

ATTI DECISIONALIUltimo aggiornamento **3 settembre 2009****Delibera di Consiglio n. 70 del 08/11/2006**

Oggetto	LINEE GUIDA PER L'APPROVAZIONE DELLA PROCEDURA ANTIRUMORE E DELLE CURVE ISOFONICHE DELL'AEROPORTO "CATULLO" AI SENSI DELLA LEGGE 447/95.-	
Data esecutività	02/12/2006	
Segretario	FRANCESCO CORSARO	
Funzionario Responsabile	LORENZO GASPARI	

Organo deliberante

Persona	Ruolo	Incarico	Appello
MANZATO GRAZIELLA	Presidente	Presidenza	Presente
PEDRINI FRANCA	Consigliere	Membro	Presente
RIGO LARA	Consigliere	Membro	Presente
CHIARAMONTE DAMIANO	Consigliere	Membro	Presente
VINCENZI MASSIMO	Consigliere	Membro	Assente giustificato
TURATO PAOLO	Consigliere	Membro	Presente
RAMA MARINO	Consigliere	Membro	Presente
GRANUZZO MASSIMO	Consigliere	Membro	Presente
MENGALLI GIANLUCA	Consigliere	Membro	Presente
SERPELLONI ALBERTO	Consigliere	Membro	Assente giustificato
CAMPAGNOLA ATTILIO	Consigliere	Membro	Presente
PRINCIPE ALFONSO	Consigliere	Membro	Presente
CERIANI MARIA CRISTINA	Consigliere	Membro	Presente
ADAMI STEFANO	Consigliere	Membro	Presente
GIACOPUZZI WALTER	Consigliere	Membro	Presente
PIETROPOLI AUGUSTO	Consigliere	Membro	Presente
MARCHI MATTEO	Consigliere	Membro	Presente
STANGHELLINI STEFANO	Consigliere	Membro	Presente
BERTOLASO ANGELO	Consigliere	Membro	Presente
BRAGGIO ROBERTO	Consigliere	Membro	Presente
GIACOPUZZI NICOLA	Consigliere	Membro	Assente giustificato

 [inizio](#)

Il Sindaco lascia la parola **all'Assessore Granuzzo** ed al Responsabile del Servizio Ecologia, geom. Lorenzo Gaspari, per la presentazione della proposta di deliberazione.

Nel frattempo, alle ore 22,57 esce il consigliere Giacomuzzi Walter (CI) ed i presenti passano a 17.

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 atterrasero 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 scelta 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 fondamentalmente 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, perchè 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 chesicuramente 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. Costata 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.

Il responsabile del servizio ecologia e rappresentante del comune all'interno della commissione aeroportuale per la limitazione del rumore espone quanto segue:

Premesso che:

- l'art. 5, del D.M. 31 ottobre 1997 - Procedure antirumore -, stabilisce l'istituzione di un'apposita commissione, per la definizione delle procedure antirumore derivante dagli aeroporti civili;
- La commissione è presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale (ENAC) ed è composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia, comuni interessati, Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei e la società di gestione aeroportuale;
- Per l'aeroporto "Valerio Catullo" le attività della suddetta commissione sono iniziate solo recentemente a causa della particolarità dell'aeroporto stesso, che non risulta essere classificato come civile bensì militare ma aperto al traffico civile ed a seguito di un chiarimento in merito, espresso dal Ministero dell'Ambiente, da circa 3, 4 anni si è costituita la commissione aeroportuale per le procedure antirumore anche presso l'aeroporto Catullo;
- In sede di interpretazione della locuzione Comuni "interessati", l'ENAC ha ritenuto che fossero innanzitutto chiamati a partecipare alle Commissioni, i Comuni nel cui territorio insistono - in tutto o in parte - le piste e le altre strutture aeroportuali, e ritenne peraltro necessario che fossero chiamati a partecipare ai lavori della commissione i rappresentanti di quei Comuni il cui territorio risultava ricompreso, seppur in parte, entro i confini delle aree di rispetto "A-B-C" (caratterizzate da soglie di rumorosità e quindi da limitazioni all'utilizzo del territorio via via più elevate) determinate nell'intorno aeroportuale. A quel tempo la quasi totalità delle operazioni di decollo e atterraggio, maggiormente impattanti sotto il profilo acustico, coinvolgevano esclusivamente i territori dei Comuni di Villafranca e Sommacampagna, escudendo, per l'assenza di sorvoli sul territorio Comunale di Verona, il Comune di Verona;
- Dal momento che l'ENAC approvò la nuova pista proposta dalla società di gestione che modificò le rotte di decollo verso nord-est (direzione Verona) con virata di 180° e rotta successiva verso sud-ovest mentre mantenne inalterato l'atterraggio verso nord (da Villafranca verso Verona) si organizzò un incontro con la Società di Gestione ENAC, al fine di richiedere che un rappresentante del Comune di Verona, in qualità di soggetto interessato, venisse inserito nella Commissione medesima. La richiesta venne accolta con decorrenza ottobre 2004;
- L'Amministrazione, ha nominato il responsabile del servizio Ecologia Lorenzo Gaspari, essendo lo stesso tecnico competente in acustica, quale rappresentante tecnico per il Comune di Sommacampagna, nella Commissione aeroportuale per la definizione delle procedure antirumore, e per partecipare ai lavori della Commissione stessa;

Tutto ciò premesso e considerato, si ritiene necessario chiarire la rilevanza delle funzioni della commissione aeroportuale riepilogando alcuni compiti stabiliti dalle norme in materia:

- Approvare all'unanimità le procedure antirumore (insieme di procedure di gestione nelle operazioni di atterraggio e decollo nel rispetto dei vincoli dettati dalle rotte e dalle norme di sicurezza al volo);
- Verificare i confini delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura aeroportuale "zone A,B,C" in cui sono cogenti alcuni vincoli urbanistici, e per il rumore aeroportuale, valgono esclusivamente i limiti fissati dal citato D.M. 31 ottobre 1997;
- Adeguare i piani urbanistici dei comuni coinvolti nelle zone A,B,C e per le aree esterne dette fasce di pertinenza aeroportuale, qualora risulti il superamento dei limiti approvati con la vigente zonizzazione acustica.

Nel corso del successivo periodo i componenti di parte pubblica presenti (Comuni e ARPAV) hanno forzato la commissione a provvedere all'integrazione dello studio svolto con un ventaglio di proposte confrontabili per scegliere la meno impattante.

Nella riunione dello scorso 14 settembre 2006, accogliendo le sopra citate richieste dei rappresentanti dei comuni, la Società di gestione, ha presentato il materiale che permette di valutare il coinvolgimento della popolazione a quattro scenari che differenziano l'avvio della procedura di virata degli aeromobili, virata ammessa ad una quota minima di 800 piedi dal suolo (240 metri circa), con quattro opzioni di avvio rispettivamente al VOR (faro di fine pista), 0,5 miglia, 1 miglio, e 1,5 miglia dal citato VOR

Al fine di meglio comprendere gli effetti delle quattro opzioni si allega una cartografia rappresentativa; inoltre si è ritenuto opportuno effettuare le seguenti analisi statistiche derivanti dall'uso del Sistema Informatico Territoriale Comunale dei tre comuni.

SCENARI SOMMACAMPAGNA: avvio virata espressa in miglia oltre il VOR	Abitanti/famiglie presenti all'interno della zona A LVA compreso tra 60 e 65 dBA	Abitanti/famiglie presenti all'interno della zona con Leq superiore a 55 dBA	Scuole/alunni presenti all'interno zona con Leq superiore a 45 dBA	Ospedali/degenti presenti all'interno zona con Leq superiore a 45 dBA
0	51/16	2450/752	3/593	0
0,5	85/43	2900/818	3/593	0
1	85/43	3140/831	3/593	0
1,5	85/43	3560/960	3/593	0
=====	=====	60=====	=====	=====

SCENARI VERONA: avvio virata espressa in miglia oltre il VOR	Abitanti/famiglie presenti all'interno della zona A LVA compreso tra 60 e 65 dBA	Abitanti/famiglie presenti all'interno della zona con Leq superiore a 55 dBA	Scuole/alunni presenti all'interno zona con Leq superiore a 45 dBA	Ospedali/degenti presenti all'interno zona con Leq superiore a 45 dBA
0	23/11	854/362	5/387	0
0,5	34/17	712/287	18/2974	0
1	34/17	3190(+5000)/1370	24/2570	0
1,5	34/17	2740(+6000)/1245	44/7658	1/658
=====	=====	=====	=====	=====

Si ritiene inoltre opportuno informare che dette proposte potranno risultare efficaci solo se saranno accompagnate da un efficiente sistema di controllo, che dovrà essere basato non solo sull'accertamento strumentale della rumorosità oltre i limiti ma, soprattutto, sulla verifica delle difformità delle rotte tramite i tracciati radar.

Si sottopone, pertanto, all'approvazione del Consiglio comunale la presente proposta di deliberazione.

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Vista la Legge 26 ottobre 1995, n. 447;
- Visto il D.M. 31 ottobre 1997;
- Visto il D.M. 20 maggio 1999;
- Visto il D.M. 3 dicembre 1999;
- Visto il D.M. 29 novembre 2000;
- Visto il D. Lgs. 17 gennaio 2005, n. 13;
- Visto il D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 194;

Dato atto di quanto disposto dall'art. 6 del D. M. 3 dicembre 1999, del Ministero dell'Ambiente che obbliga all'interno della zona (A DEFINITIVA) (di cui all'art. 6, comma 1, del D. M. 31 ottobre 1997) all'adozione di una zonizzazione acustica compatibile con il limite di rumorosità previsto per tale zona dal citato D. M. 31 ottobre 1997;

Vista la documentazione integrativa prodotta in data 17/10/2006 dalla Società di Gestione dell'Aeroporto Valerio Catullo;

Considerato che la proposta meno impattante per tutti e tre i Comuni risulta essere quella con virata al VOR;

Visto che il Presidente della Commissione Aeroportuale ha, altresì, deciso di riconvocare la Commissione per il 14 novembre 2006, per l'approvazione definitiva delle citate procedure per l'avvio della pubblicazione e delle procedure di controllo;

Preso atto dei pareri formulati sulla proposta di deliberazione in oggetto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del d.lgs 18.8.00, n. 267 e precisamente:

- Che il responsabile del servizio proponente il provvedimento ha espresso il parere ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del d.lgs 18.8.00, n. 267 favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa della proposta di deliberazione indicata in oggetto".
- Su proposta del relatore, Assessore alle Politiche ambientali

PROPONE

- 1) di esprimere, parere favorevole al progetto meno impattante e precisamente quello con virata al VOR (faro di fine pista);
- 2) di proporre l'avvio immediato di un'efficace controllo tramite l'uso di tracciati radar al fine di impedire la violazione della procedura (rotta) approvata;
- 3) di disporre che, in considerazione che le curve isofoniche sono state elaborate, ai sensi dell'art. 2 comma 1 lett. a del D.M. 3.12.1999, mediante un modello matematico, i servizi Ambiente e Pianificazione Territoriale provvedano alle necessarie varianti della zonizzazione acustica e la conseguente variante urbanistica, dopo l'avvenuta effettuazione delle analisi e misure di verifica previste ai sensi dell'art. 2 comma 1 lett. b del D.M. 3.12.1999, e del monitoraggio ambientale previsto dalla norma riguardante il controllo del rumore aeroportuale D.M. 31.10.1997;
- 4) di disporre, inoltre, che il Responsabile del Servizio Ecologia provveda all'esecuzione del presente provvedimento e che il responsabile del servizio urbanistica collabori all'esecuzione del presente provvedimento;
- 5) di dichiarare la deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 267/2000.