

Indirizzi e proposte per una crescita sostenibile

Azioni compensative e mitigatrici

Riconosciuto che la parte territoriale fra Bolzano, Laives e Conca Atesina più in generale è particolarmente colpita da numerosi soggetti inquinanti, si chiede che vengano effettuati i seguenti interventi nel rispetto dei bisogni di tutta la popolazione che ci abita:

- Immediata costituzione di un laboratorio di idee e di attività che sviluppi strumenti per lo studio e il monitoraggio della situazione complessiva odierna ed una valutazione previsionale del panorama futuro che tenga conto dei numerosi insediamenti già previsti per i prossimi anni.
- Fare opera di prevenzione e informazione alla popolazione verificando, con essa, i risultati emergenti e le possibili pianificazioni future.
- Riduzione dell'inquinamento alla sorgente, adottando e favorendo mezzi di trasporto e impianti termici tecnologicamente innovativi e di basso impatto ambientale (ingegneria aeronautica e motoristica in genere, energie alternative e nuove progettazione di edifici e strutture).
- Prevedere un Piano di Ampliamento Aeroportuale condiviso con le amministrazioni e gli enti preposti.(vedi ENAC)
- Un **VIA territoriale ampio**, che raggruppi e analizzi le problematiche provocate dagli agenti inquinanti, in particolare dal traffico pendolare, dal trasporto su gomma, dall'aeroporto (aria e rumori), dalla ferrovia (rumori) e dall'inceneritore.
- Una zonizzazione e un piano specifico sulla qualità dell'aria nel territorio sopra considerato e un costante monitoraggio anche per il futuro.
- Un monitoraggio di medicina ambientale sul territorio finalizzato a determinare possibili patologie provocate dagli inquinamenti.
- Una classificazione acustica del territorio limitrofo all'area aeroportuale con misurazione degli impatti acustici (livelli notte/giorno). *(vedi ENAC)
- Procedure antinquinamento acustico aeroportuale (antirumore di decollo e atterraggio "ICAO")
- Un Piano di Rischio Aeroportuale.(art 9 ENAC). Gli incidenti che avvengono durante il decollo e l'atterraggio coinvolgono, oltre i passeggeri e l'equipaggio, un vasto territorio nell'intorno dell'aeroporto e con esso un gran numero di residenti. In alcuni casi hanno pagato un elevato tributo in termini di vite umane.
- Spostamento degli elicotteri delle Forze Armate in altra sede (sono la causa del maggior rumore aeroportuale!). *Possibilità dichiarata dal presidente Durnwalder.*
Nell'attesa del loro trasferimento concordare con l' Esercito, i Carabinieri e la Guardia di

Finanza orari più rispettosi per la popolazione e, soprattutto, che tengano conto delle attività scolastiche. Le “lunghe” esercitazioni vanno evitate durante l'orario scolastico e nei week end.

- Spostamento a Trento o altra località degli aerei leggeri ad uso privato e sportivo (sono i voli più numerosi!). *Possibilità dichiarata dal presidente Durnwalder.*

- Non aumentare gli attuali voli di linea e charter annuali e limitarli nei fine settimana.

- Orari dei voli aerei dalle 7,30 alle 22,00 max.

- Applicare una classificazione più rigida per gli aerei più rumorosi, compresi i privati, impedendone l'accesso aeroportuale (una sorta euro 0 o euro 1 come per gli automezzi pesanti).

- Una classificazione acustica del territorio attiguo alla ferrovia con misurazione dei livelli di rumore soprattutto nelle zone considerate più sensibili (asili, scuole, parchi etc.

notte/giorno). E' un atto politico di pianificazione e gestione territoriale.*

-Predisporre i piani di risanamento da parte delle amministrazioni comunali.

- Per disincentivare il pendolarismo dalla Bassa Atesina attivare, in tempi brevi, treni metropolitani a cielo aperto con la costruzione di nuove stazioni ferroviarie a Oltrisarco e a San Giacomo.

Si ritiene che questo sia possibile con l'ammodernamento della ferrovia che prevede un aumento di passaggi giornalieri da un minimo di 130 a 220/250. Utilizzando un certo numero di questi passaggi, che si renderanno disponibili, è possibile evitare la costruzione di ulteriori, ampi parcheggi all'aeroporto.

Al posto del parcheggio previsto in Masterplan si potrebbe costruire un piccolo parco per bambini, militari e famiglie. Il servizio della nuova stazione di San Giacomo all'aeroporto impedirebbe di far transitare numerosi automezzi da e per l'aeroporto, inquinando meno e alleggerendo il traffico.

- Migliorare la funzionalità dei parcheggi esistenti: uscita A22 e cimitero di Bolzano, evitando la costruzione di ulteriori parcheggi in zona industriale. Il pendolarismo si combatte offrendo treni, autobus, taxi collettivi e non parcheggi che sono solo richiamo di automobilisti con conseguente aumento dell' inquinamento.

- Predisponendo un tunnel sotto la ferrovia in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria di San Giacomo (già previsto) è possibile collegare la ciclabile di San Giacomo, in sicurezza, con quella di via Einstein evitando il bruttissimo incrocio con sottopassaggio di Maso della Pieve (cimiteri).

- Nonostante la galleria il traffico a Maso della Pieve e a San Giacomo rimane molto alto. Si chiede che ad Oltrisarco direzione nord – sud prima del sottopasso di via Volta (distributore Agip) venga messo un cartello che indichi Laives direzione via Volta e alla nuova rotonda un cartello Laives direzione via Galvani che porterà alla galleria.

I transiti verso Laives verranno favoriti verso questa nuova direzione alleggerendo San Giacomo e Maso della Pieve che comunque, in futuro, da il parcheggio cimiteriale rafforzato porterà una aggiunta di traffico.

- I transiti di macchine da Bolzano a Laives passando per san Giacomo risultano ancora

piuttosto frequenti, nonostante la galleria. E' necessario intervenire drasticamente imponendo una restrizione come ad Oltrisarco oppure dotare di un bollino per solo residenti (dal sottopasso che va in via Einstein fino alla fine di San Giacomo) che permetterà loro di entrare da nord a sud. Tale provvedimento in via sperimentale lo si potrebbe adottare negli orari di punta e se, dopo il monitoraggio, risultasse insufficiente lo si adotterà per le intere 24 ore.

- Intervenire affinché i navigatori satellitari non facciano passare i camion e le automobili straniere (Germania, Polonia, Italia, ecc.) per la ex statale 12.

- I trasporti con mezzi pesanti dovranno essere trasferiti quanto più possibile sulla ferrovia. Gli autotrasportatori artigiani non utilizzano il trasporto intermodale sovvenzionato dalla Provincia.

- E' necessario favorire anche un trasporto intermodale che faccia viaggiare solamente i containers.

- Le tecniche di gestione dei Materiali Post Consumo (MPC) che comportano le minori emissioni di inquinanti nell'ambiente, la massima riduzione di gas serra ed il massimo risparmio energetico sono: riduzione della produzione alla fonte, riciclaggio, compostaggio. L'intrinseco vantaggio dei trattamenti meccanico biologici è l'estrema flessibilità. La filiera che presenta il maggiore risparmio di gas serra, il maggiore contenimento delle emissioni nell'ambiente e un'occupazione di suolo confrontabile con quello delle ceneri di un "termovalorizzatore" è la bio-ossidazione con sottrazione del carbonio ossidabile tramite stoccaggio permanente e/o provvisorio del materiale bio-ossidato opportunamente pressato. Questa soluzione non pregiudica un futuro utilizzo delle potenzialità energetiche dei materiali stoccati, rinviandolo a condizioni di mercato e sviluppo di tecnologie più vantaggiose.

Impianti di bio-ossidazione dimensionati per ogni vallata dell'Alto Adige oltre ad avere i vantaggi sopra descritti eviterebbero i numerosi trasporti dei MPC necessari per mantenere acceso l'unico inceneritore del territorio altoatesino.

- Se AirAlps intende mantenere il contratto di code sharing con Alitalia dovrà spostare la sede tecnica in Italia. Così ha chiesto Alitalia. Alfred Guarriello membro del comitato di gestione AirAlps sostiene che con un piano triennale consentirebbe di programmare investimenti quali l'acquisto di velivoli da 70 posti rispetto gli attuali di 31 (Dornier). Che venga fatto.

L'aeroporto di San Giacomo è stato dimostrato che può accoglierli fin d'ora. AirAlps, la compagnia tirolese, controllata da imprenditori ed enti sudtirolesi potrà essere sostituita o integrata da altre compagnie che possiedono aerei altrettanto compatibili, ma che dimostrino maggior affidabilità e una maggiore imprenditorialità. Si ritiene che la grandezza dell'aeroporto debba essere messa in sicurezza rimanendo così com'è. C'è la convinzione che vi siano ampi spazi per ottimizzare le potenzialità dell'aeroporto di San Giacomo utilizzando più compagnie aeree, più efficienti dell'attuale, con aerei con max 70 posti che già di fatto possono decollare ed atterrare. Il disavanzo ridotto dalla buona gestione con aerei non superiori ai 70 posti potrà essere ripianato dalla Provincia come altri servizi di trasporto (Sostenuto da Durnwalder).

- I viaggiatori provenienti dalle lunghe distanze (nord Europa ed est Europa) possono raggiungere Bolzano transitando da Vienna (l'Abd sostiene che i voli per Vienna funzionano particolarmente bene). E' impossibile creare voli da Bolzano per ogni destinazione europea.

- Ogni aeroporto dovrà costituire una Commissione i cui compiti sono: procedere alla classificazione dell'aeroporto stesso, provvedere alla definizione delle procedure antirumore, procedere alla definizione delle tre fasce A – B – C di pertinenza dell'infrastruttura.
- Ogni aeroporto aperto al traffico civile dovrà provvedere alla predisposizione nell'intorno aeroportuale di un sistema di monitoraggio "in continuo" che possa consentire il rilevamento di eventuali superamenti dei limiti. Ciò permette di tenere sotto controllo il "clima" acustico nell'intorno aeroportuale, ma anche di applicare sanzioni ai vettori per il non rispetto dei limiti o delle procedure antirumore. **DPR 9.11.99 n. 476 (GU 295 17-12-99)**
- Tassazione "chi inquina paga". E' necessario favorire la Proposta modificata di **direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 29-11-2002, COM (2002) 683 def.- Istituzione di una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili ai fini del calcolo delle tasse sul rumore.**
- Misure in materia fiscale. **Legge n.342/2000. Introduzione a partire dal 2001 di una imposta regionale o di Provincia Autonoma sulle emissioni sonore degli aeromobili.** Il soggetto tenuto ad osservare gli obblighi connessi all'imposizione (dichiarazione e versamento) è l'esercente dell'aeromobile. Il consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia l'ha introdotta con legge Regionale n.12/2003, *Legge collegata alla Finanziaria regionale del 2003*. Il gettito sarà destinato al completamento dei sistemi di monitoraggio e disinquinamento acustico e all'indennizzo delle popolazioni residenti in prossimità dell'aeroporto.
- Predisporre una stima (valutazione monetaria) degli impatti ambientali prodotte dai diversi gestori, identificando quantitativamente gli indennizzi da effettuarsi a chi ha subito e subisce i danni. (riferimenti legislativi). Indennizzi volti a migliorare la vita e la salute: infissi, pannelli, isolamenti, sostituzione casa, interventi d'insonorizzazione per edifici ed impianti già esistenti etc.

**La mappatura acustica potrebbe comportare la necessità di adeguare il piano regolatore comunale. Potrebbe essere necessaria una modifica delle destinazioni d'uso dei terreni sottoposti all'inquinamento acustico con la conseguente revisione del valore di mercato di terreni e soprattutto di fabbricati.*

---0---

E' importante ricordare quanto il Presidente della Giunta Durnwalder ha dichiarato :
 "La mediazione dovrà svolgersi con la partecipazione più ampia possibile, dando a tutte le categorie interessate l'opportunità di far sentire la propria voce." " La mediazione non dovrà inquadrare esclusivamente l'aeroporto isolato dal suo contesto, ma tener conto di tutte le fonti di inquinamento ambientale e acustico" "Un adeguamento dell'aeroporto sarà eseguito solo a condizione di non aggravare l'impatto complessivo per la cittadinanza"

---0---

Questa è la nostra voce.

Grazie per l'attenzione

Fonti e riferimenti:

LEGGE PROVINCIALE 20 novembre 1978, n. 66 (*Provvedimenti contro l'inquinamento prodotto da rumore*).

Legge 26 ottobre 1995, n. 447 (*Legge quadro sull'inquinamento acustico*) **DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 14 novembre 1997** (*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*).

Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194 (*Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale*).

DPR 18.11.1998, n. 459 *Rumore ferroviario*.

DECRETO 31 ottobre 1997 (*Metodologia di misura del rumore aeroportuale*).

D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 (*Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili*).

Dm 20 maggio 1999 (*sistemi di monitoraggio aeroporti*) (*Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico*).

DIRETTIVA 2002/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 marzo 2002 (*che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità*).

DECRETO LEGISLATIVO 17 gennaio 2005, n. 13 (*Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari*).

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 30 marzo 2004, n.142 (*Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447*).

DPR 9.11.99 n. 476 (GU 295 17-12-99). *Controllo del clima acustico*.

Legge n.342/2000. *Introduzione a partire dal 2001 di una imposta regionale o di Provincia Autonoma sulle emissioni sonore degli aeromobili. Capo IV art.90*.

ISDE, Inquinamento atmosferico e danni alla salute.

<http://www.sestopotere.com/index.ihtml?step=2&rifcat=280&Rid=105911>

Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente.

Rassegna degli effetti derivanti dall'esposizione al rumore.

http://www.arpa.veneto.it/agenti_fisici/docs/rumore/AGF_2000_16.pdf

2006 ENEA. La politica ambientale tra scelta e non scelta .

http://www.centrostudiurbani.it/DOCUMENTI/SEGNALAZIONI/scelta_e_non_scelta.pdf

Emissioni di bioessicatori e termovalorizzatori a confronto.

http://www.ecceterra.org/doc/rel.valerio.bioess_02lug03.pdf

Provincia Autonoma di Bolzano

<http://www.provincia.bz.it/>

ENAC.

<http://www.enac-italia.it/>

ENAV.

<http://www2.enav.it/>

ABD.

<http://www.abd-airport.it/it/home.htm>

AERO CLUB BOLZANO-ALTO ADIGE.

<http://www.aeroclub.bz/indexit.htm>

A22.

<http://www.autobrennero.it/>

AMMODERNAMENTO ASSE FERROVIARIO DEL BRENNERO.

http://www.verdidel trentino.org/FORRER_infrastr_citta%20asta%20Adige.pdf