

Oggetto: Progetto per la realizzazione Hub Militare per aiuti "umanitari"

In data 14/I/2011 si è riunita c/o la Sala del Consiglio del Comune di Pisa la commissione, per la presentazione, a grandi linee, di quanto in oggetto. Erano presenti i componenti della commissione, consiglieri comunali, rappresentanti della A.M. un generale ed due colonnelli, rappresentanti del comitato "No Hub", dall'esposizione è emerso che:

- spenderemo 64 milioni di Euro senza alterare il territorio con nuove costruzioni, ma sarà ristrutturato l'esistente;
- ciò che verrà realizzato non avrà alcun ritorno per la ns città, come posti di lavoro, ma il personale sarà esclusivamente militare;
- come è stato riferito dal generale e dai due colonnelli, con il nuovo scalo, non ci sarà aumento di inquinamento ambientale, né acustico e neppure chimico, in quanto i voli per le necessità dell'aeronautica militare nazionale saranno limitati e poi i mezzi che atterreranno sulla ns. pista avranno motori Stage 4, a basse emissioni acustiche e basso consumo, e quindi limitate emissioni di prodotti chimici provenienti dalla combustione del carburante;
- potenzialmente il nuovo scalo militare potrà gestire senza alcun problema un movimento di militari pari a 1.200 unità/giorno, quindi 36.000 unità/mese, e qualche tonnellata di materiale, ovviamente, e giustamente, come è stato riferito dal generale e dai due colonnelli, il carico deve essere sfruttato al massimo, non deve mai essere semivuoto.

Tralasciando i primi due punti, non per minor importanza, ma per necessità, basti dire che:

- la spesa iniziale di 64 milioni di €, non è altro, come ha detto il primo relatore, che la punta dell'iceberg. Pensiamo a quello che verrà una volta realizzato l'Hub, mantenimento e manutenzione strutture, appena ristrutturate; vettovagliamento delle forze militari che stanzieranno anche se temporaneamente; carburanti aerei e mezzi e loro manutenzione ;
- l'HUB non avrà alcuna ripercussione sul mondo economico pisano, non porterà posti di lavoro.

Prendiamo in considerazione gli ultimi due punti, la matematica non è una opinione, qui sotto sono riportate una serie di tabelle, tanto per far capire, la prima riguarda alcune caratteristiche di alcuni aerei cargo presenti attualmente in circolazione, aerei che potrebbero utilizzare la pista pisana, (è stato inserito anche l'A380, tanto per confrontare, per capacità trasporto passeggeri):

Caratteristiche	Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin Il - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
Lunghezza m	29,79	53,04	46,59	75,31	69,10	73
Ap. Alare m	40,41	50,29	50,50	67,89	73,30	79,8
Altezza m	11,84	16,76	14,76	19,84	21,10	24,1
Peso a vuoto kg	34.274	120.250	92.000	172.370	175.000	361.000
Peso max. decollo kg	79.380	263.000	195.000	381.00	405.000	560.000
Passeggeri	92 o 64 parà	154 o 102 parà	140 o 128 parà	300	300	538
Capacità trasporto kg	20.000	76.655	48.000	122.470	150.000	98.000
Carburante litri	35.992	134.556	82.000	193.600	230.000	310.000

La versione tanker del C130 è in grado di trasportare ulteriori 13.578 litri nel vano di carico per il rifornimento in volo. Anche gli altri aerei possono essere destinati a tale funzione.

Voli per trasportare 1200 unità/giorno, ovviamente per ogni volo c'è un atterraggio ed un decollo. Per il C-5 Galaxy e l'Antonov, visto che sulla scheda non c'era il trasporto passeggeri è stato ipotizzato, viste le caratteristiche di portata, il raddoppio dei passeggeri del C -17:

	Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin II - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
n° voli	14	7	8	4	4	2

Per movimentare i suddetti militari al momento dell'arrivo di ogni volo ci vogliono i seguenti bus da 50 posti ciascuno, senza contare i mezzi per il trasporto bagagli:

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060
 Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"
 e-mail andreamoni61@libero.it
<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

	Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin II - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
n° bus	2	3	3	6	6	10

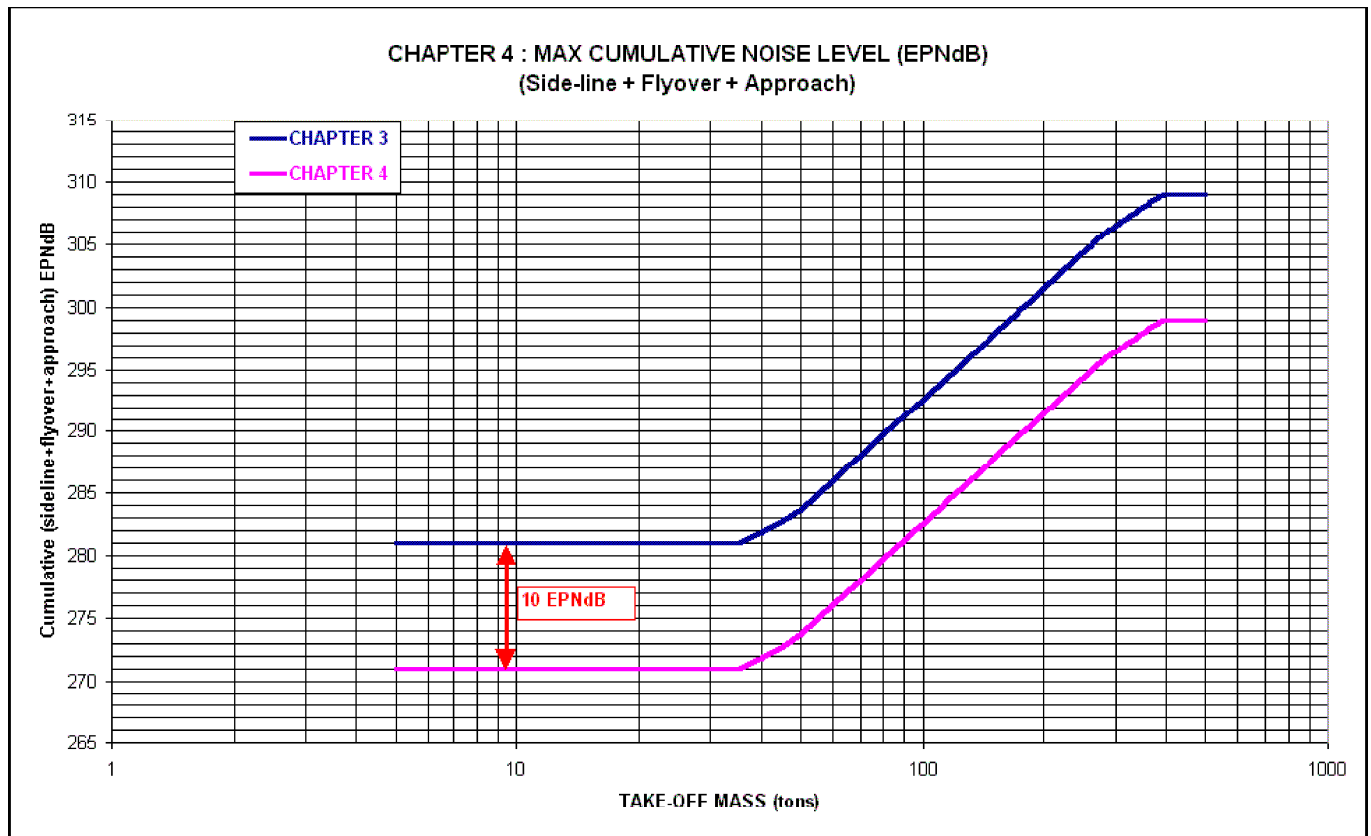
Ma pensiamo al materiale trasportato espresso in tonnellate:

Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin II - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
20	76.6	48	122.5	150	98

equivale a dire, utilizzando come unità di misura un camion con una portata da 30 tonnellate:

	Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin II - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
n° camion	1	2.5	1.5	4	5	3

Come si evince da quanto riportato nelle suddette tabelle, al contrario di quanto asserito dai rappresentanti dell'A.M., per gestire 1200 militari giorno, solo per le necessità nazionali, c'è sicuramente un aumento di inquinamento sia acustico che chimico, a causa dell'implementazione dei voli con il corrispondente utilizzo di mezzi su gomma, bus, per il trasporto dei militari e trattori per i rispettivi bagagli (mezzi elettrici o a gasolio?). La stessa cosa si ripete per il materiale, il rapporto con il camion è tanto per far capire la quantità dei prodotti trasportati con ogni volo. Ovviamente la movimentazione interna è eseguita con muletti e piattaforme, (mezzi elettrici o a gasolio?). Nella prima tabella c'è un dato, peso massimo decollo kg. Uno si potrebbe domandare a che mi serve ciò, semplicemente a sostenere, nonostante lo sviluppo tecnologico, che l'aereo, anche se in maniera ridotta, inquina sotto il punto di vista acustico.



Sopra è riportato un grafico estrapolato da una relazione del 2003 di una nota compagnia aerea che rappresenta il confronto tra due motori uno Stage 3, linea blu, ed uno Stage 4, linea viola. I motori sono di un aereo civile di linea. Sull'asse delle ascisse sono riportate le tonnellate e su quello delle ordinate l'insieme di alcune misure espresse in dB secondo le procedure ICAO. Una caratteristica che si nota è che la carta millimetrata è di tipo logaritmico per i valori dell'asse delle x, espressione del

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060
 Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"
 e-mail andreamboni61@libero.it
<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

tonnellaggio. L'asse delle y ci serve per avere un riscontro dell'aumento del valore, emissione acustica, in base alle tonnellate del mezzo, quando è al momento del decollo.

Prendiamo la ns. tabella e riportiamo i ns. dati sull'asse delle ascisse per determinare il corrispondente valore sull'asse delle ordinate, ovviamente il raffronto è indicativo, ma tanto per capire che in base allo sforzo per effettuare il decollo quale è il rumore emesso da un aereo, e di conseguenza, quanto inquina sotto il punto di vista chimico. Ovviamente ci vorrebbero le rilevazioni fonometriche per ogni aereo e l'unione dei corrispettivi dati, ma già questo è indicativo. E' da dire che il C 130 è un turbo elica, e sicuramente il dato sotto riportato è eccessivo, in quanto riferito a turbo ventole, ma questo evidenzia con maggior forza il valore del risultato.

Caratteristiche	Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin Il - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
Peso max. decollo kg	79.380	263.000	195.000	381.000	405.000	560.000
asse x ton	79	263	195	381	405	560
Emissione dB stage 4 asse y	280	295	291	298	298	298
Emissione dB stage 3 asse y	290	305	301	308	308	308

In pratica tra un C 130 e un C 17, aereo che si suppone, frequenterà più assiduamente la ns. pista, complessivamente c'è un salto di 15 db, ma sicuramente è superiore.

Alcune semplici nozioni di fisica.

Aritmeticamente, in base ai numeri presi in considerazione 15 è una nullità, ma l'unità di misura del rumore è il decibel, non è lineare, per cui non si possono sommare i livelli sonori in modo aritmetico, ma occorre ricorrere ai logaritmi. Ricordiamo che ogni 3 dB si ha un raddoppio della pressione sonora e in questo caso, considerato che il salto è di 15 dB, la pressione quintuplica. E' come dire che l'orecchio posto al livello del mare sia sottoposto ad una immersione ad una profondità di 50 metri, quindi da 1 atmosfera, pressione al livello del mare, si passa a 6, beh, che dire. Il tutto andrebbe tradotto a livello sanitario, o meglio sanità pubblica, ovviamente nel tempo, un po' come l'amianto, dopo 40 anni è stato scoperto che era cancerogeno, ma ormai i morti ci sono stati, ci sono e ci saranno. Chi subisce? Ovvio la cittadinanza, sia con le persone morte e sia economicamente.

In acustica vengono usati i dB_{SPL} per indicare il livello di pressione sonora. La sigla SPL, infatti, sta ad indicare *Sound Pressure Level*. Si calcola in questo modo:

$$SPL = 10 \log_{10} \left(\frac{p^2}{p_0^2} \right) = 20 \log_{10} \left(\frac{p}{p_0} \right)$$

dove p₀ indica la pressione sonora è la variazione di pressione rispetto alla condizione di quiete causata da una perturbazione onda sonora corrispondente alla soglia di udibilità, pari a 20 µPa = 20 × 10⁻⁶ Pascal

Riporto una tabella espressione della pressione sonora per far capire:

Livello di pressione sonora

Fascia	dB(A)	Fonte del suono
Dannosa	140	Motore jet
	120	Martello pneumatico
	110	Perforatrice da roccia
Critica	100	Interno di auto a 120 Km/h
	90	Veicolo pesante
	80	Traffico intenso
	70	Aspirapolvere
	60	Conversazione normale
	50	Ufficio tranquillo
Di sicurezza	40	Bisbiglio
	30	Ambiente urbano tranquillo
	20	Voce sussurrata
	10	Fruscio di foglie
	0	Soglia di udibilità

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060

Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"

e-mail andreamoni61@libero.it

<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

E' da ricordare che un suono o un rumore si propaga liberamente, senza incontrare alcun ostacolo: si parla in questo caso di "campo libero". In questa ipotesi ed in presenza di mezzo non dissipativo i parametri intensità (I), potenza (W) e pressione (p) sono correlati dalla formula

$$I = \frac{W}{4\pi r^2} = \frac{p^2}{\rho c}$$

da cui risulta che l'intensità e la pressione (o meglio il quadrato della pressione) decrescono con il quadrato della distanza (r) dalla sorgente (legge dell'inverso del quadrato).

Tanto per rimarcare. Forse, in base a quanto sopra, sull'affermazione: "non implementazione dell'inquinamento", fatta dai rappresentanti delle A.M. c'è qualcosa da ridire, senza considerare che l'Italia, la nostra "Bella Italia" fa parte della NATO, e se su di un aeroporto vengono investiti così tanti milioni, vedi SAT S.p.A. per quello civile, certamente lo si fa perché lo scalo sia sfruttato al massimo, non certo per un volo giornaliero per portare dei militari ed un pò di materiale. E' da prendere poi in considerazione che vicino abbiamo Camp Darby, uno tra i più grandi depositi di munizioni a livello europeo, già ma i rappresentanti delle A.M, se non erro, hanno detto che non ci sarà alcun collegamento tra lo scalo aeroportuale militare e la struttura americana, né su via fluviale e neppure su gomma, quindi lo scalo italiano non sarà da loro utilizzato. Permettetemi di appropriarmi di una citazione del grande Totò: "Ma mi faccia il piacere". Quindi che cosa voglio dire con questo, i voli aumenteranno notevolmente, sia NATO che US Air Force, certamente per voli umanitari per portare ove è necessario tutti i mezzi di primo soccorso, tende, farmaci, alimenti, centrali di trattamento acqua e via dicendo, forse. La bretella neo realizzata, per la quale non è stata effettuata la VIA, perché non richiesta, come detto dal tecnico del comune nel verbale delle sommarie informazioni Procedimento penale nr. 1126/07 mod. 45 N.C.N.R. del 2/III/2009, pag. 4: "La nuova infrastruttura stradale non ha richiesto una valutazione di impatto ambientale, anche sono stati predisposti monitoraggi e studi per mitigare l'impatto sulla vivibilità cittadina". Forse gli eventi sono stati più celeri della sua immaginazione. Spesso passo da quella strada e di centraline non ne ho vista l'ombra. Ne parleremo nel corso della relazione. La bretella nel prossimo futuro sarà giornalmente percorsa da mezzi, sicuramente tir per il deposito civile di neo realizzazione, e forse militari di collegamento, per la gioia dei cittadini di via Asmara, salvo diverso accesso, forse da via Cariola, zona est dell'aeroporto. Vedremo.

Un po' di normativa per far vedere a quali norme sono soggetti gli aeroporti militari:

LEGGE 26 ottobre 1995, N. 447

Legge quadro sull'inquinamento acustico

Art. 3.

(Competenze dello Stato)

1) ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da **aeromobili civili** nella fase di decollo e di atterraggio;

DECRETO MINISTERIALE 31 ottobre 1997

Metodologia di misura del rumore aeroportuale

Art. 1.

Campo di applicazione

1. Ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e **negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile.**

3. Il presente decreto non si applica al rumore prodotto nello svolgimento di attività aeree di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso e protezione civile.

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.

Art. 2

Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica agli aeroporti, come definiti dall'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), e agli **aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico di velivoli civili**, nei

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060

Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"

e-mail andreaboni61@libero.it

<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

quali e' rilevato un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto individuate in attuazione dell'articolo 3, comma 1, lettera m), numero 3), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni.

2. Le disposizioni del presente decreto **non si applicano** alle emissioni acustiche dei voli di Stato e dei voli effettuati per fini di preminente interesse pubblico, di sicurezza nazionale, di emergenza, di soccorso, di protezione civile, di pubblica sicurezza e **militari**.

Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194

Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Art. 1.

Finalità e campo di applicazione

2. Il presente decreto non si applica al rumore omissis dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

PROVVEDIMENTO 23 gennaio 2002 - Piano di sviluppo aeroportuale - valutazione impatto ambientale. (Documento del quale se ne raccomanda la lettura per capire lo sviluppo del Galilei)

7) per quanto riguarda il rumore prodotto in fase di operativa il proponente deve attenersi alle seguenti considerazioni:

- lo studio non considera la rumorosità indotta dalle attività militari in quanto espressamente esclusa dal campo di applicazione della vigente legislazione. Poiché la stessa può non essere trascurabile si rileva l'opportunità che del problema si faccia carico il comitato misto paritetico previsto dall'art. 3 della L. 898/76 e successive modificazioni.

Verbale delle sommarie informazioni Procedimento penale nr. 1126/07 mod. 45 N.C.N.R. del 2/III/2009, pag. 39

il tecnico riferisce: "Ricordo che i dati relativi all'inquinamento acustico derivante da attività aeree registrato da ARPAT tiene conto unicamente dei voli civili. Non sono monitorabili le attività aeree militari. Il traffico militare dovrebbe incidere per circa 1/3 sul volume giornaliero".

Che dire! Le attività militari non si toccano e in caso di calamità si trasformano in voli di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso e protezione civile, di Stato, quindi: "Se non è zuppa è pan bagnato". Nel provvedimento datato 23/01/2002 veniva richiesto l'intervento del comitato paritetico, a causa della non trascurabilità della rumorosità indotta dalle attività militari. Per fare che cosa? Vista la normativa vigente, alla quale sicuramente l'A.M. farà riferimento. Questo a quel tempo, quando non c'era in previsione la realizzazione dell'Hub, figuriamoci quando ci sarà l'implementazione dei voli militari "umanitari" che scenari appariranno. Vedremo.

Un'altra cosa della quale è necessario tener conto è che con questa trasformazione, l'aeroporto pisano si trasformerà in un aeroporto strategico di alta risonanza militare e che quindi necessiterà di una attenzione, anzi sorveglianza particolare. Nel caso di evento bellico i quartieri di S. Marco e S. Giusto sono i primi a risentirne, come del resto gli abitanti di via Asmara. Ma anche in caso di attentati. Basta fare un piccolo giro perlustrativo. Con l'aumento dei voli e dei veivoli, aerei civili che stanziano nell'aeroporto pisano, è stato necessario aumentare la quantità di carburante stoccato, vedasi i tre capienti serbatoi fuoriterra realizzati in prossimità di via Asmara. Sono a tiro di sasso e di non solo quello. Quindi nel caso di esplosione, sicuramente nella valutazione del rischio=magnetudoxdanno, che sicuramente sarà stata eseguita, la probabilità, che può essere più o meno remota, che un attentatore, kamikaze, un pazzo o, munito di ordigno, che venga lanciato o si faccia esplodere in prossimità dei tre serbatoi che danno provoca? Certo l'attuale collocazione è a sicurezza dei voli, lontani dalla pista, ma, lo ripeto a portata di. Utopia, beh, con i tempi che corrono. Ma analizziamo il tutto sotto la veste militare:

Caratteristiche	Hercules C130	McDonnell Douglas C-17 Globemaster III	Ilyushin Il - 76MD	Lockheed C-5 Galaxy	Antonov AN 124 Ruslan	Airbus A380-800
Carburante litri	35.992	134.556	82.000	193.600	230.000	310.000

Il ns C 130, anche se in versione tanker 13.578, al massimo può caricare 48.570 litri di carburante, figuriamoci se trasformiamo gli altri aerei in tanker. Ma stiamo con i piedi per terra. Con dati

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060

Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"

e-mail andreaboni61@libero.it

<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

suddetti il C130, visto che trattiamo dei liquidi, viene bevuto dagli altri aerei, bastano due voli dello Ilyushin Il - 76MD, il più piccolo, per avere la necessità di 164 mila litri di carburante. Un'autobotte porta circa 36.000 litri, quindi per riempire due voli Ilyushin Il - 76MD, ci vogliono circa 5 autobotti, e i serbatoi di partenza che capacità devono avere? Collegamento diretto con le raffinerie di Livorno? Quindi. Come facciamo i serbatoi, fuori terra o interrati?

Ma passiamo al ns Galilei, tanto per iniziare, ahimè, alcune dovute citazioni di legge, anche se la quantità, come la pressione sonora, dovrebbe essere quintuplicata:

Legge del 26/10/1995, n. 447
"Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico"

Art. 3. - Competenze dello Stato

m) la determinazione, con decreto del ministro dell'Ambiente, di concerto con il ministro dei Trasporti e della navigazione, dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo:

- 1) omesso;
- 2) ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico;
- 3) alla individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili;
- 4) omesso.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

PROVVEDIMENTO 23 gennaio 2002 - Piano di sviluppo aeroportuale - valutazione impatto ambientale.

7) per quanto riguarda il rumore prodotto in fase di operativa il proponente deve attenersi alle seguenti considerazioni:

- l'individuazione dei confini delle aree di rispetto nell'intorno aeroportuale sarà oggetto di ulteriori approfondimenti da parte della commissione di cui all'art. 5 comma I del DM. 31.10.1997, che dovrà tenere conto, oltre che del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore che la stessa commissione è tenuta a stabilire;
- omesso

DECRETO MINISTERIALE 31 ottobre 1997
Metodologia di misura del rumore aeroportuale

Art. 6.

Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale

1. Le commissioni di cui all'art. 5, comma 1, del presente decreto, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.

2. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447:

- zona **A**: l'indice L_{VA} non può superare il valore di 65 dB(A) - **via Asmara?**;
 - zona **B**: l'indice L_{VA} non può superare il valore di 75 dB(A) - **con certezza via Cariola e via Carrareccia e zona di Coltano interessata dall'aeroporto**;
 - zona **C**: l'indice L_{VA} può superare il valore di 75 dB(A).
3. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice L_{VA} non può superare il valore di 60 dB(A).

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

Art. 1.

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto, al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio, definisce le competenze e le procedure per:

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060
Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"
e-mail andreamoni61@libero.it
<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

- a) l'elaborazione della **mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche** di cui all'articolo 3;
- b) l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione di cui all'articolo 4, volti ad evitare e a ridurre il rumore ambientale laddove necessario, in particolare, quando i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché ad evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose;

Art. 3.

Mappatura acustica e mappe acustiche strategiche

1. Entro il 30 giugno 2007:

a) l'autorità individuata dalla regione o dalla provincia autonoma elabora e trasmette alla regione o alla provincia autonoma competente le mappe acustiche strategiche, nonché i dati di cui all'allegato 6, relativi al precedente anno solare, degli agglomerati con più di 250.000 abitanti;

b) le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture elaborano e trasmettono alla regione o alla provincia autonoma competente la mappatura acustica, nonché i dati di cui all'allegato 6, riferiti al precedente anno solare, degli assi stradali principali su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli all'anno, degli assi ferroviari principali su cui transitano più di 60.000 convogli all'anno e degli aeroporti principali. Nel caso di infrastrutture principali che interessano più regioni gli stessi enti trasmettono la mappatura acustica ed i dati di cui all'allegato 6 relativi a dette infrastrutture al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ed alle regioni o province autonome competenti.

2. Nel caso di servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture ricadenti negli agglomerati di cui al comma 1, lettera a), la mappatura acustica prevista al comma 1, lettera b), nonché i dati di cui all'allegato 6, sono trasmessi entro il 31 dicembre 2006 all'autorità individuata al comma 1, lettera a).

Le contraddizioni, non saper discernere l'utile dall'inutile, da ciò che è richiesto dalla legge e ciò che non lo è. Sperpero di danaro pubblico per le cose non richieste, mappatura della città, mentre per l'aeroporto è solo buona amministrazione, nel non fare ciò che l'anno successivo dovrebbe essere rifatto a causa dello sviluppo aeroportuale. Comunque tanto per mettere al corrente, nonostante gli obblighi di legge l'aeroporto pisano non ha per il momento alcuna mappatura acustica, nonostante che l'ARPAT abbia prodotto e proposto, 2003/2004, una mappatura mai approvata, vedasi lettera inviata dall'ARPAT al comitato "Volare sicuri a Pisa" del 7/IX/2007 n.° prot. 7461 e Verbale delle sommarie informazioni Procedimento penale nr. 1126/07 mod. 45 N.C.N.R. del 2/III/2009, pag 32: "Ad oggi, marzo 2009, la Commissione aeroportuale non risulta essersi più riunita, pertanto non è stato possibile procedere all'approvazione della caratterizzazione acustica dell'aeroporto Galilei di Pisa".

E' da tener di conto, come riferito nel suddetto verbale, che l'area di via Asmara è stata soggetta all'implementazione del traffico aereo, con la realizzazione di nuove piazzole, la conseguenza di ciò è di prendere in considerazione l'inserimento di via Asmara all'interno dell'intorno dell'area aeroportuale, come zona "A", pag. 38 del suddetto verbale "Conclusioni". Ma nel documento PROVVEDIMENTO 23 gennaio 2002 - Piano di sviluppo aeroportuale - valutazione impatto ambientale, considerano e valutano non ci sarebbero state alterazioni apprezzabili dell'inquinamento acustico, e di conseguenza chimico. Boh!

L'unica esistente, non richiesta dalla normativa vigente perché Pisa è un agglomerato con meno 250.000 abitanti è quella sulla città. A pag. 38 del suddetto verbale è riportato: "Giova precisare come, di contro, il Comune di Pisa in collaborazione con l'ARPAT abbia iniziato (e terminata, il lavoro è stato presentato il 27/IV/2007 nel convegno "Mappatura acustica della città di Pisa e confronto con altre realtà europee") la mappatura dell'intera città per quanto attiene l'inquinamento acustico, monitoraggio non obbligatorio per insediamenti aventi una popolazione inferiore alle 250.000 unità" Boh!

Colgo l'occasione nel richiedere la diffusione del valore misurato dall'ARPAT nell'indagine effettuata ultimamente, 2010, in via Asmara per determinare l'inquinamento acustico, commissionata da S.A.T. S.p.A.. Sicuramente tutto ciò è stato fatto per verificare l'abbattimento delle barriere fonoassorbenti realizzate. Sarei curioso di sapere quanto era il livello di inquinamento acustico e chimico nel 2000 e quanto è quello attuale e quale sarà quello futuro, per determinare il reale innalzamento dell'inquinamento acustico e chimico, la richiesta di due centraline sulla rotatoria, per misurare questi dati, non è senza senso. Anche perché leggendo, sempre su il sopra citato verbale, a pag. 38, le "Conclusioni", beh, insomma dico, poveri cittadini. Tanto per dire

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060
Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"
e-mail andreaboni61@libero.it
<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

Art. 4. - Competenze delle regioni.

Le regioni, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, definiscono con legge:

a) i criteri in base ai quali i comuni, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera a), tenendo conto delle preesistenti destinazioni d'uso del territorio e indicando altre aree da destinarsi a spettacolo carattere temporaneo, ovvero mobile, ovvero all'aperto procedono alla classificazione del proprio territorio nelle zone previste dalle vigenti disposizioni per l'applicazione dei valori di qualità di cui all'articolo 2, comma 1, lettera h), stabilendo il divieto di contatto diretto di aree, anche appartenenti comuni confinanti, quando tali valori si discostano in misura superiore a 5 dBA di livello sonoro equivalente misurato secondo i criteri generali stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 57 dell'8 marzo 1991. Qualora nell'individuazione delle aree nelle zone già urbanizzate non sia possibile rispettare tale vincolo a causa di preesistenti destinazioni d'uso, si prevede l'adozione dei piani di risanamento di cui all'articolo 7.

Certo un aeroporto non è un'area temporanea di pubblico spettacolo, ma la cosa che mi interessa far notare è il dislivello di 5 dB(A), tra il normale essere e l'implementazione dovuta allo spettacolo, ripeto, quale era l'inquinamento acustico di via Asmara prima della realizzazione delle nuove piazzole della aviostazione civile e prima della realizzazione della nuova bretella? Che danno hanno avuto tali cittadini, dal punto di vista sanitario, senza considerare quello economico, di deprezzamento degli immobili. Chi comprerebbe una casa collocata in via Asmara?

Per quanto concerne le abitazioni di via Cariola e via Carrareccia, S. Marco, e alcune abitazioni di Coltano, e quasi sicuramente, per quelle di via Asmara, S. Giusto, rientrando nelle zone "A" e "B", hanno diritto all'applicazione della seguente normativa:

LEGGE 21 NOVEMBRE 2000, N. 342

Misure in materia fiscale

Capo IV

IMPOSTA REGIONALE SULLE EMISSIONI SONORE DEGLI AEROMOBILI

Art. 90

Istituzione dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili

1. A decorrere dall'anno 2001 è istituita l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili il cui gettito è destinato prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti delle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 267 del 15 novembre 1997. L'imposta stabilita nella misura di cui all'articolo 92 è dovuta ad ogni regione o provincia autonoma per ogni decollo ed atterraggio dell'aeromobile civile negli aeroporti civili.

LEGGE REGIONALE 19 dicembre 2003, n. 58

Legge finanziaria per l'anno 2004.

CAPO I

DISPOSIZIONI IN MATERIA TRIBUTARIA

ARTICOLO 11

(Regolamento di disciplina dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili)

1. Con apposito regolamento, da emanarsi entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, è disciplinata l'applicazione della tassa regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, istituita dall'articolo 90 della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale).

2. Il regolamento disciplina in particolare procedure e modalità di:

a) dichiarazione dell'imposta;

b) liquidazione e riscossione;

c) accertamento e applicazione delle sanzioni.

3. Il regolamento può prevedere che la riscossione dell'imposta sia effettuata anche tramite le società di gestione degli aeroporti oppure tramite i fiduciari di cui all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1982, n.1085 (Modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile), sulla base di

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060

Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"

e-mail andreaboni61@libero.it

<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

specifiche convenzioni. Ovviamente quanto sopra se fossero applicate, ma certo le norme di tutela per gli aeroporti militari vengono applicate immediatamente, quelle per la tutela dei cittadini, beh non importa tanto hanno il calcio.

Dobbiamo ricordarci che l'aeroporto:

- avrà una implementazione del traffico passeggeri, perché altrimenti per quale motivo si investiranno tutti quei milioni di Euro per il nuovo terminal. I passeggeri dovranno arrivare a 6 milioni, oggi siamo a circa 4 milioni, quindi aumento dei voli o utilizzo di aerei più capaci. Certamente la tecnologia progredirà, con nuovi motori, ma rumore e inquinamento chimico rimarranno. A tale implementazione si collega l'aumento del traffico su gomma, è sottointeso;

- l'hangar che è stato costruito in via Asmara è stato realizzato per il trasporto merci e certamente non per mantenere l'attuale movimentazione materiale, ma per aumentarne le capacità, come riportato nel provvedimento del 23 gennaio 2002 PSA dell'aeroporto di Pisa, da prendersi ovviamente con il beneficio dell'inventario, visti i risultati per il trasporto civile, nel 2010 a Pisa dovevano esserci 2,1 milioni di passeggeri. Come riportato a pag. 39 del verbale (previsione VIA gennaio 2000-2010 nr. 2,1 milioni di passeggeri - dato certo al 31.12.2008 nr. 3.963.717 passeggeri) oggi, 2011, siamo ad oltre 4 milioni, peccato che hanno sbagliato di circa 2 milioni.

Inoltre il livello di inquinamento acustico non avrebbe dovuto avere innalzamenti, ma per questo basterebbe vedere i dati delle centraline, a noi non noti, che dovrebbero essere riportati in continuo su di un computer collocato negli uffici dell'assessorato dell'ambiente del Comune di Pisa, ma tale computer è nel sotto scala alla polvere o meglio ancora pubblicati. Questo non è reato? Per i cittadini è un diritto sapere a che cosa sono esposti e in quantità di o livello di? Ma il Comune, e non solo lui, non la pensano nello stesso modo. Garantire la salute pubblica non è reato. Per quello chimico, ahimè, ci sono studi, ma non centraline di rilevamento e quindi.

Mi odierete, ma i riferimenti di legge sono alla base del convincimento dell'azione intrapresa dal comitato "Volare sicuri a Pisa":

Legge del 26/10/1995, n. 447

"Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico"

Art. 3. - Competenze dello Stato

n) la predisposizione, con decreto del ministro dell'Ambiente, sentite le associazioni di protezione ambientale riconosciute ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, nonché le associazioni dei consumatori maggiormente rappresentative, di campagne di informazione del consumatore e di educazione scolastica.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

PROVVEDIMENTO 23 gennaio 2002 - Piano di sviluppo aeroportuale - valutazione impatto ambientale.

7) per quanto riguarda il rumore prodotto in fase di operativa il proponente deve attenersi alle seguenti considerazioni:

Nelle more della realizzazione del sistema fisso di monitoraggio, il proponente deve garantire il monitoraggio del rumore aeroportuale determinato dal traffico civile, con metodologia da concordare con il Dipartimento ARPAT di Pisa, sentiti il Comune e l'Azienda Sanitaria, al fine:

- di fornire al Comune di Pisa, in forma divulgabile nei confronti della popolazione, indicazioni sull'impatto acustico causato dall'aeroporto sul territorio comunale;

Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194

Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Art. 1.

Finalità e campo di applicazione

1. Il presente decreto, al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio, definisce le competenze e le procedure per:
c) assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito al rumore ambientale ed ai relativi effetti.

Le norme, uffa queste norme a favore dei cittadini.

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060

Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"

e-mail andreaboni61@libero.it

<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>

Comunque il traffico merci dovrebbe passare da 8,6 a 22 milioni di tonnellate, avremo una implementazione del traffico aero, senza contare, a causa di ciò, l'aumento del traffico su gomma sulla nuova bretella, come riportato sul PSA, e nelle stesse "Conclusioni" di pag. 38 del verbale delle sommarie informazioni Procedimento penale nr. 1126/07 mod. 45 N.C.N.R. del 2/III/2009, realizzata proprio per evitare di far passare tir dalla città, ma questo aumenterà la gioia di chi abita in via Asmara. Più inquinamento acustico e chimico e ulteriore deprezzamento degli immobili, che dire.

Per concludere la situazione dei cittadini di via Cariola via Carrareccia.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

PROVVEDIMENTO 23 gennaio 2002 - Piano di sviluppo aeroportuale - valutazione impatto ambientale.

5) le alternative abitative per gli abitanti espropriati di via Cariola, devono essere concordate con il Comune di Pisa e accettate dalla popolazione;

Azienda USL 5 - Dipartimento di Prevenzione- U.O. Igiene e Sanità Pubblica - Pisa

Rumore:

- E' da valutare il problema rappresentato dai residenti di Via Cariola che saranno allontanati in seguito all'esproprio della zona e le abitazioni saranno demolite.

Che debbo dire, lasciando perdere la classificazione dell'area dal punto di vista di inquinamento acustico e, non noto, chimico, già sopra più volte denunciato e perorato, il provvedimento è del 2002, nel 2010 è stato preso in considerazione il problema di 44 famiglie da mandare via.

Concludendo. Bene o male, dipende da quale parte si guarda il problema, alla luce di quanto sopra il ministero della Difesa ci regalerà l'Hub, con una potenziale movimentazione di 1200 militari giorno, senza però aumento dell'inquinamento acustico e chimico, perché i voli saranno pochi ed effettuati con mezzi con motori Stage 4, ovviamente il trasporto merci sarà limitato agli aiuti umanitari e di corredo ai militari trasportati, nessun trasporto merci tra o con Camp Darby, uno tra i più grandi depositi munizioni a livello europeo.

Forse la NATO utilizzerà il ns. aeroporto, con qualche voletto, ma sempre con mezzi con motori Stage 4, le linee aeree civili, passeggeri e cargo implementeranno i voli, il traffico su gomma subirà una implementazione inimmaginabile, che altro dire.

Grazie a tutti e scusatemi se vi ho tediato con questa logorroica relazione.

Andrea Boni

Andrea Boni

Via Leopoldo Pilla, 19/a 56121 Pisa - tel. 050/500060

Comitato cittadino "Volare sicuri a Pisa"

e-mail andreaboni61@libero.it

<http://blog.libero.it/aiutiamopisa>