



VERDI-Città dei Diritti

Gruppo VERDI Regione Lazio

CIAMPINO: AEROPORTO E CITTA' UNA CONVIVENZA DIFFICILE





Gruppo VERDI Regione Lazio

L'Aeroporto "G.Pastine" di Ciampino, scalo militare aperto al traffico civile, fino a pochi anni fa registrava una debole attività, legata per lo più a servizi di aviotrasporto militare, di protezione civile e di rappresentanza diplomatica. Il traffico civile era limitato per lo più a voli charter e ai servizi postali e di protezione civile. Ma nel 2000, con l'evento giubilare, cambia la strategia della Società di gestione Aeroporti di Roma, che decide di puntare sul secondo scalo romano immaginando per il Pastine una trasformazione in un moderno City Airport.

All'inizio del 2002 sbarcano nello scalo numerose compagnie low cost che offrono pacchetti commerciali a basso costo per collegare Roma con le maggiori capitali europee. Il Pastine in breve termine registra un aumento del traffico passeggeri tra i più alti del paese, affiancando al suo tradizionale ruolo di aeroscalo militare, un forte peso dell'attività civile.

Nel corso del 2003 l'aumento dei passeggeri transitati nello scalo è del 86,9%, mentre l'aumento dei movimenti aerei risulta del 26,9%. Nei solo primi due mesi del corrente anno si registra un ulteriore incremento del 55% del traffico passeggeri e un aumento ulteriore dei voli del 22,8%. AdR annuncia l'obiettivo di raggiungere nel corso del 2004 i 3.000.000 di passeggeri, a fronte dei 1.794.285 transitati nel corso del 2003.

Di seguito vengono riportati i dati del traffico aereo relativi al mese di Febbraio 2004 e il riepilogo dei dati relativi all'anno 2003 desunti da Assaeroporti.



Gruppo VERDI Regione Lazio

TOTALI (Gennaio-Febbraio/2004)							
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	1.488	6,6	112.260	20,5	169	0,6
2	Ancona	2.674	-14,7	65.499	-6,5	877	11,2
3	Bari	3.462	9,4	226.033	15,5	674	-8,3
4	Bergamo	7.131	19,3	433.539	62,0	21.461	10,8
5	Bologna	7.928	-4,1	452.337	-4,3	4.120	-8,5
6	Bolzano	1.290	-29,0	6.630	0,2		
7	Brescia	1.413	-21,1	30.717	33,7	294	
8	Brindisi	1.215	5,6	85.154	4,7	92	206,7
9	Cagliari	3.286	-6,4	280.706	4,6	642	-12,3
10	Catania	7.686	15,3	613.773	24,4	1.705	7,6
11	Crotone	225	-14,8	8.413	-6,3		
12	Cuneo	1.533	2,9	6.804	77,6		
13	Firenze	4.040	-15,7	179.407	-7,3	483	106,4
14	Foggia	533	24,8	1.240	51,2		
15	Forlì	1.113	104,2	65.227	151,0	135	-22,4
16	Genova	3.122	-29,8	135.968	-9,8	793	-23,2
17	Lamezia T.	2.009	5,2	137.434	15,3	412	8,7
18	Milano LIN	18.830	0,9	1.337.337	5,1	3.831	-3,6
19	Milano MXP	32.449	-0,2	2.431.647	0,9	51.535	-8,0
20	Napoli	7.814	-19,1	528.405	-2,4	1.322	14,5
21	Olbia	1.768	33,8	105.795	6,1	214	-6,6
22	Palermo	5.729	-16,2	427.927	-6,9	778	-10,4
23	Parma	1.551	-13,6	5.869	-0,7		
24	Perugia	878	-27,8	6.652	-27,1		
25	Pescara	1.432	9,2	41.647	13,3	301	-19,1
26	Pisa	4.189	4,0	221.710	10,7	1.978	13,0
27	Reggio Cal.						
28	Rimini	584	-16,3	16.382	8,5	353	-30,1
29	Roma CIA	5.853	22,8	304.749	55,0	3.137	-1,3
30	Roma FCO	46.596	1,6	3.621.068	2,3	26.021	-2,9
31	Ronchi dei L.	2.036	-22,7	77.638	-14,8	96	-16,5
32	Torino	8.943	-9,9	517.529	4,3	2.300	-25,9
33	Trapani	961	329,0	53.228	2.262,5	8	700,0
34	Treviso	2.161	-3,9	113.088	30,9	2.318	-8,4
35	Venezia	10.981	-2,9	725.749	17,1	3.619	20,0
36	Verona	5.722	-0,4	306.522	0,2	2.204	5,1
	Totali	208.625	-1,4	13.684.083	6,4	131.872	-2,6



Gruppo VERDI Regione Lazio

TOTALI (Gennaio-Dicembre/2003)							
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	11.196	-1,5	888.369	10,4	1.204	-16,4
2	Ancona	19.320	-3,3	522.373	12,6	5.468	-7,4
3	Bari	22.995	10,2	1.457.758	15,8	3.740	-23,9
4	Bergamo	48.362	44,4	2.844.379	127,0	128.687	12,3
5	Bologna	56.738	3,2	3.562.010	4,3	28.211	13,0
6	Bolzano	14.020	12,8	49.529	16,7		
7	Brescia	14.422	4,3	272.509	-11,4	361	-52,5
8	Brindisi	9.244	14,5	716.544	13,9	1.913	437,4
9	Cagliari	27.154	-0,9	2.307.035	5,9	4.556	0,2
10	Catania	54.436	12,3	4.807.643	17,8	12.402	27,1
11	Crotone	2.336	14,6	90.370	226,0		
12	Cuneo	10.705	-16,8	42.865	136,0	3	200,0
13	Firenze	30.860	-2,7	1.388.707	0,3	2.072	296,9
14	Foggia	3.859	18,6	9.650	34,6		
15	Forli	5.837	57,2	351.369	133,8	1.271	-41,6
16	Genova	29.035	1,0	1.057.663	1,7	6.528	22,0
17	Lamezia T.	14.105	26,7	1.132.119	25,6	2.391	0,0
18	Milano LIN	119.311	8,0	8.757.038	12,0	24.658	-6,7
19	Milano MXP	213.554	-0,6	17.621.585	1,0	362.587	10,5
20	Napoli	65.016	2,1	4.587.163	11,0	8.174	-16,2
21	Olbia	26.089	12,9	1.554.254	12,2	1.819	-1,8
22	Palermo	42.866	-3,3	3.649.494	3,1	5.372	-18,0
23	Parma	14.255	9,5	66.258	6,6		
24	Perugia	8.574	-23,0	58.822	4,6	5.456	
25	Pescara	10.932	-5,4	301.773	2,0	1.795	-6,2
26	Pisa	31.598	18,1	1.982.897	19,8	11.532	12,6
27	Reggio Cal.	5.567	-4,5	441.795	-4,7	241	-65,1
28	Rimini	5.076	-16,1	224.384	7,1	3.581	-32,7
29	Roma CIA	37.130	26,9	1.794.285	86,9	19.826	4,8
30	Roma FCO	300.831	6,4	26.284.759	3,7	172.798	-2,0
31	Ronchi dei L.	16.708	-15,1	614.368	-8,7	717	-21,3
32	Torino	54.710	-8,7	2.820.448	1,2	18.344	12,2
33	Trapani	4.457	50,7	246.474	393,6	19	1.800,0
34	Treviso	15.415	35,5	685.220	27,8	15.411	11,1
35	Venezia	76.886	16,8	5.304.597	25,8	19.786	10,6
36	Verona	40.362	12,3	2.452.723	12,2	12.095	8,0
	Totali	1.463.961	5,9	100.949.229	10,0	883.018	7,1



Gruppo VERDI Regione Lazio

Fin qui un'ottima operazione commerciale. Ma il mutamento del ruolo dell'Aeroporto "G.Pastine" ha prodotto un cambiamento radicale nel modo di "convivere" con la città di Ciampino, che è unita da sempre, suo malgrado, con la storia di questo aeroscalo. Nell'intorno del sedime aeroportuale esiste un territorio fortemente urbanizzato ove risiedono migliaia di cittadini che quotidianamente subiscono un preoccupante aumento dei livelli d'inquinamento atmosferico ed acustico, dovuto all'incremento dell'attività aerea.

Il gruppo politico dei VERDI-Città dei Diritti ha effettuato nei mesi di Settembre e Ottobre 2002 un'indagine conoscitiva tra i cittadini di Ciampino, sulla situazione ambientale nella zona limitrofa all'aeroporto "G.B.Pastine".

L'indagine era tesa a rilevare il livello di disagio percepito dai cittadini che vivono in prossimità dello scalo aeroportuale, in relazione alla percezione del rumore e degli altri inquinanti derivanti dall'attività degli aeromobili. Il questionario, distribuito in 5.000 case, ha rappresentato un primo approccio per valutare l'impatto ambientale e sociale che l'attività aeroportuale produce sulla comunità locale.

Hanno risposto a questo sondaggio volontario 543 nuclei famigliari, per un totale di 1576 cittadini. Un campione estremamente rappresentativo dei Ciampinesi.

I dati raccolti sono estremamente significativi. L'86,37% ha una percezione medio alta del rumore prodotto dagli aeromobili, mentre l'80,85% percepisce una presenza medio alta degli scarichi dei carburanti.

I dati percettivi si correlano ai risultati della campagna di monitoraggio ambientale, condotta durante l'estate del 2002 dalla Provincia di Roma, nella città di Ciampino, che ha posto in evidenza il superamento dei limiti per ciò che riguarda il rumore e il benzene, nei punti di rilevamento: *"Dall'analisi dei dati emerge una situazione di inquinamento acustico in tutti e quattro i siti monitorati. I limiti massimi stabiliti dal DPCM 14 novembre 1997, in tutti e quattro i siti, vengono superati sia nel periodo diurno che in quello notturno. (...) Poiché a Ciampino sono presenti alcune linee ferroviarie e l'Aeroporto (fonti di rumore disciplinate da specifiche normative) sarebbe opportuna un'analisi mirata alle singole sorgenti d'inquinamento acustico."*



Gruppo VERDI Regione Lazio

Il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria della Regione Lazio nella sua fase conoscitiva ha realizzato un censimento delle fonti di inquinamento atmosferico provinciale.

Nel Settore 0805 viene trattato il contributo all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico aereo. La metodologia per la trattazione dell'inquinamento atmosferico da traffico aereo è caratterizzata da una prima fase esplorativa che ha riguardato l'analisi dei motori degli aerei.

L'elemento caratterizzante tale metodologia è costituito dai cicli LTO (Landing and Take Off) dei singoli velivoli, ovvero le varie fasi che coinvolgono gli aerei nelle diverse operazioni all'interno degli aeroporti e le fasi di volo per una quota massima di 1000 m. Tali tipologie di emissioni hanno luogo internamente allo strato di rimescolamento dell'atmosfera, mentre le emissioni prodotte nella fase di volo vera e propria non vengono trattate in tale sede in quanto rientrano nei meccanismi di circolazione generale dell'atmosfera e non hanno pertanto ricadute al suolo avvertibili negli strati immediatamente sottostanti.

Il ciclo LTO si compone delle seguenti fasi:

- discesa in avvicinamento alla pista;
- atterraggio in senso stretto;
- spostamento dell'aeromobile dalla pista di atterraggio all'area di parcheggio;
- spostamento dall'area di parcheggio alla pista di decollo;
- decollo;
- risalita in quota.

La metodologia CORINAIR utilizzata delinea i fattori di emissione per ogni tipo di velivolo; nella tabella sono riportati fattori di emissione disponibili (CORINAIR, 1999) per le differenti tipologie di aeromobile.



Gruppo VERDI Regione Lazio

FATTORI DI EMISSIONE CORINAIR (Kg/cicli LTO)						
Tipologia di velivolo	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO	COV	SO ₂
A 300	5470,00	1,00	0,20	27,21	9,30	1,70
A 310	4900,00	0,40	0,20	22,70	3,40	1,50
A 320	2560,00	0,04	0,10	11,00	0,40	0,80
BAC 1-11	2150,00	6,80	0,10	4,90	61,60	0,70
BAE 146	1800,00	0,16	0,10	4,20	1,20	0,60
B 707*	5880,00	9,80	0,20	10,80	87,80	1,90
B 727	4455,00	0,30	0,10	12,60	3,00	1,40
B 727*	3980,00	0,70	0,10	9,20	6,30	1,30
B 737 – 300	2905,00	0,20	0,10	8,00	2,00	0,90
B 373*	2750,00	0,50	0,10	6,70	4,00	0,90
B 373 – 400	2625,00	0,08	0,10	8,20	0,60	0,80
B 747 – 200	10680,00	3,60	0,30	53,20	32,00	3,40
B 747*	10145,00	4,80	0,30	49,20	43,60	3,20
B 747 – 400	10710,00	1,20	0,30	56,50	10,80	3,40
B 757	4110,00	0,10	0,10	21,60	0,80	1,30
B 767	5405,00	0,40	0,20	26,70	3,20	1,70
Caravelle*	2655,00	0,50	0,10	3,20	4,10	0,80
DC 8	5890,00	5,80	0,20	14,80	52,20	1,90
DC 9	2780,00	0,80	0,10	7,20	7,40	0,90
DC 10	7460,00	2,10	0,20	41,00	19,20	2,40
F 28	2115,00	5,50	0,10	5,30	49,30	0,70
F 100	2340,00	0,20	0,10	5,70	1,20	0,70
L 1011*	8025,00	7,30	0,30	29,70	65,40	2,50
SAAB 340	945,00	1,40	0,03	0,30	12,70	0,30
Tupolev	6920,00	8,30	0,20	14,00	75,90	2,20
Concorde	20290,00	10,70	0,60	35,20	96,00	6,40
Gajet	2150,00	0,10	0,10	5,60	1,20	0,70

L'inquinamento da traffico aereo dipende dal tipo di carburante utilizzato, dall'efficienza dei diversi motori e dall'altitudine delle emissioni. Il carburante di maggiore utilizzo è costituito dal kerosene mentre sono di numero esiguo i voli che utilizzano la benzina.

I dati relativi ai movimenti aeroportuali ed al tonnellaggio di trasporto, riportati nella tabella seguente, sono stati reperiti direttamente presso l'aeroporto di Ciampino e si riferiscono al traffico aereo relativo al 1997, quando nel Pastine non si registrava l'attuale attività.



Gruppo VERDI Regione Lazio

AEROPORTO DI CIAMPINO		
TIPO DI AEOROMOBILE	Movimenti	Tonnellaggio
BOEING 737 + 737/400	3.326	204.300
CESSNA CITATION	2.904	20.433
DESSAULT-BREGUET MERCUR	2.871	43.892
BAE BRITISH AEROSPACE	2.476	102.956
FKF FOKKER	1.834	78.522
FAIRCHILD (SWEARINGEN)	1.541	9.296
GATES LEARJET	1.512	13.481
BOEING 727	1.474	118.880
AIRBUS A-320	1.175	89.680
BEECHCRAFT	868	5.353
PIPER (LIGHT AIRCRAFT)	810	1.751
GULFSTREAM AEROSPACE	730	23.875
DA9	479	10.061
DOUGLAS MD80	440	31.454
DORNIER 328	428	5.992
CNA CESSNA	404	1.944
HPH BRITISH AEOROSPACE	352	4.394
CL4 CANADAIR CL-44	304	6.273
AGD AUGUSTA	274	939
BOEING 757	194	20.958
DOUGLAS DC9	191	9.420
SHS SHORTSKYVAN	169	389
AB3 AIRBUS INDUSTRIE	150	20.044
MBB BO 105	140	720
P42 PIPER CHEYENNE	126	754
L10 LOCKHEED L - 1011 - 1 TRISTAR	116	24.048
BAC BRITISH AEROSPACE	92	4.212
TU5 TUPOLEV TU 154	71	6.980
TRD BRITISH AEROSPACE TRIDENT	65	130
PN6 PARTENAVIA	61	215
YAKOVLEV YAK-40	58	1.106
NDC AEROSPATIA-CORVETTE	51	455
LOH LOCKHEED L-100 HERCULES	45	3.107
BOEING 707	544	6.341
BOEING 747	44	15.320
ATR 42	26	492
DHB BOEING CANADA	23	385
DOUGLAS DC 10	22	5.591
BOEING 767	20	3.556
JB1 BRITISH AEROSPACE JETST	20	206
ACD ROCKWELL COMMANDER	19	95
WWP ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES	19	193
TUS TUPOLEV TU 134	16	740
FJF FOKKER	14	392
DE HAVILLAND DHC-8	12	194
MCDONNELL DOUGLAS DC-8	9	1.449
DE HAVILLAND DHC-7 DASH 7	6	120
AN2 ANTONOV AN-22 FREIGHTER	4	244
AEOROSPATIALE SE.210 CARAVELLE	4	96
ALTRI	66	16.576



Gruppo VERDI Regione Lazio

In merito a questa difficile situazione ambientale che si è determinata per i cittadini che vivono intorno all'aeroporto, ma anche per il personale in servizio presso lo scalo aereo, che ha più volte denunciato il mancato rispetto della normativa per la tutela della salute dei lavoratori (626/94) si sono succedute numerose interpellanze e interrogazioni regionali e parlamentari, esposti alla procura della repubblica e al Ministero dell'Interno, che non hanno sortito risposta alcuna.

Le domande ricorrenti sono sempre le stesse:

1. è stata espletata la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi della legge 8 Luglio 1986, n.349, sul Piano di Sviluppo aeroportuale?
2. quali sono i contenuti del SIA (Studio Impatto Ambientale), soprattutto riguardo l'inquinamento acustico ed atmosferico derivante dai progetti di sviluppo previsti dalla società di gestione?
3. qual'è la definizione del livello di rumore aeroportuale, fondamentale per definire le zone di rispetto dell'intorno dello scalo aereo, che per Ciampino riveste carattere d'urgenza, vista la vicinanza di numerose abitazioni?
4. perché non è stato ancora predisposto un sistema continuo di monitoraggio nell'intorno dell'Aeroporto, nonostante un finanziamento mirato da parte del Ministero dell'Ambiente nel 1999 di 700.000.000 di vecchie lire?
5. quali misure di prevenzione e protezione idonee a garantire la sicurezza e la salute del personale dipendente operante nello scalo aereo sono stati assunti dalle Autorità aeroportuali?

Non ultima in ordine di importanza è la questione relativa alle risorse finanziarie per le opere di risanamento e mitigazione ambientale che dovrebbero essere varate.

L'uso degli aeroporti, da parte di soggetti pubblici e privati, comporta il pagamento di diritti aeroportuali, sia per l'approdo, la partenza, la sosta ed il ricovero degli aeromobili sia per l'imbarco dei passeggeri. La legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, disciplina la misura di tali diritti, il regime delle esenzioni, la graduale soppressione delle agevolazioni preesistenti, la procedura per l'aggiornamento biennale del loro importo.

L'importo cumulativo di queste tasse è rilevante.

Occorre infatti rilevare che per ogni passeggero imbarcato con destinazioni nazionali e comunitarie vengono pagati dalle compagnie, che operano nell'aeroporto Pastine, circa 8 Euro, per un ammontare totale nel 2003 di 14.354.280 di Euro, un fondo in grado di finanziare adeguatamente gli interventi necessari a bonificare e tutelare la comunità locale.



Gruppo VERDI Regione Lazio

Inoltre la Legge 447/95 impone alla società di gestione aeroportuale di predisporre e presentare ai Comuni piani di contenimento e abbattimento del rumore e di impegnare, in via ordinaria, una quota non inferiore al 7% dei fondi di bilancio previsti, per attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture finalizzate alla tutela ambientale. In realtà, come per Ciampino, in gran parte degli scali italiani non sono stati opportunamente investite risorse per migliorare la qualità ambientale, né operate spese per interventi finalizzati al disinquinamento acustico nelle aree aeroportuali.

La questione è stata oggetto di apposita indagine istruttoria da parte della Corte dei Conti e ne riportiamo di seguito le conclusioni:

“Conclusioni.

L'indagine condotta sulla gestione sopra esposta ha evidenziato il parziale conseguimento degli obiettivi di pubblico interesse determinati con chiarezza dal legislatore nel 1990 - e cioè di porre in essere una valida attività di contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti - e di conseguenza una oggettiva inottemperanza temporale dell'attività svolta dall'Amministrazione controllata sia alle norme di legge sia alle regole di efficienza ed efficacia cui deve uniformarsi l'attività amministrativa.

Diverse e numerose sono comunque le inadeguatezze, le deficienze e le problematiche emerse dall'analisi della gestione oggetto dell'indagine, che tuttavia non possono essere circoscritte esclusivamente ad un singolo Dipartimento od Ufficio.

Invero, la legge istitutiva dell'imposta è del 1990, come si è più volte ripetuto. Essa ha avuto attuazione dal punto di vista della effettiva entrata per l'Erario soltanto nell'esercizio finanziario 1994. Pertanto il ritardo accumulato dall'Amministrazione soltanto per l'incameramento del tributo destinato agli obiettivi evidenziati, è stato di un quadriennio. A ciò, si deve aggiungere il tempo fisiologico necessario per la disponibilità delle predette risorse, ammontante ad un anno, poiché lo stanziamento è assegnato nell'anno successivo a quello di riferimento del tributo, in quanto solo in sede consuntiva è possibile accertare l'ammontare dell'entrata.

Tuttavia, nemmeno dopo il decorso del predetto quinquennio sono stati realizzati concretamente gli obiettivi posti dalla normativa; nel mese di ottobre dello stesso 1995 è stata emanata la legge quadro sull'inquinamento acustico che ha demandato la maggior parte delle competenze nella materia al Ministero dell'ambiente al quale invece, la legge 165/90 ha destinato solamente il 25% dell'imposta aggiuntiva.

Di fatto, va evidenziato che la prima assegnazione delle risorse da parte del Ministero dell'ambiente alle Società di gestione aeroportuale è avvenuta nel 1997 e le ultime nel 1999. In definitiva la legge del 1990 ha iniziato ad avere attuazione dopo sette anni.

Deve constatarsi di fatto che, nonostante le numerose corrispondenze epistolari e conferenze di servizio, per quanto concerne i settori di attività dei due Ministeri, non sono stati mai definiti gli ambiti di intervento di ciascun Ministero, né, a quanto risulta, è stato adottato un accordo di programma per il coordinamento e la programmazione delle attività finalizzate al disinquinamento acustico nelle aree aeroportuali. Infatti il Ministero dei trasporti e della navigazione ha destinato una parte dei fondi, disponibili sul proprio capitolo di bilancio, al completamento del sistema di controllo dell'aeroporto di Milano-Malpensa, mentre la normativa attribuisce allo stesso la competenza ad effettuare interventi per la diminuzione dell'inquinamento acustico.

Si osserva che la legge quadro sull'inquinamento acustico, n. 447/95, attribuisce allo Stato, e nella fattispecie al Ministero dell'ambiente e al Ministero dei trasporti e della navigazione, la competenza ad emanare direttive per la definizione di criteri e metodologie in materia di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli



Gruppo VERDI Regione Lazio

aeromobili civili; mentre alle Province e ai Comuni compete l'adozione di piani di risanamento acustico secondo quanto disposto dall'art. 7 della citata legge n. 447/95 e dalle direttive emanate dal Ministro dell'ambiente di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione; la classificazione del territorio comunale in base ai criteri stabiliti dalla Regione ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera a); nonché il controllo e la vigilanza per l'attuazione della normativa in ambiti territoriali.

Pertanto la novella normativa, circa le nuove attribuzioni delle competenze agli Enti locali, ha escluso gli interventi diretti da parte dei Ministeri interessati, previsti dalla sopra citata legge n.165/90.

Il Ministero dell'ambiente deve, quindi, procedere alla stipula di accordi di programma con le Regioni e, successivamente, trasferire i fondi alle stesse, restando al medesimo Ministero il controllo e la vigilanza e l'emanazione di direttive nella materia.

Accanto a queste problematiche di carattere generale sussistono poi inefficienze specifiche che in primo luogo riguardano la mancanza di adeguata programmazione e di emanazione di direttive da parte degli organi responsabili del Ministero dei trasporti e della navigazione che hanno comportato la mancata determinazione degli obiettivi per il raggiungimento delle finalità espressamente previste dalla legge 165/90.

Anche l'Ufficio che ha materialmente gestito l'attività, pur avendo rappresentato con assiduità agli organi gerarchicamente superiori le difficoltà incontrate per addivenire ad un accordo di programma con il Ministero dell'ambiente, in effetti solo nel 1999 ha assunto una concreta iniziativa per l'utilizzazione dei fondi stanziati sul bilancio. In particolare i progetti accennati dall'Amministrazione¹ concernenti le proposte formulate di trasferire le somme stanziare sul capitolo di bilancio 7514 ad altra Amministrazione e/o a Società private concessionarie di aeroporti e quella di utilizzare i fondi per realizzare opere di cui, peraltro, il Ministero dei trasporti e della navigazione non ha avuto competenza esclusiva, non si sono poi concretizzati nella realtà dei fatti.

Si evidenzia che dal 1997, data del primo decreto ministeriale (il successivo decreto ministeriale di assegnazione dei fondi è del 1999) con il quale sono state assegnate le risorse destinate all'installazione dei sistemi di monitoraggio complessivamente in dieci aeroporti, solo nel 1999, anche a seguito delle sollecitazioni da parte di questa Corte, sono stati stipulati otto accordi con le Società di gestione aeroportuale per la realizzazione dei suddetti sistemi di monitoraggio. Pertanto i risultati del monitoraggio del rumore aeroportuale riguardano solo quegli aeroporti – Milano Linate, Milano Malpensa, Bologna e Bergamo Orio – per i quali il Ministero dell'ambiente aveva stipulato le intese di programma con le Regioni rispettivamente nel 1995 e nel 1997; non sono stati comunicati i dati relativi agli aeroporti della Regione Veneto con la quale, come già illustrato, il Ministero dell'ambiente aveva stipulato l'intesa di programma nel 1997.

Pertanto si può affermare che i predetti ritardi hanno pesantemente inciso nella realizzazione globale dell'obiettivo voluto dal legislatore, con il conseguimento di un risultato minimo rispetto al numero degli aeroporti a cui sono stati destinati i fondi finalizzati al disinquinamento acustico. Infatti dai dati comunicati dal Ministero dell'ambiente si desume che solo in quattro aeroporti sono pienamente funzionanti i sistemi di monitoraggio rispetto ai diciannove aeroporti a cui sono state destinate le risorse.

In definitiva, se non viene ultimata la fase necessariamente prodromica del monitoraggio del rumore sui quattro aeroporti anzidetti e sugli altri quindici (ancora da monitorare), non è possibile ancora conseguire il pieno risultato dell'abbattimento acustico del rumore aeroportuale, il cui intervento operativo è demandato all'E.N.A.C. di recente istituzione, che, come è stato riferito², ha iniziato la sua operatività di recente con l'approvazione del Regolamento di organizzazione intervenuta nel 2001.

Un'ultima notazione riguarda la tecnica legislativa ed in particolare quella impositiva del tributo in questione, peraltro di sovente usata dal legislatore. E' stato introdotto, infatti, il nuovo tributo, finalizzandone alcune "quote parti", allo specifico obiettivo del disinquinamento acustico. Tuttavia l'adozione dei necessari regolamenti di attuazione

¹ Vedasi nota dell'ENAC n. 241457 del 9 aprile 2000 indicata più sopra

² vedasi nota dell'ENAC n. 23606 del 24 aprile 2002 indicata in precedenza.



Gruppo VERDI Regione Lazio

è stata notevolmente ritardata, con conseguente ricaduta negativa sulla realizzazione dei prefigurati obiettivi posti dal legislatore.

Infine, il legislatore ha modificato nuovamente la materia con l'emanazione della legge 21 novembre 2000, n. 342 la quale, in sostituzione dell'imposta erariale di cui alla ripetuta legge n. 165/1990, ha istituito a decorrere dal 2001 un'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (art. 90), da destinarsi al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico ed al disinquinamento acustico, oltre che all'indennizzo delle popolazioni residenti nelle zone più esposte. Con tale innovazione normativa, le Regioni provvedono direttamente a ripartire i fondi nell'ambito delle disponibilità derivanti dalle entrate d'imposta, in relazione ai piani di risanamento presentati dai Comuni limitrofi all'aeroporto.

E' facile prevedere, quindi, ulteriori ritardi nel conseguimento degli obiettivi del risanamento acustico aeroportuale a causa dei necessari tempi tecnici di attuazione della recente normativa."

**Il magistrato istruttore
(Cons. **Ciro VALENTINO**)**



Al Presidente del Consiglio Regionale del Lazio

INTERROGAZIONE URGENTE A RISPOSTA SCRITTA

Oggetto: aumento del volume di traffico aereo per l'Aeroporto "G.Pastine" di Ciampino. Controllo dei livelli d'inquinamento acustico in prossimità dell'aeroporto.

Il sottoscritto consigliere regionale

PREMESSO CHE

- dallo scorso 4 Aprile c.a. è operativo un nuovo collegamento aereo Roma Ciampino-Londra Stansted gestito dalla compagnia aerea RYANAIR, al quale si aggiungeranno dal prossimo mese di giugno un altro collegamento con Londra Stansted e uno per Bruxelles Charleroy;
- l'apertura di queste rotte porterà un aumento di 300.000 passeggeri trasportati già da quest'anno sull'aerostadio "G.Pastine", che si aggiungono ai 718.000 attuali, con 26.000 movimenti aerei annui;
- Aeroporti di Roma avrebbe in progetto di trasformare lo scalo confinante con la città di Ciampino, in un city airport, specializzato in charter e voli a basso costo, un'attività che potrebbe tradursi in 3 milioni di passeggeri entro il 2003, con un aumento del volume di traffico aereo di oltre il 400% dell'attuale;
- L'Aeroporto militare aperto al traffico civile "G.Pastine", che oltre al servizio civile svolge servizi di aviotrasporto militare, di protezione civile e di rappresentanza diplomatica, è situato in un territorio fortemente urbanizzato a ridosso del Comune di Ciampino e Marino;
- l'attività aeroportuale implica livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico nelle immediate adiacenze del sedime aeroportuale, in particolare lungo le traiettorie di decollo ed atterraggio degli aeromobili che sono caratterizzate da un consolidato tessuto edilizio esistente ed un'elevata densità abitativa;

TENUTO CONTO

- della Legge 26 ottobre 1995, n.447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e dei successivi Decreti Ministeriali applicativi, con i quali sono state fissate precise norme e prescrizioni per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti e per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore;
- della LR 3 agosto 2001, n.38 "Disposizioni in materia d'inquinamento acustico per la pianificazione ed il risanamento del territorio";
- degli artt.90-91-92-93-94-95 della Legge 21 novembre 2000, n.342 "Misure in materia fiscale" con i quali è stata istituita l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, il cui gettito è destinato prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti;
- della Direttiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 marzo u.s. che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità;

INTERROGA

**Il Presidente della Giunta
l'Assessore all'Ambiente
l'Assessore al Bilancio**

per sapere :

- se esiste un adeguato sistema di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità dell'aeroporto "G.Pastine";
- i dati relativi alla relazione semestrale che l'ARPA Lazio ha inviato al Servizio inquinamento acustico del Ministero dell'Ambiente circa l'attività di controllo dei sistemi di monitoraggio effettuati per l'Aeroporto "G.Pastine";
- se è stato presentato, da parte della Società AdR, ai competenti uffici Regionali il piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture relative ai servizi pubblici di trasporto operanti nell'Aeroporto "G.Pastine";
- qual'è l'ammontare del gettito dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, di cui all'art.90 della Legge 21 novembre 2000, n.342 "Misure in materia fiscale", per l'esercizio finanziario del corrente anno e quale ripartizione è stata fatta della somma;
- quali misure intendano adottare perché vengano immediatamente assunte forme di contenimento o di abbattimento delle emissioni sonore a tutela della salute pubblica e dell'ambiente, secondo le disposizioni vigenti in materia.

Roma, 11 Aprile 2002

**Angelo Bonelli
Capogruppo regionale dei Verdi del Lazio**



Al Presidente del Consiglio Regionale del Lazio

INTERROGAZIONE URGENTE A RISPOSTA IMMEDIATA

Oggetto: Piano di sviluppo del sistema aeroportuale romano. Procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale

Il sottoscritto consigliere regionale

PREMESSO CHE

- con interrogazione n.598 dell'11/04/2002 lo scrivente, in merito all'annunciato aumento del traffico aereo civile per l'Aeroporto "G.B.Pastine", previsto in 3.000.000 di passeggeri entro il 2003, ha chiesto di conoscere:
 - o quali misure per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità dell'aeroporto "G.Pastine" siano state adottate dalla società AdR, ente di gestione degli scali aerei di Ciampino e Fiumicino;
 - o se sia stato presentato, da parte della Società AdR, ai competenti uffici Regionali il piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio delle infrastrutture relative ai servizi pubblici di trasporto operanti nell'Aeroporto "G.Pastine";
 - o quali misure si intende adottare perché vengano immediatamente assunte forme di contenimento o di abbattimento delle emissioni sonore a tutela della salute pubblica e dell'ambiente, secondo le disposizioni vigenti in materia;
- a tutt'oggi non è pervenuta alcuna risposta in merito alle questioni sollevate;
- Aeroporti di Roma ha recentemente annunciato l'esistenza di un Piano di Sviluppo del sistema aeroportuale romano, che prevede ampi investimenti per infrastrutture aeroportuali e si propone di raggiungere le recenti previsioni IATA pari a 40 milioni di passeggeri entro il 2010 per i due scali romani;
- L'Aeroporto militare aperto al traffico civile "G.Pastine", che oltre al servizio civile svolge servizi di aviotrasporto militare, di protezione civile e di rappresentanza diplomatica, è situato in un territorio fortemente urbanizzato a ridosso del Comune di Ciampino e Marino;
- l'attività aeroportuale implica livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico nelle immediate adiacenze del sedime aeroportuale, in particolare lungo le traiettorie di decollo ed atterraggio degli aeromobili che sono caratterizzate da un consolidato tessuto edilizio esistente ed un'elevata densità abitativa;
- allo stato attuale, per lo scalo "G.B.Pastine" di Ciampino, ancora non risulta sia stato definito il livello di rumore aeroportuale, fondamentale per definire le zone di rispetto dell'intorno dello scalo aereo, secondo le disposizioni della Legge 26 ottobre 1995, n.447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e dei successivi Decreti Ministeriali applicativi e della LR 3 agosto 2001, n.38 "Disposizioni in materia d'inquinamento acustico per la pianificazione ed il risanamento del territorio";

INTERROGA

**Il Presidente della Giunta
l'Assessore all'Ambiente**

per sapere :

- se è stata presentata al Servizio VIA della Regione Lazio richiesta di pronunciamento per la Valutazione d'Impatto Ambientale relativa al Piano di Sviluppo aeroportuale;
- se è stato presentato idoneo Studio d'Impatto Ambientale (SIA) da parte dell'ente di gestione e quali le misure compensative e di risanamento ambientale in esso contenute.

Roma, 23 Gennaio 2003

Angelo Bonelli
Capogruppo regionale dei Verdi del Lazio



Roma, 2 maggio 2002

**ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE DI ROMA
Procuratore Aggiunto
Dott. Gianfranco Amendola**

OGGETTO: esposto per inquinamento acustico aeroporto G.B.Pastine

Il sottoscritto Angelo Bonelli nato a Roma il 30/07/1962, domiciliato in Roma via della Pisana 1301, in qualità di Consigliere della Regione Lazio espone quanto segue:

- l'Aeroporto militare aperto al traffico civile "G.B.Pastine", che oltre al servizio civile svolge servizi di aviotrasporto militare, di protezione civile e di servizi di stato, è situato in un territorio fortemente urbanizzato a ridosso del Comune di Ciampino e Marino;
- l'attività dello scalo aereo è in costante crescita, come evidenziato dall'incremento di oltre il 20% in termini di passeggeri e di oltre il 13% in termini di movimenti aerei annui (dati relativi all'anno 2000);
- degli oltre 28.000 voli annui, oltre il 10% avvengono nella fascia oraria 23.00-6.00 con una media di 8,55 voli a notte;
- dallo scorso 4 Aprile c.a. è operativo un nuovo collegamento aereo Roma Ciampino-Londra Stansted gestito dalla compagnia aerea RYANAIR, al quale si aggiungeranno dal prossimo mese di giugno un altro collegamento con Londra Stansted e uno per Bruxelles Charleroy; l'apertura di queste rotte porterà un aumento di 300.000 passeggeri trasportati già da quest'anno sull'aerostazione "G.B.Pastine", che si aggiungono ai 718.000 attuali;
- Aeroporti di Roma, per sue stesse dichiarazioni rilasciate ad organi di stampa, avrebbe in progetto di trasformare lo scalo confinante con la città di Ciampino, in un city airport, specializzato in charter e voli a basso costo, un'attività che potrebbe tradursi in 3 milioni di passeggeri entro il 2003, con un aumento del volume di traffico aereo di oltre il 400% dell'attuale;
- l'attività aeroportuale implica livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico nelle immediate adiacenze del sedime aeroportuale, in particolare lungo le traiettorie di decollo ed atterraggio degli aeromobili che sono caratterizzate da un consolidato tessuto edilizio esistente ed un'elevata densità abitativa;
- la normativa nazionale e regionale sul rumore aeroportuale ha introdotto precise regole sul controllo dell'inquinamento acustico, prevedendo l'attuazione di procedure antirumore nella fase di atterraggio e decollo degli aeromobili, la installazione di sistemi di monitoraggio nell'intorno dell'aerostazione, oltre che ai criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore;
- il Ministero dell'Ambiente, "...ritenuto necessario predisporre la realizzazione nel citato aeroporto di un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale da interfacciarsi con il sistema di controllo di Fiumicino già esistente, in considerazione anche dell'aumentato traffico dell'aeroporto di Ciampino e del prevedibile aumento che si verificherà negli anni futuri..." ha decretato per l'esercizio finanziario 1999 la somma di 700 milioni di lire nel Bilancio del Ministero per attuare gli interventi nell'aeroporto di Ciampino;
- di tale somma, sulla base dei fondi derivanti dalla quota del 25% della sopratassa sui diritti d'approdo e partenza degli aeromobili pagati dalle compagnie aeree, era destinataria la società di gestione AdR per l'esecuzione degli interventi suddetti;
- a tutt'oggi non esiste nell'intorno dell'aeroporto G.B.Pastine alcun sistema di monitoraggio in grado di operare indagini strumentali continue dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico presenti nella zone adiacenti l'aeroporto.

Per quanto fin qui esposto il sottoscritto

CHIEDE

che la S.V. voglia disporre le opportune indagini, per verificare:

1. se la presenza dell'aeroporto di Roma-Ciampino "G.B.Pastine" provochi inquinamento acustico tale da disturbare le occupazioni ed il riposo delle persone che abitano nelle vicinanze;
2. in caso affermativo, se siano state adottate tutte le misure preventive, secondo la normativa vigente, atte ad evitare disturbo alla occupazioni e al riposo delle persone;
3. se la cifra di 700 milioni di lire sia stata effettivamente trasferita alla società di gestione per l'esecuzione degli interventi previsti e/o quale sia stato l'impiego della cifra prevista sul capitolo 8450 U.P.B. 7.2.1.2 – Prevenzione inquinamento atmosferico ed acustico – dello stato di previsione di spesa del Ministero dell'Ambiente per l'anno 1999.

Si richiede inoltre ai sensi dell'art.408 comma 2 del C.P.P. di essere informato in caso di proposta di archiviazione dell'indagine.

Angelo Bonelli



345ª SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO
SOMMARIO E STENOGRAFICO
GIOVEDÌ 27 FEBBRAIO 2003
(Pomeridiana)

Interrogazione a risposta scritta

DONATI - Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio - Premesso che:

lo scalo aereo "G.Pastine" di Ciampino, aeroporto militare aperto al traffico civile che svolge servizi di aviotrasporto militare, di protezione civile e di rappresentanza diplomatica, è situato nel territorio del Comune di Roma, ma a ridosso della città di Ciampino, in un territorio intensamente antropizzato con presenza di numerose abitazioni al ridosso del sedime aeroportuale;

l'attività aeroportuale che si esplica in una media di circa 300/350 movimenti giornalieri, implica livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico nelle immediate adiacenze del sedime aeroportuale, in particolare lungo le traiettorie di decollo ed atterraggio degli aeromobili che sono caratterizzate da un consolidato tessuto edilizio esistente ed un'elevata densità abitativa;

a seguito di un monitoraggio sull'inquinamento atmosferico ed acustico nel Comune di Ciampino operato dal servizio Tutela dell'Aria dell'Assessorato all'Ambiente della Provincia di Roma, nel periodo 01.05.2002-24.07.2002, si è evidenziato come "dall'analisi dei dati emerge una situazione di inquinamento acustico in tutti e quattro i siti monitorati. I limiti massimi stabiliti dal DPCM 14 novembre 1997, in tutti e quattro i siti, vengono superati sia nel periodo diurno che in quello notturno";

"Aeroporti di Roma", società di gestione del sistema aeroportuale romano che include gli scali aerei di Fiumicino e Ciampino, ha recentemente annunciato l'esistenza di un Piano di Sviluppo per il sistema aeroportuale romano, che prevede ampi investimenti per infrastrutture aeroportuali e si propone di raggiungere le recenti previsioni IATA pari a 40 milioni di passeggeri entro il 2010 per i due scali;

tale piano dovrebbe prevedere la trasformazione dello scalo "G.Pastine", in un *city-airport*, specializzato in *charter* e voli a basso costo, un'attività che potrebbe tradursi in 3 milioni di passeggeri entro il 2003, con un aumento del volume di traffico aereo di oltre il 400% dell'attuale;

considerato che:

l'Aeroporto "G.Pastine" rientra tra quelli per i quali è prevista l'istituzione di una Commissione aeroportuale ai sensi del decreto ministeriale 31/10/97 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" in applicazione della legge 26 ottobre 1995, n.447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", con i compiti di definire le procedure antirumore delle attività aeroportuali e i confini delle aree di rispetto entro le quali sono previste alcune limitazioni nell'utilizzo urbanistico del territorio;

a tal fine viene installato un sistema di monitoraggio dell'inquinamento acustico di origine aeroportuale, del quale la società di gestione ne assume la gestione, per la determinazione dell'indice LVA (livello di valutazione aeroportuale) e della relativa zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale;

il decreto ministeriale 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" obbliga il gestore, entro diciotto mesi dall'individuazione dei confini e delle aree di rispetto di cui al decreto ministeriale 31/10/97, ad individuare le aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti e nei successivi diciotto mesi a presentare ai comuni interessati ed alle regioni il piano di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al comma 5 dell'art.10 della legge 26 ottobre 1995, n.447;

sulla base dei fondi derivanti dalla quota pari al 25% della sopratassa sui diritti di arrivo e partenza degli aeromobili, il Ministero dell'ambiente nel giugno 1999 con decreto di assegnazione dei fondi 1998/1999 di cui al Capitolo 8450, ha finanziato con 700 milioni delle vecchie lire la realizzazione del sistema di monitoraggio per l'aeroporto "G.Pastine", da realizzare a cura di Aeroporti di Roma, previa stipula di convenzione,

si chiede di sapere:

se sia stato mai realizzato un sistema di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità dell'aeroporto "G.Pastine", a seguito del finanziamento da parte del Ministero dell'ambiente;

se sia stato determinato dalla Commissione aeroportuale competente l'indice LVA (livello di valutazione aeroportuale) ed effettuata la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale;

se sia stata presentata da parte dell'Ente gestore ai sensi della legge 8 luglio 1986, n. 349, richiesta di pronunciamento per la Valutazione d'Impatto Ambientale relativa al Piano di Sviluppo aeroportuale del sistema aeroportuale romano.

(4-04004)



Ciampino, 19 aprile 2002

**Al Signor Sindaco
del Comune di Ciampino**

**Al Signor Presidente
del Consiglio Comunale di Ciampino**

Oggetto: Sostenibilità ambientale aeroporto G. B. Pastine.

MOZIONE

PREMESSO CHE

- dallo scorso 4 Aprile c.a. è operativo un nuovo collegamento aereo Roma Ciampino-Londra Stansted gestito dalla compagnia aerea RYANAIR, al quale si aggiungeranno dal prossimo mese di giugno un altro collegamento con Londra Stansted e uno per Bruxelles Charleroy;
- l'apertura di queste rotte porterà un aumento di 300.000 passeggeri trasportati già da quest'anno sull'aerostalo "G.B.Pastine", che si aggiungono agli attuali 718.000 , a fronte di c.ca 26.000 movimenti aerei annui;
- Aeroporti di Roma avrebbe in progetto di trasformare lo scalo confinante con la nostra città, in un city airport, specializzato in charter e voli a basso costo, un'attività che potrebbe tradursi in 3 milioni di passeggeri entro il 2003, con un aumento del volume di traffico aereo di oltre il 400%;
- L'Aeroporto militare aperto al traffico civile "G.B.Pastine", che oltre al servizio civile svolge servizi di aviotrasporto militare, di protezione civile e voli di Stato, è situato in un territorio fortemente urbanizzato a ridosso del Comune di Ciampino e Marino;
- l'attività aeroportuale implica livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico nelle immediate adiacenze del sedime aeroportuale, in particolare lungo le traiettorie di decollo ed atterraggio degli aeromobili che sono caratterizzate da un consolidato tessuto edilizio esistente ed un'elevata densità abitativa;

TENUTO CONTO

1. della Legge 26 ottobre 1995, n.447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e dei successivi Decreti Ministeriali applicativi, con i quali sono state fissate precise norme e prescrizioni per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti e per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore;
2. della LR 3 agosto 2001, n.38 "Disposizioni in materia d'inquinamento acustico per la pianificazione ed il risanamento del territorio";
3. degli artt.90-91-92-93-94-95 della Legge 21 novembre 2000, n.342 "Misure in materia fiscale" con i quali è stata istituita l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, il cui gettito, destinato prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico, al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti, è ripartito sulla base dei programmi di risanamento e di disinquinamento acustico presentati dai Comuni dell'intorno aeroportuale;
4. della Direttiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 marzo u.s. che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità;
5. dell'art.110 della LR 6 agosto 1999, n.14 "Organizzazione delle funzioni a livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo"

Il Consiglio Comunale

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta

1. a verificare la puntuale applicazione delle norme e delle procedure per il controllo dei livelli d'inquinamento acustico in prossimità dell'aeroporto "G.B.Pastine" secondo la vigente normativa di legge;



Gruppo VERDI Regione Lazio

2. a costituire un tavolo tecnico tra la Regione, la Provincia, il Comune e le Autorità aeroportuali affinché:
- venga siglato un protocollo d'intesa sulla sostenibilità ambientale dei piani di sviluppo dello scalo;
 - venga predisposto un programma di risanamento e di disinquinamento acustico, sulla base di un monitoraggio acustico per l'intera area confinante con il sedime aeroportuale, propedeutico all'utilizzo della quota parte dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, da impiegare prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico, al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo della popolazione residente nell'intorno dell'aeroscalo.

**Il consigliere comunale
Michele Concilio**

(Approvata all'unanimità.)