

Beniamino Sandrini
Via del Fante, n° 21
37066 CASELLE di Sommacampagna
Tel. 0458581200 Cell. 3485214565
E_mail: beniaminosandrini@virgilio.it

Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?

Abbiamo già dato!



Ora... basta!!!

www.vivicaselle.eu

NO alla DISCARICA

Caselle di Sommacampagna, **4 Settembre 2009**

Al **Sindaco** del Comune Sommacampagna

Dott. **Gianluigi Soardi**

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 Sommacampagna

Oggetto: Richiesta di provvedimenti urgenti contro l'inquinamento aeroportuale

Premessa: Poteri del Sindaco *ex art. 216 - 217 TUS*

Come Lei bene conosce, negli ultimi due mandati i Sindaci allora in carica, **NON si sono mai occupati di Ambiente**, in quanto *“troppo occupati” a volere realizzare la loro Discarica di Rifiuti Industriali*, con il solo motivo e solo obiettivo, di... *fare cassa*.

Dal 2007, più volte il sottoscritto, ha segnalato, al Sindaco in carica che: **era Suo dovere** occuparsi, tra l'altro, **dei gravi problemi di inquinamento da rumore aeroportuale** al fine di attivarsi per poter contrastare i **gravi pericoli alla salute pubblica**.

Il 24 Agosto scorso, dal: **“Sole 24 Ore”** apprendevo di aver avuto ragione nel evidenziare **i doveri del Sindaco** leggendo che **“Un comitato cittadino è legittimato ad agire contro l'inerzia del sindaco, che era stato sollecitato ad adottare ogni atto utile per prevenire, limitare ed eliminare gravi pericoli all'ambiente e alla salute. Così ha deciso il Tar Puglia-Lecce nella sentenza 1786-2009, che ha stabilito nuovi principi sulla legittimazione processuale dei soggetti interessati”**.

L'articolo del **“Sole 24 Ore”**, anche se brevemente... **commentava una Sentenza che così determinava:**

TAR PUGLIA, Lecce, Sez. I - 7 luglio 2009, n. 1786 - INQUINAMENTO - Industrie insalubri - Poteri del Sindaco ex artt. 216 e 217 TUS - Discrezionalità - Presupposti - Mancato esercizio - Sanzioni penali - Presenza di norme specifiche in materia di inquinamento - Rilievo - Esclusione.

Ai sensi degli art. 216 e 217 t.u. n. 1265/1934, il sindaco è titolare di un generale potere di vigilanza sulle industrie insalubri e pericolose che può anche concretarsi nella prescrizione di accorgimenti relativi allo svolgimento dell'attività, volti a prevenire, a tutela dell'igiene e della salute pubblica, situazioni di inquinamento: tale potere è ampiamente discrezionale ed esercitabile in qualsiasi tempo, sia nel momento in cui è richiesta l'attivazione dell'impianto, sia in epoca successiva (T.A.R. Veneto, sez. II, 16 dicembre 1997, n. 1754). Presupposto per l'esercizio di siffatto potere è la sussistenza di un concreto pericolo per l'ambiente e dunque per la salute pubblica, da valutare complessivamente previa consultazione ed avviso degli organismi competenti in materia sanitaria ed ambientale (ASL, ARPA), nei sensi ed alle condizioni previste dall'art. 16 della legge n. 241 del 1990. Tale potere, il cui mancato esercizio in presenza dei prescritti presupposti determina tra l'altro i reati di danneggiamento e di omissione di atti d'ufficio, è tuttora esercitabile anche in presenza di norme specifiche in materia di inquinamento. T.A.R. PUGLIA, Lecce, Sez. I - 07/07/2009, n. 1786

Tar Puglia. Comitanti in giudizio

I cittadini possono censurare i sindaci

Vittorio Italia

Un comitato cittadino è legittimato ad agire contro l'inerzia del sindaco, che era stato sollecitato ad adottare ogni atto utile per prevenire, limitare ed eliminare gravi pericoli all'ambiente e alla salute. Così ha deciso il Tar Puglia-Lecce nella sentenza 1786/2009, che ha stabilito nuovi principi sulla legittimazione processuale dei soggetti interessati.

Il caso riguardava un comitato cittadino che aveva chiesto al sindaco l'adozione di ogni provvedimento (comprese le ordinanze) per contrastare una grave inquinamento ambientale causato da lavorazioni industriali. Contro il silenzio rifiuto del sindaco il comitato ha proposto ricorso al Tar, e il tribunale ha ac-

colto il ricorso, per le seguenti ragioni: 1) il potere del sindaco invocato dai ricorrenti deriva dall'articolo 217 del Testo unico delle leggi sanitarie del 1934, n. 1265, che stabilisce che «quando vapori, gas o altre esalazioni (...) provenienti da manifatture o fabbriche, possono riuscire di pericolo o di danno per la salute pubblica, il podestà (ora il sindaco) prescrive le norme da applicare per prevenire o impedire il danno»; 2) la legittimazione processuale di questo comitato deriva dall'articolo 3-ter del Codice dell'ambiente, che stabilisce che «la tutela dell'ambiente (...) deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche e private, mediante un'adeguata

azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente»; 3) Questo modello - si legge nella motivazione - «è ispirato a un modello di interazione tra poteri pubblici e soggetti non statuali (...) con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati per raggiungere risultati migliori». La sentenza è innovativa e degna di approvazione. Essa ha affermato la legittimazione processuale di questo comitato sulla base dell'interpretazione finalistica di una norma del Codice dell'ambiente; la tutela dell'ambiente si fonda sulla più ampia partecipazione di soggetti privati ai processi decisionali. Questi soggetti possono quindi operare a tutela degli interessi della collettività, anche mediante la richiesta di attivazione di poteri pubblici; da ciò deriva che essi sono processualmente legittimati per chiedere e ottenere un provvedimento sui problemi dell'ambiente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TAR PUGLIA, Lecce, Sez. I - 7 luglio 2009, n. 1786 - INQUINAMENTO - Art. 3-ter d.lgs. n. 152/2006, introdotto dal d.lgs. n. 4/2008 - Governance ambientale - Gestione dei beni ambientali caratterizzata dalla cooperazione tra poteri pubblici e attori non statuali - Coinvolgimento dei soggetti interessati - Fattispecie: legittimazione di un comitato alla richiesta di attivazione dei poteri ex art. 217 T.U.S.

L'art. 3-ter del decreto legislativo n. 152 del 2006 (codice dell'ambiente), come introdotto dal decreto legislativo n. 4 del 2008, rubricato "principio dell'azione ambientale" consacra il modello di "governance ambientale", ossia di un modello di gestione dei beni ambientali non più ispirato al classico modello gerarchico ma ad un **nuovo stile di governo diversamente caratterizzato da un maggior grado di cooperazione ed interazione tra poteri pubblici da una parte ed attori non statuali dall'altra parte** (realtà economica e realtà sociale). La governance ambientale presuppone, in chiave di progressiva democratizzazione dei processi decisionali in subiecta materia e nell'ottica del principio di sussidiarietà orizzontale di cui all'art., 118, quarto comma, Cost., necessità di visione comune intorno ad un problema, **con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati per raggiungere risultati migliori (nella specie, il Tar ha ritenuto che un comitato cittadino fosse pienamente legittimato a richiedere l'attivazione dei poteri sindacali di cui all'art. 217 TUS)**. Pres. Ravalli, Est. Santini - Comitato C. (avv. Russo) c. Comune di Taranto (n.c.). T.A.R. PUGLIA, Lecce, Sez. I - 07/07/2009, n. 1786.

Per quanto scritto nelle due note precedenti tratte da: www.ambientediritto.it appare evidente che... **il Sindaco "deve" difendere l'Ambiente e la Salute dei propri concittadini...** quando vi è un "concreto pericolo" e se il Sindaco non si attiva, questi poi... **può incorre**, nel reato di Omissione di Atti d'Ufficio.

Le procedure "antirumore" aeroportuali

La presente **Richiesta di provvedimenti urgenti contro l'inquinamento aeroportuale**, parte da una constatazione, che è quella che... per l'Aeroporto di **Orio al Serio**, **già dal... 1998 sono attive una serie di procedure antirumore**, come qui di lato sono evidenziate e che sono tratte dal sito dell'ENAV: AIP/AD/AD2/ADPME1-1. 

Una quarantina di righe, che si riducono a **7** per quanto riguarda le Procedure antirumore dell'Aeroporto di **Montichiari** come sotto riportato dal sito web ENAV: AIP/AD/AD2/ADPPO1-1. 

1	Generalità Oltre a quanto riportato nella presente tabella si rimanda alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale e alla tabella 24 per la descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR.
2	Uso delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne NIL
3	Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa NIL 2) APU NIL 3) Prove Motori NIL
4	Attività addestrativa I voli di addestramento condotti con aeromobili di categoria medium ed heavy, sono autorizzati da lunedì a venerdì dalle ore 0800 alle 1100 (0700-1000) e dalle 1400 alle 1800 (1300-1700), previo coordinamento con gli operatori aeroportuali. Tel: +39 030 9656530 fax: +39 030 9656501 telex/SITA: VBSKWXH.

Righe di prescrizioni, che si riducono a... **0 righe**, per quanto riguarda... le Procedure antirumore dell'Aeroporto di **Verona**, come è evidente dal sito web dell'ENAV: AIP/AD/AD2/ADPPX1-1 

1	Generalità NIL
2	Uso delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne NIL
3	Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa NIL 2) APU NIL 3) Prove Motori NIL
4	Attività addestrativa NIL

Provvedimento DGAC n°336232/32 del 29/4/1998	
1	Generalità 1) Oltre a quanto riportato nella presente tabella, si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR ed alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale. 2) Gli aeromobili che effettuano un avvicinamento a vista devono stabilizzarsi sull'ILS RWY 28 prima di ORI L o 5.3 NM BRM DME-P.
2	Uso delle piste 1) Partenze a) Il traffico VFR in decollo dalla RWY 28 si atterrà alla procedura di salita iniziale IFR mantenendo il casello autostradale quale riferimento visivo. b) Gli aeromobili certificati Annesso 16 ICAO Capitolo 2 non devono utilizzare l'aeroporto di Bergamo/Orio al Serio, tranne che per i voli emergenza. Per tali aeromobili il decollo è consentito solo dalla RWY 10. L'uso della RWY 28 sarà autorizzato in caso di avverse condizioni meteorologiche o per motivi di sicurezza. 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) tutto il traffico sarà istruito a decollare da RWY 10 tranne che per: a) condizioni meteorologiche che prevedano l'uso della RWY 28; b) procedure di bassa visibilità; c) ragioni di sicurezza o motivi eccezionali relativi al servizio di trasporto aereo; altre motivazioni non possono essere accettate. A causa delle procedure per la diminuzione del rumore, tra le 2200 e le 0500 (2100-0400), il traffico in arrivo può essere soggetto a ritardi in volo e il traffico in partenza può essere soggetto a ritardi nella messa in moto.
3	Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa L'uso dei reverse deve osservare quanto previsto in AIP-Italia ENR 1.5. 2) APU L'uso dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentito a partire da 5 minuti prima dell'EOBT ma solo per la messa in moto; in casi eccezionali l'utilizzo dell'APU è consentito solo per il più breve tempo possibile. Se non è disponibile il generatore fisso, l'APU potrà essere accesa 30 minuti prima dell'EOBT e spenta 20 minuti dopo l'arrivo. 3) Prove Motori Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) e dalle 1300 alle 1500 (1200-1400) sono vietate le prove motori salvo per velivoli autorizzati che devono essere impiegati immediatamente purché sia garantita la sicurezza; possono essere concesse deroghe dalla Direzione Aeroportuale per motivi eccezionali a condizione che l'inquinamento acustico rispetti i limiti previsti.
4	Attività addestrativa RWY 12/30, a causa delle restrizioni per condizioni ambientali, non sono consentiti voli scuola e voli addestramento con bimotori.

Per il Catullo, non vi sono prescrizioni "antirumore" né per l'uso delle piste: per le **partenze**, per gli **arrivi** e per i **voli notturni**, né esistono restrizioni al suolo: per la **spinta inversa** (*frenare con il motore*) per l'**APU** (*piccola turbina rumorosa che crea energia elettrica all'aereo quando è in sosta*) e le **prove motori** e tanto meno... esistono restrizioni per l'**attività addestrativa** civile e/o che viene svolta dall'Aeronautica Militare.



Da segnalare che ultimamente (almeno da quando all'Aeroporto di Ghedi è di base un gruppo militare che utilizza gli aerei "Tornado") spesso e volentieri oltre all'inquinamento da rumore dell'Aeroporto Civile, a questo, si aggiunge anche quello prodotto dal sorvolo di questi aerei militari, che spesso come riportato su: www.passionevolo.com in un messaggio avente titolo: [Verona, Passaggio Di Un Tornado](http://www.passionevolo.com) accade che: "A volte passano con flaps e carrelli abbassati, sbattono le ali in segno di saluto e ripartono con i post accesi. Altre volte fanno solamente un passaggio, come nel caso di questa foto", il che è evidente, è un'azione inutile e che crea solo dell'altro: inquinamento da rumore e dell'aria.

ENAV Bergamo: <http://www.enav.it/enavWebPortalStatic/AIP/AD/AD2/ADPME1-1.pdf>
ENAV Montichiari: <http://www.enav.it/enavWebPortalStatic/AIP/AD/AD2/ADPPO1-1.pdf>
ENAV Verona: <http://www.enav.it/enavWebPortalStatic/AIP/AD/AD2/ADPPX1-1.pdf>
Volo di un "Tornado" <http://www.passionevolo.com/aerei/aerei-militari/verona-passaggio-di-un-tornado/>

Concludo questa prima parte riproponendo delle altre frasi contenute nell'articolo del "Sole 24 Ore".

Contro il silenzio rifiuto del sindaco il comitato ha proposto ricorso al Tar, e il tribunale ha accolto il ricorso, per le seguenti ragioni:

1) il potere del sindaco invocato dai ricorrenti deriva dall'articolo 217 del Testo unico delle leggi sanitarie del 1934, che stabilisce che «quando vapori, gas o altre esalazioni (...) provenienti da manifatture o fabbriche, possono riuscire di **pericolo o di danno per la salute pubblica**, il podestà (ora il sindaco) **prescrive le norme da applicare per prevenire o impedire il danno**»;

2) la legittimazione processuale di questo comitato deriva dall'**articolo 3-ter del Codice dell'ambiente**, che stabilisce che «**la tutela dell'ambiente (...) deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche e private**, mediante un'adeguata azione che sia informata ai principi della **precauzione**, dell'**azione preventiva**, della **correzione**, in via prioritaria **alla fonte, dei danni causati all'ambiente**»;

3) Questo modello - si legge nella motivazione - «è ispirato a un modello di interazione tra poteri pubblici e soggetti non statuali (...) **con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati per raggiungere risultati migliori**».

La sentenza è innovativa e degna di approvazione. Essa ha affermato la legittimazione processuale di questo comitato sulla base dell'interpretazione finalistica di una norma del Codice dell'ambiente; **la tutela dell'ambiente si fonda sulla più ampia partecipazione di soggetti privati ai processi decisionali**. Questi soggetti possono quindi operare a tutela degli interessi della collettività, **anche mediante la richiesta di attivazione di poteri pubblici**; da ciò deriva che essi sono processualmente **legittimati per chiedere e ottenere un provvedimento sui problemi dell'ambiente**.

[Un esempio: le "Problematiche Ambientali" e l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio.](#)

Come esempio, riporto quanto previsto nella Sezione Ambiente del sito web dell'Aeroporto Orio al Serio, <http://www.sacbo.it/Editorial/newsCategoryViewProcess.jsp?editorialID=4473> dove è possibile trovare anche:

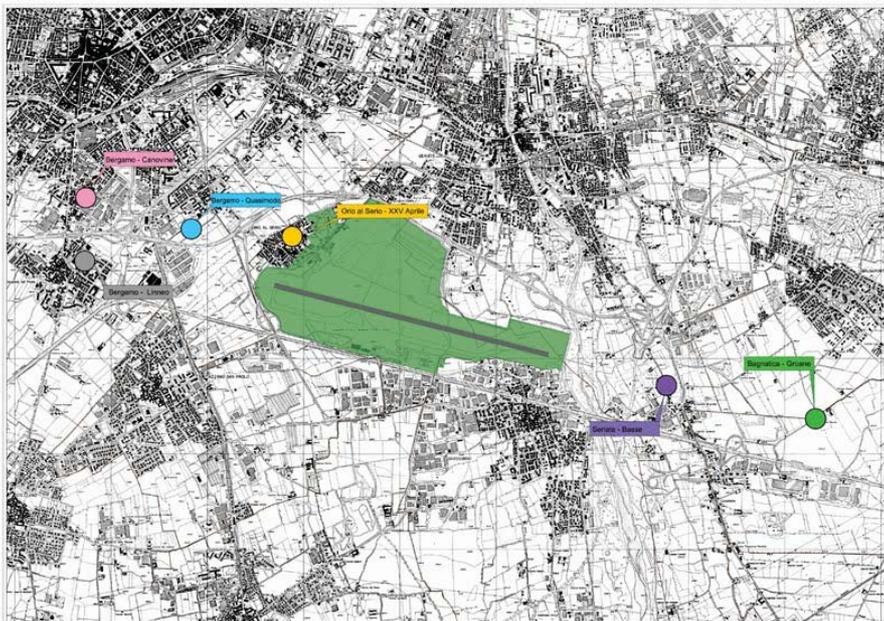
Decolli notturni per pista 28

Si segnala che nella notte tra il 13 e il 14 Agosto 2009, a causa di una congestione del traffico aereo, onde evitare l'accumularsi di ulteriori ritardi nelle operazioni di decollo ed atterraggio e ridurre il disagio acustico e l'inquinamento atmosferico causato dagli aeromobili sia in attesa a terra sia in volo, come previsto dall'ordinanza ENAC n. 07/07, sono stati autorizzati i tre decolli per Pista 28 di seguito specificati:

volo RYR4197 decollo ore 23:01 locali;
volo RYR4153 decollo ore 23:12 locali;
volo BCS7532 decollo ore 23:52 locali.

Monitoraggio del rumore

La rete di monitoraggio gestita da SACBO misura in continuo il rumore prodotto dallo scalo sul territorio. Dei dati raccolti dalle sei postazioni microfoniche fisse attualmente installate viene pubblicato il bollettino mensile con i parametri più significativi.



Qualità dell'aria

Avvalendosi della collaborazione di ARPA Lombardia - Dipartimento di Bergamo, dal 2006 SACBO effettua a cadenza semestrale delle campagne di misura atte a monitorare lo stato della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

NEW - Protocollo Intesa

Con un'iniziativa unica nel panorama italiano, a settembre 2007 è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Bergamo e SACBO inerente lo **stanziamento da parte della Società di 2.500.000 Euro per la realizzazione di interventi di mitigazione acustica nell'intorno aeroportuale definito dalla Commissione Aeroportuale**. Tale Protocollo rappresenta un segnale concreto dell'attenzione che la Società e gli Enti sovracomunali coinvolti pongono nei confronti del territorio circostante lo scalo.

Politica ambientale

SACBO ha redatto un documento di sintesi degli obiettivi fissati per **minimizzare l'impatto ambientale delle attività aeroportuali**, da perseguire attraverso una programmazione corretta e condivisa basata sull'impiego di strumenti e tecnologie avanzati.

Piani di Azione

Ai sensi dell'art. 8 del D. Lgs. n. 194, si comunica che SACBO S.p.A. **ha provveduto alla redazione dei Piani di Azione in data 18 luglio 2008**.

Da evidenziare poi il testo contenuto nella sezione: "NEW - Protocollo Intesa" dove si legge questo:

La prima fase del Protocollo di Intesa, **mirata agli edifici pubblici prevalentemente scolastici**, si è conclusa a fine 2008 con la **realizzazione di impianti di climatizzazione/trattamento dell'aria per due scuole** del Comune di Bergamo (Via Linneo – Colognola e Via Quasimodo – Campagnola) e contenstuale **registrazione degli infissi esistenti, nonché con il rifacimento degli infissi per due scuole** site nel Comune di Orio al Serio (Via Facchetti, e Largo XXV Aprile). Per la seconda fase del protocollo, **inerente la realizzazione di interventi di sostituzione infissi e/o realizzazione di impianti di trattamento aria** presso edifici residenziali, **sono messi a disposizione da SACBO 1,8 milioni di euro** e il bando di presentazione delle domande da **parte cittadini** è disponibile sul [sito della Provincia di Bergamo](#).

Ma l'Aeroporto Catullo di "Verona", inquina il territorio di Sommacampagna?... SI !!!

Se rapportiamo l'inquinamento dell'Aeroporto Catullo relativo all'intero territorio comunale, alla pagina 163 del **Rapporto Ambientale del P.A.T.** recentemente adottato, **risulta esservi scritto questo:**

*Si evidenzia come l'attuale impronta ecologica di Sommacampagna sia più alta rispetto a quella Italiana, pari nel 2003 a 4.2 ha/individuo. **Qualora non si tenesse conto dell'attività aeroportuale, intesa come struttura sovra comunale di interesse nazionale, l'attuale impronta ecologica reale si abbasserebbe al valore di 3.57 ettari/individuo e l'impronta ecologica con superficie equivalente al valore 5,91 unità di superficie/individuo.***

E alla pagina seguente, sempre del **Rapporto Ambientale del P.A.T.** si legge poi questo:

*Il Deficit Ecologico si calcola quindi come: **DEFICIT ECOLOGICO = BIOCAPACITA DISPONIBILE – IMPRONTA ECOLOGICA** e per il Comune di Sommacampagna è risultato essere pari a **-7,025 unità** di sup/ind. Il valore ottenuto è abbastanza elevato, soprattutto se considerato rispetto al deficit ecologico medio italiano (3,02 unità di sup/ind): il dato sta ad indicare che per soddisfare i consumi interni e smaltire l'inquinamento prodotto, **sarebbe necessaria una superficie territoriale equivalente pari a 7 volte quella reale.***

Se evidenziamo che questi dati generali si riferiscono all'intero Comune, quando per la maggior parte l'inquinamento generato dall'Aeroporto Catullo, **si concentra sull'abitato di Caselle**, appare pertanto evidente - in tutta la sua gravità - che per la popolazione di Caselle, esiste, da anni: **la sussistenza di un concreto pericolo per l'ambiente e dunque per la salute pubblica di tutti i miei concittadini.**

Il Monitoraggio del Rumore Aeroportuale dell'Aeroporto "Catullo" che... è mancante.

Per quanto riguarda il Rumore Aeroportuale per l'Aeroporto di Orio al Serio si dichiara questo: *La rete di monitoraggio gestita da SACBO **misura in continuo il rumore prodotto dallo scalo sul territorio. Dei dati raccolti dalle sei postazioni microfoniche fisse attualmente installate viene pubblicato il bollettino mensile con i parametri più significativi.***

Per conoscere la **qualità** e la **quantità** del **Rumore Aeroportuale**, dato che sul sito web dell'Aeroporto "Catullo" di Verona, non esiste ed è consultabile nulla, alcune settimane fa avevo scritto all'ARPAV se esistevano delle rivelazioni del Rumore Aeroportuale del Catullo, e la risposta ottenuta è stata questa:

----- Original Message -----

From: "URP" <urp@arpa.veneto.it>

To: <beniaminosandrini@virgilio.it>

Sent: Thursday, July 23, 2009 12:21 PM

Subject: Richiesta rilevazione fonometrica inquinamento acustico determinato dagli aeromobili civili utilizzati nelle attività aeroportuali di un'aerostazione sita nel Veneto: relative comunicazioni.

Prot. n. 93101 Padova, 23 Luglio 2009

Preg.mo

Sig. Beniamino Sandrini

Via Del Fante, n. 21 - 37066 Sommacampagna (VR) >> beniaminosandrini@virgilio.it

Oggetto: Richiesta rilevazione fonometrica inquinamento acustico determinato dagli aeromobili civili utilizzati nelle attività aeroportuali di un'aerostazione sita nel Veneto: relative comunicazioni.

Egregio Sig. Sandrini, in riferimento alla Sua nota del 19 Luglio u.s., Prot. ARPAV n. 92295 del 22/07/2009, La informiamo innanzitutto di aver appurato presso l'Unità Operativa Agenti Fisici del ns. Dipartimento Provinciale di Verona che l'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - ha provveduto ad istituire, ai sensi dell'art. 5 del Decreto Ministeriale 31.10.1997, anche per l'Aeroporto da Lei indicato, un'apposita Commissione incaricata di definire le procedure antirumore per ridurre l'impatto acustico al suolo determinato dall'esercizio delle seguenti attività aeroportuali: decollo, atterraggio, manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili civili. Le evidenziamo, altresì, che tali procedure sono già state definite e che, per poter essere operative e verificate per quanto attiene il puntuale rispetto delle medesime, necessitano, comunque, dell'attivazione di un sistema di controlli mediante radar, preordinato a monitorare i dati delle traiettorie degli aeromobili civili utilizzati nelle predette attività.

Le segnaliamo, purtroppo, che la strumentazione tecnologica di cui sopra attualmente non risulta installata nella stazione aeroportuale in argomento e che gli aeroporti più vicini a Verona, quali ad es: l'aerostazione di Bergamo non sono, alla data odierna, in grado di seguire anche la zona oggetto della Sua segnalazione.

Le comunichiamo, invece, relativamente alla prestazione cui Lei è interessato, che quest'Agenzia potrà effettuare la medesima soltanto su espressa richiesta del Comune di Sommacampagna.

Le precisiamo, infatti, che l'ARPAV, in base alla propria Legge istitutiva (Legge Regionale 18 Ottobre 1996, n. 32 e s. m. ed i.), riveste unicamente il ruolo di Ente Strumentale nei confronti della Regione Veneto e fornisce, al contempo, alle Amministrazioni Locali (Regione, Province e Comuni), impegnate nelle funzioni di controllo ambientale, il necessario supporto tecnico-scientifico ed analitico per l'espletamento di tali verifiche.

Le suggeriamo, pertanto, di rivolgerSi all'Ufficio Ecologia del Comune ove Lei risiede, i cui Tecnici, dopo un sopralluogo provvederanno a richiedere al Dipartimento Provinciale ARPAV di Verona, territorialmente competente, l'effettuazione delle rilevazioni ritenute necessarie, utilizzando l'apposita modulistica che quest'Agenzia ha inviato ai Sindaci di tutti i Comuni della Regione Veneto con nota del 3 Maggio 1999, prot. n. 5068.

Riteniamo, infine, di agevolareLa riportando qui di seguito i recapiti della Struttura Comunale innanzi menzionata nonché della Dr.ssa Francesca Predicatori - Dirigente Responsabile dell'Unità Operativa Agenti Fisici dello scrivente Ente - che potrà utilizzare rispettivamente per contattare il Comune di Sommacampagna e per approfondire ulteriormente tale matrice ambientale:

Comune di Sommacampagna - Ufficio Ecologia - Piazza Carlo Alberto, n. 1 - 37066 Sommacampagna (VR)

Tel. 045 8971380; Telefax: 045 8971300 E-mail: ufficio.ambiente@comune.sommacampagna.vr.it

ARPAV - Dipartimento Provinciale di Verona Servizio Territoriale - Unità Operativa Agenti Fisici Via Dominutti, n. 8 - 37135 VERONA - Tel. 045 8016702 (Recapito Ufficio di Supporto Operativo Servizio Territoriale) Telefax: 045 8016888 E-mail: dapvr@arpa.veneto.it

Distinti saluti.

Il Dirigente Responsabile dello Staff Rapporti con l'Utenza-URP dell'ARPAV Dr.ssa Amelia Tardivo

ARPAV - Direzione Generale - Staff Rapporti con l'Utenza-URP - Dr.ssa Amelia Tardivo - Via Matteotti, n. 27 - 35137 PADOVA - Tel. 049/8239360; Telefax: 049/660966 E-mail: urp@arpa.veneto.it

[Il Comunicato Stampa dell'Aeroporto Catullo: APPROVATE LE NUOVE PROCEDURE ANTIRUMORE DEL CATULLO](#)

Era il **17 Giugno 2008**, quando sul sito web dell'Aeroporto Catullo, veniva pubblicato questo Comunicato Stampa: **[APPROVATE LE NUOVE PROCEDURE ANTIRUMORE DEL CATULLO](#)** che così recitava:

Ridotto l'impatto acustico sui cittadini

Sono entrate in vigore al Valerio Catullo di Villafranca le nuove regole di decollo che hanno l'obiettivo di limitare l'impatto acustico sulle aree più densamente abitate e quindi di evitare il sorvolo sulla città di Verona e sulle zone limitrofe da parte degli aeromobili.

Le rinnovate procedure sono state presentate oggi nel corso di una conferenza stampa tenuta in aeroporto, illustrate dal direttore generale della Società di gestione, Claudio Boccoardo; dal direttore centrale dell'area tecnico operativa, Antonio Zerman, responsabile anche delle procedure di controllo e di mitigazione ambientale degli scali di Verona e Brescia; dall'assessore all'Ecologia del Comune di Verona, Federico Sboarina.

All'incontro hanno partecipato il sindaco di Villafranca, Mario Faccioli, il vicesindaco e assessore all'Ecologia Alessio Adami; Lorenzo Gaspari per il Comune di Sommacampagna; per l'Enac, il direttore di aeroporto Valerio Bonato e per l'aeronautica militare, il comandante Rms Fabio Nuccetelli.

Il lavoro di definizione delle nuove regole ha goduto della fattiva collaborazione dei tre Comuni interessati dal rumore aeroportuale - Verona, Villafranca e Sommacampagna - che hanno contribuito a trovare una soluzione ai problemi di impatto acustico e a consentire un migliore bilanciamento dell'impatto sul territorio secondo le norme di tutela dal rumore.

La modifica delle rotte di decollo prevede in particolare un cambiamento nell'attuale procedura di salita in direzione di Verona: i piloti sono tenuti oggi ad effettuare l'inizio della virata con largo anticipo rispetto al passato. Se in precedenza l'obbligo di virata doveva avvenire entro 2,5 km dal VOR (Vhf Omnidirectional Range) del Catullo, che si trova sulla testata nord della pista, adesso - con l'inserimento delle procedure antirumore - è imposto l'obbligo di una manovra più stretta, virata (fine pista) sul VOR una volta raggiunti i 200 metri di altezza.

"Il rispetto di queste nuove procedure tecniche – rileva il direttore Boccardo – porterà risultati apprezzabili nella quotidianità dei cittadini delle zone più densamente abitate che non saranno più interessati al sorvolo degli aerei".

Il traffico in decollo – con l'unica eccezione di speciali condizioni in cui prevale la garanzia della sicurezza – passerà su un corridoio di campi coltivati, a bassissima presenza abitativa.

Nel mese di maggio, la nuova procedura ha ottenuto l'approvazione dell'Enac, L'Ente nazionale per l'aviazione civile, che ufficialmente "autorizza la direzione aeroportuale veronese a comminare le sanzioni qualora venga accertata una violazione delle stesse".

"La nuova procedura licenziata dall'Enac con il contributo e la supervisione dello Stato Maggiore dell'aeronautica – spiega il direttore Zerman – è il risultato di anni di lavoro della commissione antirumore che ha provveduto, con la collaborazione di tutti gli enti partecipanti, al monitoraggio acustico e alla simulazione con modelli matematici dell'impatto sulle zone interessate ai decolli, all'analisi delle rotte, alle misurazioni fonometriche nelle aree critiche, alla simulazione di diverse rotte possibili, sino alla scelta del tracciato migliore dal punto di vista acustico, compatibilmente con le esigenze tecniche e di sicurezza degli aeromobili".

Delibera di Consiglio n° 70 dell'08/11/2006 - LINEE GUIDA PER L'APPROVAZIONE DELLA PROCEDURA ANTIRUMORE E DELLE CURVE ISOFONICHE DELL'AEROPORTO "CATULLO" AI SENSI DELLA L. 447/95. -

Un Comunicato Stampa che **non è corretto e chiaro** in quanto le "nuove procedure di decollo", invece di "ridurre l'impatto ambientale su Caselle"... **l'hanno "aumentato" e ormai quasi decuplicato** come risulta dalla Delibera del Consiglio Comunale n° 70/2006, qui riprodotta e poi evidenziata in alcune frasi:

Il responsabile del servizio ecologia Gaspari, rappresentante del Comune di Sommacampagna all'interno della commissione aeroportuale per la limitazione del rumore, comunica che in quattro anni di riunioni si è cercato di individuare la rotta degli aerei che comportasse il minor impatto possibile dal punto di vista del rumore e della sicurezza sia in fase di decollo che di atterraggio. Quattro anni fa tutti i decolli ed gli atterraggi avvenivano da Villafranca. Successivamente l'aeroporto Catullo si è fatto approvare dall'ENAC alcune procedure di decollo verso Verona, perché nel frattempo i militari avevano dato in gestione la pista di rullaggio, che consentiva di decollare verso Verona utilizzando un'altra pista, permettendo un maggior numero di voli ed uno sviluppo dell'aeroporto stesso. Le procedure attuali di decollo ed atterraggio sono state approvate dall'ENAC; con questo piano non si tratta di esprimere un parere su tali procedure, ma di avere una procedura che abbia il minor impatto possibile dal punto di vista acustico e dal punto di vista della sicurezza per i Comuni interessati. I decolli verso Verona comportano un impatto abbastanza pesante sulla frazione di Caselle. L'area relativa alle fasce di decollo verso Verona approvate dall'ENAC è compresa tra 0 (vale a dire una virata verso Dossobuono a fine pista) ed 1 ½ miglio (la virata sopra Verona). All'interno di questo spazio, la commissione, attraverso uno studio ed una procedura teorica, con la quale sono state calcolate le curve di livello su base matematica, ha individuato la procedura di virata a fondo pista come quella che comporta il minor impatto acustico, perché ciò comporta di evitare, per Verona e Caselle, che la fascia acustica di 65 decibel si allunghi, interessando a Caselle corte Palazzina e via Verona, a Verona tutto il quartiere di Borgo Roma. Fra l'altro anche come numero di abitanti, ci sono condizioni diverse tra la virata sul VOR e la virata ad 1 ½ miglio. La commissione, pertanto, all'unanimità ha chiesto di individuare come linea di decollo, proprio quella che prevede la virata a fondo pista. Ciò permetterà, anche, nel momento in cui venga approvata ed adottata dal gestore dell'aeroporto, la possibilità di irrogare delle sanzioni per chi non rispetterà tale procedura antirumore (da 1000 a 5000 euro). Attualmente, che si dovrebbe utilizzare la fascia da 0 a 1 ½ miglio, occorre dire che i piloti procedono "a vista" perché non esistono sanzioni. Questa procedura antirumore comporta in futuro, secondo normativa, che all'interno della curva di livello acustico di 65 decibel, una volta effettuato il monitoraggio effettivo (il funzionario ricorda che queste curve sono state calcolate con metodi matematici), non si possano costruire abitazioni, comportando vincoli urbanistici sul territorio. Si dovrà prevedere, pertanto, una variante, che andrà adottata e recepita dai Comuni. Il funzionario riporta i dati numerici relativi agli abitanti ed alle famiglie coinvolte, che per il Comune di Sommacampagna coinvolge n° 51 abitanti e n° 16 famiglie all'interno della fascia tra i 60 e 65 decibel se si sceglie la virata sul VOR, che ovviamente aumentano se si raggiunge il miglio e mezzo (soprattutto per Verona). Aggiunge, inoltre, che la virata sul VOR comporterebbe che via Verona sia fuori dai 60 decibel, la fascia meno impattante dal punto di vista acustico. Ricordando che il Consiglio Comunale è chiamato a dare una linea guida al proprio rappresentante in seno alla Commissione, precisa che questo rumore andrà ad incrementare il rumore già presente nella frazione di Caselle per l'autostrada e per il traffico locale. Ciò comporterà uno studio particolareggiato, per effettuare un risanamento acustico della zona: si andrà a verificare quanto incidono in percentuale i rumori derivanti dall'aeroporto, dall'autostrada e da altri sistemi di trasporto ed ogni servizio, per la propria competenza, dovrà contribuire al risanamento acustico. La delibera oggetto di discussione, oltre a proporre la virata sul VOR, contempla un inizio di controllo da parte dell'ente gestore dell'effettivo rispetto della procedura, in modo da sanzionare chi non la rispetta. Inoltre prevede, quando saranno definite tutte le zone (l'ente gestore ha 2 anni di tempo per effettuare il monitoraggio), di procedere al recepimento delle zone urbanistiche.

Il Sindaco ringrazia il geom. Gaspari Lorenzo per l'illustrazione e, dopo aver considerato che si tratta di un tema molto complesso dal punto di vista tecnico, apre la discussione.

Il consigliere Pietropoli (CI) osserva che non vi è dubbio che **la situazione futura sarà sicuramente peggiorativa per l'abitato di Caselle**, già martoriato da parecchie infrastrutture che vi ricadono. Esprime la propria preoccupazione per questa scelta di partenza degli aerei in direzione di Caselle e Verona, in quanto le procedure attuate fino a poco tempo fa erano più rassicuranti dal punto di vista della sicurezza. **Far partire gli aerei in direzione Verona comporta che un eventuale disastro ed incidente in fase di decollo andrebbe ad impattare sulle due arterie principali del Nord Italia** (la Brennero e la Serenissima) - ricorda l'incidente accaduto alcuni anni fa a sud di Sommacampagna in

direzione di Villafranca, se fosse accaduto in direzione Nord sarebbe stato un disastro di enormi dimensioni. Come amministratori di Sommacampagna non si hanno molte carte da giocare per cambiare scelte che ci vengono spesso calate dall'alto, come ad esempio con quel hangar costruito a fine pista, che si è dovuto subire sul nostro territorio.

Caselle è veramente in una situazione critica sia per inquinamento che per rumori; sembrava finito il periodo dei rumori degli aerei militari, ora si ritorna ad una situazione di 20 anni fa con un abitato che è cresciuto, con più traffico e più inquinamento. Quindi non solo i problemi delle cave, ma anche altri problemi si vanno a riversare su questo abitato. Se i cittadini di Caselle vedranno questo progetto, probabilmente nasceranno comitati senza tante sollecitudini da parte dell'Amministrazione. Chiede, infine, se la virata a fine pista, così secca, non sia più rischiosa, in fase di decollo, per quanto riguarda la sicurezza.

Il consigliere Bertolaso (CI), riferendosi alle curve di livello di 65 e 60 decibel, **chiede dove arrivano gli altri livelli di rumore, quale è il criterio adottato per far salire gli aerei verso Verona.** Concorda con Pietropoli sulla sicurezza: **si sta valutando il problema del rumore, ma, sicuramente, in questa vicenda ha peso ben più grave la questione della sicurezza, come affermato anche dal tecnico Gaspari.** Nella relazione viene riportato che gli aerei possono iniziare a virare a 240 metri da terra. Si chiede, pertanto, se a fine pista, con il VOR a 0 se sono già a 240 metri pronti per virare.

Il funzionario Gaspari informa che da lì decolleranno tutti gli aerei piccoli, tutti gli ATR, cioè quella tipologia di aerei che riescono ad alzarsi a mezza pista e che raggiungono i 240 metri sul VOR, gli altri devono alzarsi su Villafranca (la pista di Villafranca è una delle piste più lunghe, pari a circa tre chilometri). **Le percentuali di decolli sono circa 70 - 80% per Verona e 20 - 30% per Villafranca, in dipendenza dalla tipologia degli aerei.** Un altro criterio per il decollo verso Verona è il flusso: **in estate ci sarà l'80% verso Verona,** perché la pista di rullaggio permette un decollo ed un atterraggio, con l'arrivo di un aereo e la partenza di un altro preparato in fondo pista. **L'ente gestore si è fatto approvare dall'ENAC questa metodologia per poter sviluppare l'aeroporto. Con più aerei civili ci sono, ci sarà più rumore, ma ci sarà anche sempre meno possibilità che ritornino i militari. Le curve evidenziate sono esclusivamente riferite ai rumori degli aerei: sono zone in cui sono stati calcolati i rumori di ogni aereo, dalla cui somma è risultata la curva di livello sonoro; tutte le altre si riferiscono al rumore totale medio, arrivando fino ai 55 decibel in centro paese.**

Per l'assessore Mengalli è indubbio che non faccia piacere doversi tutelare rispetto ad una realtà sovracomunale importante come quella dell'aeroporto e rispetto alla quale, come affermato dal consigliere Pietropoli, ben poco si può fare. **Risulta imbarazzante esprimere un parere che vorrebbe costituire il male minore rispetto all'inevitabile.** Sarebbe importante uscire con delle convinzioni, onde evitare di diffondere affermazioni allarmistiche od inesatte che potrebbero dare un'idea sbagliata alla popolazione. Egli ha sempre ritenuto che il primo problema da evitare fosse che gli aerei atterrassero a Caselle: scegliere tra il 100% che atterra a Caselle e l'80% che decolla da Caselle, crede che sia preferibile questa seconda soluzione. Basta essere in zona delle piscine di Villafranca per constatare **che il rumore in fase di atterraggio è di gran lunga superiore rispetto a quello della fase di decollo; quando gli aerei arrivano ad alzarsi hanno già espresso la loro potenzialità di rumore nella fase di partenza,** che in questo caso, alzandosi da Caselle, hanno espresso in località Caluri; inoltre, gli aerei che partono per Villafranca si alzano a metà pista, verso località Pantina. La stessa cosa avviene anche su Caselle: gli aerei non hanno grande difficoltà a raggiungere i 250 metri al di sopra di Caselle e dell'autostrada. **Ritiene che dal punto di vista del rumore poco cambierà rispetto all'attuale situazione e che quei rumori degli aerei F104 sono un ricordo superato per Caselle.** E' dell'avviso, pur nella preoccupazione, di aderire a questa proposta di delibera per due motivi: perché ritiene preferibile che gli aerei decollino da Caselle invece che atterrare. **L'unico problema è che la virata a fine pista, momento in cui ci sono scarichi elevati, comporta l'emissione di scarichi verso l'abitato, ma è anche vero che la direzione del vento, di solito, è rivolta verso Verona.** L'altro motivo è che la società aeroporto avrà operato questa scelta, facendo bene i suoi conti: le statistiche riportano che sono molto più numerosi gli incidenti in fase di atterraggio che in fase di decollo. Preannuncia, infine, la propria dichiarazione di voto favorevole, **perché rispetto alle varie ipotesi ed ai vari scenari possibili questa proposta risulta la meno pregiudizievole per il nostro Comune, ed in particolare dell'abitato di Caselle, per quanto abbia i suoi riflessi sulla qualità della vita.**

L'assessore Adami, pur apprezzando il lavoro svolto con competenza dall'ufficio, riferisce che, in una delle riunioni cui egli aveva partecipato in sostituzione del geom. Gaspari, **era stato ipotizzato di servirsi di organi di consulenza, per poter meglio capire gli effetti di tale scelte sia dal punto di vista del rumore, della pericolosità, ma anche soprattutto dell'inquinamento, che considera il pericolo più grosso.** Chiede, quindi, se si è pensato di supportare eventuali decisioni, mettendo il consiglio comunale nelle condizioni di decidere più oculatamente, **attraverso un lavoro di consulenza o comunque un supporto tecnico completo su un argomento così complesso.**

Il consigliere Bertolaso (CI), alla luce di quanto detto dagli Assessori, considera che la questione comporta una serie di ripercussioni e che la **prima è quella dell'inquinamento.** Riferendosi all'interpellanza sulle polveri sottili presentata dal consigliere Giacomuzzi Walter, nella quale ci citava che si limita la possibilità ad alcune automobili di circolare, **ma il grosso dell'inquinamento sul nostro territorio è determinato dalle autostrade ed, in questo caso, dagli aerei.** Sollecita di incrementare, investendo di questa problematica ed **impegnando i gestori dell'aeroporto e dell'autostrada a cominciare ad ipotizzare delle soluzioni.** Il problema è complesso: **difficilmente si riuscirà a far cambiare rotta agli aerei o a limitare il traffico autostradale, ma ci si deve impegnare a trovare delle soluzioni (cita la proposta dei boschi), cominciando a pensare a come limitare le ripercussioni sul nostro territorio e sulla gente di Sommacampagna.**

Il geom. Gaspari riconosce **l'importanza delle consulenze e della problematica dell'inquinamento,** ma riporta l'esempio dell'aeroporto di Napoli, in cui, con un migliaio di sanzioni alle compagnie aeree, sono stati ridotti gli sforamenti di rotte dall'80% al 15% e considera che la metodologia di controllo sia possibile dopo aver adottato una modalità di procedura ben precisa. **Nei due anni di monitoraggio sarà anche utile rilevare l'inquinamento atmosferico, investendo in una centralina a Caselle.** Questo, comunque, esula da questa procedura di controllo del rumore.

L'Assessore Adami considera che se l'aspetto principale di questo provvedimento è quello di dare regole certe di fronte ad una situazione caotica, voterà a favore; **la questione del decollo a vista è motivata fundamentalmente per ragioni economiche**: in condizioni atmosferiche particolari, che costringano a scegliere una traiettoria piuttosto che un'altra, per il pilota risparmiare qualche secondo di viaggio significa risparmiare migliaia di euro di carburante; nella situazione attuale questo motivo gli dà facoltà di adottare qualsiasi tipo di corridoio. Se la delibera ha questo ruolo, egli voterà a favore, **con l'assunzione di un impegno di dotare Caselle, possibilmente, di strumenti di monitoraggio del rumore, ma, soprattutto, dell'inquinamento atmosferico**, una volta definite queste norme e queste regole.

Il Sindaco considera che il tema principale sotteso a tutti gli interventi di questa sera **sia quello degli scarichi nell'aria e di ulteriori elementi di inquinamento per la frazione di Caselle** e per il Comune intero. Riferendosi alle sollecitazioni per interessarsi presso l'aeroporto e le autostrade, osserva che occorre essere consapevoli che si tratta di un tema che il Comune di Sommacampagna non può risolvere da solo, occorre una sensibilità sovra comunale (Provincia, Regione e Governo) e gli interventi debbono essere di portata superiore. Si possono rilevare i livelli di inquinamento, come fatto l'anno scorso, ma i veri interventi strutturali debbono essere adottati ad altri livelli. Siamo coinvolti in una battaglia che chiede provvedimenti che vanno oltre quello che possiamo portare avanti. La posizione strategica del nostro paese comporta vantaggi ma anche svantaggi. Chiarisce, inoltre, in relazione all'interpellanza del consigliere Giacomuzzi che i provvedimenti adottati dalla Giunta sono provvedimenti obbligatori, condivisi da tutto il territorio della cintura metropolitana di Verona, essendo stati inseriti nella fascia A1, **vale a dire che con un certo tasso di inquinamento si è obbligati a presentare un piano antinquinamento**. Sono stati previsti alcuni interventi, che sicuramente non sono risolutivi e di cui si discuterà la prossima volta, ma sottolinea che si tratta di un problema diffuso, di dimensioni e della portata descritta.

Il consigliere Pietropoli (CI) rileva che, dopo il dibattito emerso, **la virata a fine pista, prevista dalla proposta di delibera, non sia proprio la meno impattante per quanto riguarda l'abitato di Caselle, perché è evidente che gli scarichi andranno a finire sull'abitato di Caselle**. Probabilmente la meno impattante è la virata ad un chilometro e mezzo. **Non è questa la soluzione migliore e conveniente per i nostri cittadini, per Caselle**, può essere un compromesso tra i tre Comuni. **Se la delibera serve per limitare i danni**, può andar bene, **ma non è ciò che si aspettavano i cittadini di Caselle la partenza degli aerei da quella parte. Risulta difficile votare una delibera che vada a peggiorare la vita degli abitanti di Caselle**.

Il funzionario Gaspari osserva che sicuramente è un compromesso, **perché la Commissione deve votare all'unanimità**. Ma bisogna dire una cosa: **gli aerei che decollano verso Verona comunque scaricano, sia che virino o che proseguano prima di virare, lo scarico c'è all'inizio del decollo e si distribuisce sulla zona di Caselle**.

L'assessore Mengalli osserva che, comunque, il 20% dei grossi aerei decollano da Villafranca.

Il consigliere Rigo chiede se, **votando la soluzione di allungare il decollo, si andrebbe in tal modo ad ampliare l'area di 60/65 decibel** ed il **geom. Gaspari conferma che si amplierebbe la linea di livello del rumore**.

L'assessore Turato, avendo visto le quattro ipotesi di decollo verso Verona, considera quella proposta come la meno impattante. **L'unica analisi che si ha ora a disposizione è quella sul rumore e, con questa scelta, si andrebbe a votare una soluzione peggiorativa**. Constata che gli aerei già ci sono e si muovono, quindi qui si va a votare un tipo di provvedimento che va a regolamentare ed a migliorare le condizioni. Si può chiedere a questa Commissione, se lo può fare come compito istituzionale, **se si possa interessare anche della questione dell'inquinamento atmosferico**. La Regione Veneto dovrebbe fare questa indagine.

L'Assessore Granuzzo sottolinea che l'eventuale parere contrario del Comune in seno alla Commissione produrrebbe la mancata produzione del piano, con conseguente conferma di una situazione non regolamentata che ci lascia esposti alle scelte dei piloti che nulla hanno a che vedere con le esigenze della popolazione.

Il consigliere Pietropoli (CI), a nome del gruppo "Crescere Insieme", **considera che la soluzione della partenze degli aeromobili da Caselle sarebbe da scongiurare**, ma la regolamentazione delle fasi di partenza è sicuramente una situazione che va a migliorare quella attuale, per cui ritiene opportuno sostenere la delibera, **anche se per l'abitato di Caselle il futuro è peggiore del passato**.

Il Sindaco mette in votazione la proposta di deliberazione. **IL CONSIGLIO COMUNALE con voti unanimi espressi all'unanimità, DELIBERA di approvare la proposta di deliberazione** allegata al presente provvedimento, costituente parte integrante, formale e sostanziale.

Sono trascorsi 3 anni ormai, e credo che il commento a questa delibera approvata alla UNANIMITA' da tutto il Consiglio Comunale, possa essere condensato nelle ultime righe della Dichiarazione dell'allora Consigliere di minoranza: **Pietropoli Augusto** che oggi è diventato Assessore all'Ecologia e all'Ambiente del Comune di Sommacampagna: **"per l'abitato di Caselle il futuro è peggiore del passato"**.

Dopo 3 anni da quella Delibera - **la qualità della vita degli abitanti di Caselle** - per quanto riguarda gli impatti ambientali prodotti dall'Aeroporto... si è esponenzialmente aggravata e questo grazie anche al voto unanime di tutto (l'allora) Consiglio Comunale di Sommacampagna **che non ha capito, compreso e nemmeno intuito, le implicazioni ambientali di quanto stavano votando... tutti... all'unanimità**.

Se poi a tutto questo aggiungiamo che nessun Consigliere di Maggioranza (oggi in Minoranza) e nessun Consigliere di Minoranza (oggi in Maggioranza) - si è posto una domanda - : **"Essendovi delle modifiche sostanziali... queste nuove procedure di decollo, non dovevano essere sottoposte alla V.I.A.?"**.

E' evidente poi che **nemmeno dopo 3 anni**, ancora non esiste un sistema di monitoraggio dell'inquinamento Ambientale... che viene creato dalle attività di "terra" e di "volo" dell'Aeroporto Catullo.

Conclusioni con “Richiesta di provvedimenti “urgenti” contro il rumore Aeroportuale”

Tutto ciò premesso, di seguito si descrivono le seguenti “7” richieste di provvedimenti urgenti:

1^ Richiesta:

Considerato che... le nuove procedure di Decollo - come proposte e poi attuate dall'Aeroporto Catullo - non sono state sottoposte a V.I.A. - Valutazione di Impatto Ambientale... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna** che la **Delibera n° 70 del Consiglio Comunale dell'8.11.2006** sia da considerarsi illegittima e pertanto debba essere una determinazione da annullare?

2^ Richiesta:

Considerato che... l'annullamento della Delibera 70/2006 comporta il conseguente annullamento del parere positivo del Comune di Sommacampagna già espresso all'unanimità nella Commissione Ambientale Aeroportuale... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna** che quanto già espresso nella Commissione Ambientale Aeroportuale - mancando l'unanimità - sia un parere nullo?

3^ Richiesta:

Considerato che... per l'Aeroporto Catullo, non vi sono in vigore prescrizioni antirumore ne per l'uso delle piste: per le partenze, per gli arrivi e per i voli notturni, né esistono restrizioni al suolo: per la spinta inversa (*frenare con il motore*) per l'APU (*piccola turbina rumorosa che crea energia elettrica all'aereo quando è in sosta*) e le prove motori e tanto meno... esistono delle restrizioni per l'attività addestrativa civile e/o che viene svolta dall'Aeronautica Militare... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna** che siano immediatamente adottati dei provvedimenti e delle prescrizioni antirumore a difesa della Salute della Popolazione di Caselle?

4^ Richiesta:

Considerato che... spesso i voli degli Aerei Militari che interessano l'Aeroporto Catullo, possono essere così descritti: *“A volte passano con flaps e carrelli abbassati, sbattono le ali in segno di saluto e ripartono con i post accesi. Altre volte fanno solamente un passaggio...* e dato la gravità della situazione ambientale che impatta su Caselle... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna** che venga VIETATO il sorvolo del nostro territorio di aerei militari, che così si comportano?

5^ Richiesta:

Considerato che... ai sensi degli art. 216 e 217 t.u. n. 1265/1934, il Sindaco è titolare di un generale potere di vigilanza sulle industrie insalubri e pericolose (alle quali possono essere quindi equiparati gli aeroporti) che può anche concretarsi nella prescrizione di accorgimenti relativi allo svolgimento dell'attività, volti a prevenire, a tutela dell'igiene e della salute pubblica, situazioni di inquinamento: tale potere è ampiamente discrezionale ed esercitabile in qualsiasi tempo, sia nel momento in cui è richiesta l'attivazione dell'impianto, sia in epoca successiva... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna**, dopo decenni di inerzia da parte di precedenti Sindaci, che sia arrivato il momento adottare tutte quelle azioni utili ed indispensabili a salvaguardare la qualità della vita, la salute pubblica e l'ambiente dove vivono gli abitanti di Caselle?

6^ Richiesta:

Considerato che... l'Aeroporto di Verona, almeno negli ultimi 10 anni si è ampliato e potenziato in strutture e passeggeri, senza mai essere stato sottoposto a V.I.A. e a V.A.S. ... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna** il dover agire – in tutte le sedi – affinché la Società Aeroporto Catullo S.p.A. abbia da rispettare le Direttive Europee sulla V.I.A. e sulla V.A.S.?

7^ Richiesta:

Considerato che... se la situazione ambientale e sanitaria di Caselle è... oggi così grave, questo è anche in conseguenza di inadempienze di precedenti Sindaci e di loro mancate applicazioni degli art. 216 e 217 t.u. n. 1265/1934... **non ritiene il Sindaco di Sommacampagna** che quanto già accaduto almeno negli ultimi 10 anni, debba essere segnalato alle autorità amministrative e/o giuridiche affinché possano prendere gli opportuni provvedimenti?

Cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini