenza da quegli organi di informazione e dagli organismi istituzionali per i quali invece il rumore "aeronautico" è un tema "sensibile": "Il numero delle persone disturbate dal rumore degli aerei è enormemente minore di quello delle persone soggette, oltre che al rumore, all'inquinamento dell'aria, causati dal traffico urbano e/o da attività industriali".

Partendo da questo principio, l'autore dello studio comunque non si nasconde che l'impatto ambientale generato dal trasporto aereo non è certo trascurabile e pertanto si propone di fornire una conoscenza teorica e pratica del fenomeno acustico, dei principali metodi di misura del disturbo che esso può arrecare alle persone e dei provvedimenti atti a contenerlo entro limiti accettabili e a regolamentare l'esercizio degli aeroporti e del loro "intorno".

Damonte dimostra come il trasporto aereo non sia certo la forma principale di inquinamento nel mondo, sia esso acustico che chimico. Nei soli Stati Uniti l'emissione di gas combusti (in daN/abitante) provocata dall'aviazione costituisce solo il 3% dei prodotti di combustioni varie, contro il 39,1% degli autoveicoli, il 20,9% degli impianti di riscaldamento illuminazione e climatizzazione, il 17% dell'industria ecc. Inoltre bisogna considerare che gli aerei a getto sono il mezzo di trasporto meno inquinante fra quelli a motori termici. Infatti contro gli 8 daN di inquinante per 1.000 posti/km emessi da un'autovettura di media cilindrata ci sono 0,6 daN emessi da un medio wide body a getto. Dopo un'introduzione sulla questione inquinamento in generale, l'autore si concentra su quello acustico, con una serie di grafici e tabelle commentate che analizzano la questione dal punto di vista scientifico. La conclusione dell'autore, dopo il dettagliato esame della situazione e dei criteri finora adottati per cercare di limitare gli effetti del rumore sulle persone, è molto chiara: gestione del territorio attorno gli scali. Gli aeroporti non hanno l'autorità di disciplinare l'uso del territorio circostante gli scali, lo devono fare le autorità a vario livello ed è ben noto che ciò avviene molto raramente. (fonte AirPress)

CONCLUSIONI:

Scrivere tutte queste **considerazioni**, (che poi sono diventate anche domande) è un mio particolare metodo di lavoro, che mi permette di crearmi una serie di appunti, da ricordare, che vorrei approfondire successivamente, sia a titolo personale sia coinvolgendo tutti gli altri componenti la commissione stessa.

Sistema questo, che mi permette anche di relazionare il Comune di Sommacampagna, non solo per l'Ufficio Ecologia Comunale, ma in particolare a livello politico, con il Sindaco, che rappresento, e che sarà impegnato con la Presidenza dell'Aeroporto Civile a studiare l'utilizzo del territorio comunale in funzione dei programmi di espansione dell'Aerostazione Civile.

Documento, questo, che l'Amministrazione Comunale di Sommacampagna, dovrebbe inviare anche all'ANCAI col fine di ottenere consulenza e assistenza in questa particolare fase che precede la progettazione esecutiva della nuova aerostazione e dei relativi nuovi collegamenti viari.

Ribadisco quindi che l'avvio dei lavori della Commissione Ambientale Aeroportuale in coincidenza con la progettazione esecutiva della nuova aerostazione sia un "fatto eccezionale" e la collaborazione che deve essere attuata dalle due entità, rappresentate dal Comune di Sommacampagna e dalla Società di Gestione dell'Aeroporto, dovrà essere sviluppata ai massimi livelli.

Invito pertanto il Presidente della Commissione Ambientale Aeroportuale, dott. F. Canfarelli, ad esaminare queste considerazioni, verificare conseguentemente le possibilità che diventino argomenti di discussione e di stilare un Ordine del Giorno per la prossima convocazione della CAA che tenga conto delle questioni sollevate e che meritano risposte precise per la particolare situazione "in evoluzione" del sistema aeroportuale veronese, di cui il Comune di Sommacampagna è parte predominante interessata.

Invito conseguentemente il Signor Sindaco del Comune di Sommacampagna a prendere contatto con la Presidenza dell'Aeroporto al fine di studiare e concretizzare alcuni aspetti che potrebbero essere conseguenti e necessari alle considerazioni sopra espresse e a concretizzare con l'ANCAI un rapporto di consulenza e di assistenza molto stretto e molto celere nelle risposte.

Invito i Rappresentanti della Società di Gestione dell'Aeroporto Catullo a verificare lo stato di attuazione delle normative e conseguentemente a predisporre tutte quelle azioni atte ad ottemperare a tutti gli obblighi previsti dalle leggi in vigore.

Distinti saluti

Sandrini Beniamino
Rappresentante Comune di Sommacampagna

