

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it



Caselle d'Erbe, **28.05.2018**

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La **tutela dell'ambiente** e degli **ecosistemi naturali** e del patrimonio culturale **deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati** e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una **adeguata azione** che sia informata ai **principi** della **precauzione**, dell'**azione preventiva**, della **correzione**, in via prioritaria **alla fonte**, dei **danni causati all'ambiente**, nonché al principio **«chi inquina paga»** che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, **regolano la politica della comunità in materia ambientale.**

Oggetto:

Quali azioni... “concrete” ed “efficaci” intende attuare l'Amministrazione Comunale in merito alle Verifiche di Ottemperanza delle Prescrizioni del Decreto V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto Catullo (il cui iter è in corso)?

Prima di entrare nel merito di questa richiesta, si ricorda quanto già inviato in data **27 Novembre 2017** con la comunicazione avente ad oggetto: **“Quali azioni “concrete” e “efficaci” intende attuare l'Amministrazione del Comune di Sommacampagna per migliorare la Qualità di Vita e/o il... *ben-essere* della popolazione, in particolare quella residente a Caselle?”**, un documento ancora attuale contro le allora dichiarazioni dell'Ass. Giandomenico Allegri - come riportate in un articolo - e pertanto, a scanso di equivoci, si ribadisce ancora che il sottoscritto mantiene una **posizione ben contraria e ben diversa dall'Assessore.**

Se dopo sei mesi... oggi richiamo ancora quel documento: www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-08.pdf è anche perchè, già allora, segnalavo che **era iniziato l'iter dell'Accertamento della Conformità Urbanistica del Master Plan dell'Aeroporto Catullo**, un documento dalle cui conclusioni, evidenzio questa frase **“... si chiede come intenderebbe agire l'Amministrazione Comunale a tutela del territorio, a salvaguardia della salute pubblica e per l'assoluto rispetto del P.A.T. e del Rapporto Ambientale della V.A.S. del PAT?”**.

A seguito di quella prima PEC, vorrei oggi **ricordare anche una serie di PEC poi inviate** a partire dalla PEC dell'**11 Dicembre 2017** www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-10.pdf avente ad oggetto: **“Osservazioni inerenti il procedimento di accertamento di Conformità Urbanistica del “Master Plan Aeroportuale” dell'Aeroporto di Verona (inviata in ottemperanza dell'art.2 del D.P.R. n° 383 del 18.04.1994)”**, che era una **Osservazione a quel Procedimento** e inviata anche **“per conoscenza”** al Comune di Sommacampagna... ma mai discussa in Consiglio Comunale e anche **mai presa in considerazione** dall'Amministrazione Comunale.

In data **3 Gennaio 2018** - **decaduti i termini entro i quali, anche il Comune di Sommacampagna avrebbe potuto presentare Osservazioni** - il sottoscritto ebbe a **scrivere un'altra PEC** avente ad oggetto: **“Richiesta di “informazioni” sulle “attività” che l'Amministrazione sta svolgendo in merito all'Accertamento della Conformità Urbanistica del “Master Plan” dell'Aeroporto “V. Catullo” (ai sensi dell'art. 2 DPR 383/94)”**.

Al Sindaco di Sommacampagna

sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net

e per conoscenza:

Agli Assessori della Giunta Comunale

Ai Consiglieri Comunali

A Daniele Poiani

Presidente Comitato per Caselle

danielepoiani72@gmail.com

In quella PEC www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-14.pdf come allora inviata, **avevo ricopiato anche una lettera di un Cittadino di Caselle** - indirizzata all'Assessore Fabrizio Bertolaso - con la quale **si chiedevano una serie di azioni concrete a tutela della salvaguardia della Salute Pubblica e della nostra Qualità di Vita.**

Non avendo avuto alcun riscontro nemmeno alla PEC dei 3 Gennaio 2018, in data **11 Gennaio 2018** scrissi una nuova PEC www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-17.pdf avente ad oggetto: **“RINNOVO” della Richiesta di “informazioni” sulle “attività” che l’Amministrazione starebbe svolgendo in merito all’Accertamento della Conformità Urbanistica del “Master Plan” dell’Aeroporto “V. Catullo”.**... PEC che come le altre già inviate... andrebbe anche questa riletta nei suoi contenuti e richieste vista l’attuale situazione.

Successivamente a questa PEC - in data 17.01.2018 - dal Dirigente Responsabile dell’Ufficio Urbanistica, **ebbi a ricevere un “incomprensibile” riscontro pieno di considerazioni “personalistiche”** del Dirigente, la cui **“più preoccupante”**... era stata dallo stesso scritta al punto n° 5 che di seguito viene di nuovo riprodotto:

per quanto riguarda l’incidenza delle opere sulla “salute pubblica”, stante il citato decreto di Compatibilità Ambientale, questo ufficio non può che attenersi alle valutazioni dei superiori organi tecnici preposti, che hanno valutato gli interventi previsti ritenendoli ammissibili.

Credo che **sia da segnalare... “con preoccupazione”** che un Dirigente Comunale abbia da dichiarare che: **“questo ufficio non può che attenersi alle valutazioni dei superiori organi tecnici preposti, che hanno valutato gli interventi previsti ritenendoli ammissibili”**... visto che poi, con la **Delibera di Giunta n° 98 del 21 Maggio 2018** ad oggetto: **“ATTO DI INDIRIZZO CONSULENZA LEGALE IN MERITO A PROCEDURE COMPATIBILITA' URBANISTICA E AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO DI VERONA VILAFRANCA "VALERIO CATULLO".**” - a differenza di quello dichiarato dal Dirigente Responsabile dell’Ufficio Urbanistica - la Giunta Comunale **ha deciso di avvalersi di un Legale proprio contro i ...”superiori organi tecnici preposti”**.

Viste le **“personali comunicazioni”** come espresse dal Dirigente Responsabile dell’Ufficio Urbanistica, (nello stesso giorno) in data **17 Gennaio 2018** il sottoscritto ebbe poi a **“contro dedurre”**, inviando l’ennesima PEC www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-20.pdf avente ad oggetto: **“Riscontro alla NOTA come ricevuta il 17.01.2018 avente ad oggetto: “Conformità Urbanistica Master Plan Aeroportuale. Comunicazioni”**”.

Successivamente a questa PEC, in data **25 Gennaio 2018**, www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-22.pdf ne veniva pertanto inviata un’altra ad oggetto: **“Richiesta di azioni: Concrete, Efficienti e Efficaci, al fine di far diminuire l’inquinamento generato e conseguente dall’attività dell’Aeroporto Catullo”**, alla quale PEC poi in data 3 Marzo 2018 - il Dirigente dell’Ufficio Urbanistica - ebbe a riscontrare di nuovo, con ben 16 pagine.

Data la quantità delle pagine ricevute, solo in data **12 Marzo 2018** il sottoscritto ebbe poi da inviare una PEC www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-24.pdf avente ad oggetto: **“RISCONTRO alla nota ricevuta dall’Arch. Paolo Sartori il 03.03.2018 ad oggetto: “Istanze varie afferenti la Variante n. 1 al Piano degli Interventi. – Riscontro note relative al Master Plan Aeroportuale, al tracciato AC//AV Nodo di Verona e da ultimo alle AZIONI finalizzate a far diminuire l’inquinamento. Rif. prot. 1982/18”.**”

E per concludere questa premessa ricordo anche altre **due PEC** che sono connesse e collegate, la prima del **3 Aprile 2018** ad oggetto: **“Richiesta di Informazioni su come l’Amministrazione Comunale intende procedere e/o agire con “efficacia e efficienza” in merito al RICORSO al T.A.R. del Veneto n. 156 del 5 Febbraio 2016 (P.U.A. Quadrante Europa)”** www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-25.pdf e la seconda del **24 Aprile 2018** contenente una precisa e chiara: **“Richiesta di un Consiglio Comunale APERTO alla Popolazione (da tenersi a Caselle) al fine che siano illustrate e descritte le Azioni da attivare a Tutela del Territorio e a Salvaguardia della Salute dei miei Concittadini”** www.vivicaselle.eu/LOTTAalloSMOG-26.pdf ...

Con il richiamo di queste PEC ho cercato di evidenziare che, in merito alla questione dell’**Accertamento della Conformità Urbanistica del Master Plan dell’Aeroporto Valerio Catullo**, l’Amministrazione Comunale - sia la parte **“politica”** che la parte **“tecnica”** - avrebbe dovuto muoversi allora immediatamente, da subito, da quanto - **il 17 Novembre 2017 - era stato avviato quell’iter** e non muoversi, poi e adesso... a posteriori.

Muoversi **dopo l’avvenuta Conferenza dei Servizi** – del quale esito se ne è scritto anche nel testo della **Delibera di Giunta n° 98 del 21 Maggio 2018** avente a oggetto: **“ATTO DI INDIRIZZO CONSULENZA LEGALE IN MERITO A PROCEDURE COMPATIBILITA' URBANISTICA E AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO DI**

E da questo link appare evidente che è già dal **12 Aprile 2018** sono stati resi pubblici i seguenti documenti: "[Piano Programmatico di Gestione Terre](#)" - "[Piano di Utilizzo Attuativo - Fase 1a](#)" - "[Piano di Utilizzo Attuativo - Fase 1a - Allegato I: rapporti di prova](#)"... dove dall'esame di questi appare evidente - ad esempio - che... **dove il Comune di Sommacampagna - nel PAT - avrebbe previsto la realizzazione di Opere di Mitigazione Ambientale**... la Catullo SpA, invece, ha previsto un **deposito delle Terre di Scavo** (vedi qui sotto).

Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca
Masterplan 2015-2030
DPR 120/17



Piano Programmatico di Gestione Terre

Garda Aeroporti



Figura 4-1 Individuazione dei siti di deposito intermedio

Oltre a questo **primo "deposito"**, ovviamente va anche ricordato che **un'altro enorme deposito di Terre di Scavo** (*magari inquinate dagli scarichi degli aerei*) è stato previsto da essere realizzato nella **Margherita Nord** - ancora più vicino a Caselle - come risulta da questa altra tavola grafica sempre estratta dal "[Piano Programmatico di Gestione Terre](#)".

Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca
Masterplan 2015-2030
DPR 120/17



Piano Programmatico di Gestione Terre

Garda Aeroporti



Figura 5-20 Esempio di ubicazione dell'Intervento U_3

Ovviamente per presentare delle **Osservazioni alla Verifica di Ottemperanza relative alle Terre di Scavo** il Comune di Sommacampagna avrebbe dovuto attivarsi da tempo e chiedere ed essere assistito anche da dei Consulenti esperti in materia... tipo Geologi e/o Professioni similari... ma ad oggi al sottoscritto, **non risulta che il Comune si sia ancora attivato a presentare delle adeguate, delle precise e pertinenti Osservazioni relative a questa Verifica di Ottemperanza**.

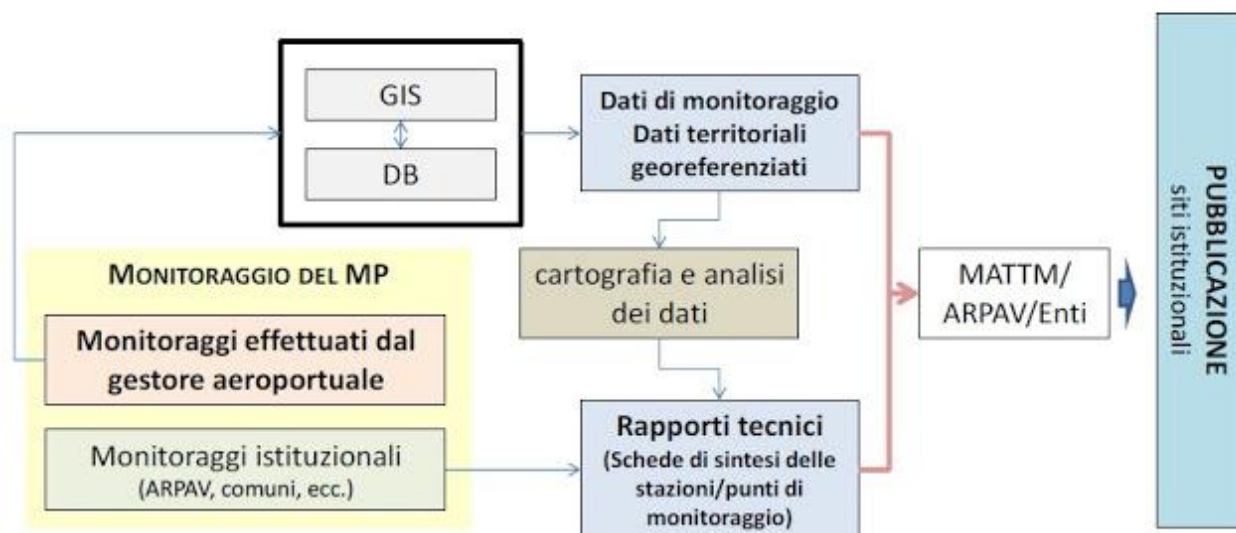


Figura 6-1 Schema del flusso dei dati del monitoraggio ambientale del Masterplan (MP), dalla produzione del dato alla sua pubblicazione.

In teoria quello che sta facendo la Catullo SpA - con le **Verifiche di Ottemperanza** - lo dovrebbero fare (in ottemperanza alla prescrizioni del Decreto VIA) **per garantire una migliore Qualità di Vita alle Popolazioni che risiedono (alcune dalla nascita) nell'intorno aeroportuali**, in quanto queste verifiche da effettuare sono state **previste e obbligate nel Decreto di Compatibilità Ambientale** del Master Plan Aeroportuale.

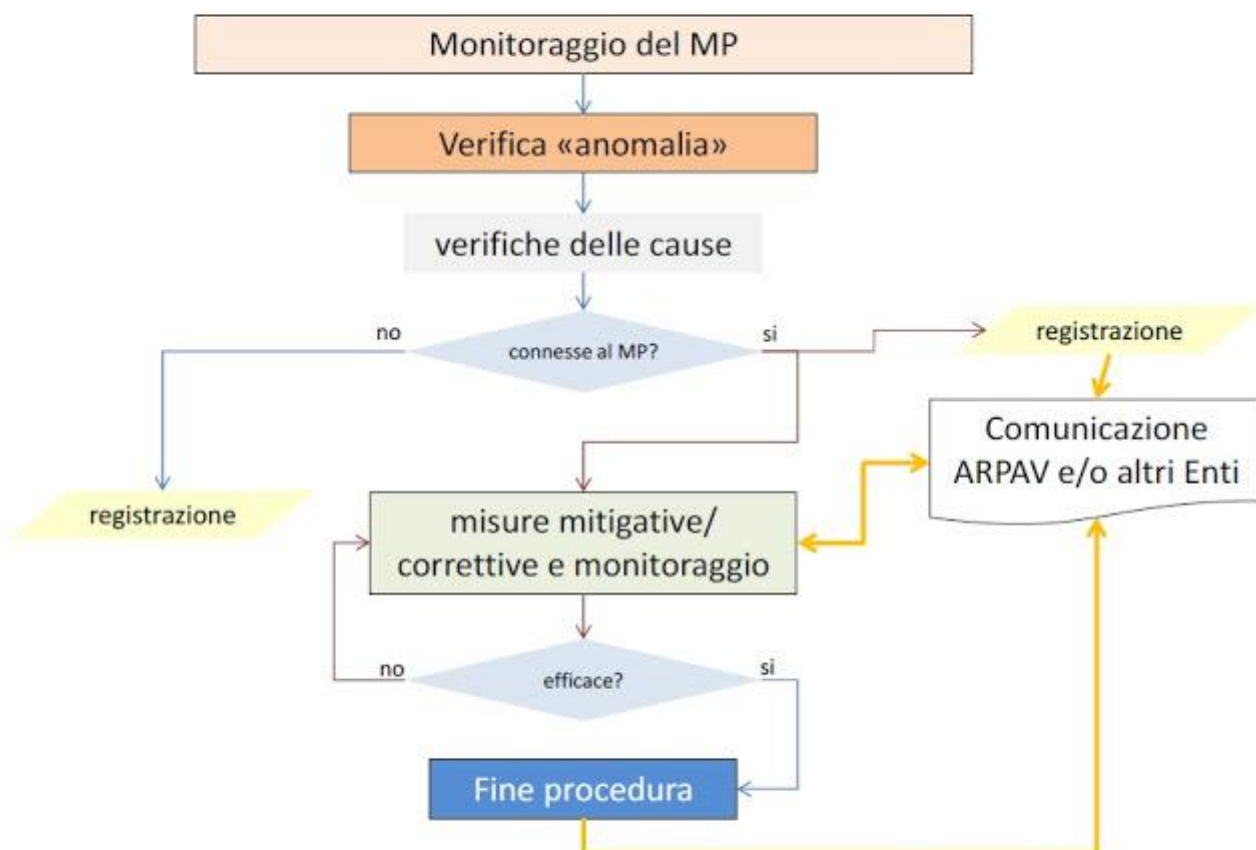


Figura 6-2 Schema del processo di gestione delle "anomalie" e del flusso delle informazioni.

E se in data 14 Aprile 2018 è iniziato l'iter della **Verifica di Ottemperanza in merito alle Terre di Scavo**, va ora altresì evidenziato che - **in data 8 Maggio 2018** - è iniziato anche l'iter di un'altra e ben diversa **Verifica di Ottemperanza**, quella relativa al [Progetto di Monitoraggio Ambientale](#) la cui azione, se non contrastata adeguatamente... avrà delle **gravi ricadute sulla Qualità della Vita della Popolazione di Caselle**.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

VALUTAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNIC-AZIONE COLLEGAMENTI CONTATTI

Sai in Home / Ricerca / Documentazione /

Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Master Plan

Testo da ricercare

[Deflaggi procedura](#) [Info Progetto e procedure](#)

Documentazione

Documentazione tecnica depositata

(n.3) Documenti procedura di Verifica di Ottemperanza avviata in data 08/05/2018

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione
Progetto di Monitoraggio Ambientale - Impostazione generale	Progetto di Monitoraggio Ambientale	28206-REL-1001	19/04/2018	-	5407 kB
Progetto di Monitoraggio Ambientale - Atmosfera	Progetto di Monitoraggio Ambientale	28206-REL-1002	19/04/2018	-	2794 kB
Progetto di Monitoraggio Ambientale - Rumore	Progetto di Monitoraggio Ambientale	28206-REL-1003	19/04/2018	-	3349 kB

ESPORTA Pagina 1 di 1



Una 2^a **Verifica di Ottemperanza**, la cui documentazione è costituita da: "[Progetto di Monitoraggio Ambientale - Impostazione generale](#)" - "[Progetto di Monitoraggio Ambientale - Atmosfera](#)" - "[Progetto di Monitoraggio Ambientale - Rumore](#)", che l'Ufficio Ecologia e anche Ufficio Urbanistica, forse sarebbe il caso... che ne prendessero visione e... da subito.

Ed in merito all'**Inquinamento da Rumore** - secondo questi documenti - risulterebbe che a **Caselle... non saremmo disturbati nel sonno** perchè secondo gli studi effettuati dalla "Catullo SpA", solo che vive a nord di Via Verona (e solo per alcune case) solo questi miei concittadini potrebbero essere disturbati dal rumore durante il sonno, quando in realtà come anche questa mattina, il rumore degli aerei in decollo è **sempre insopportabile e causa dei risvegli durante la notte e/o prima ancora del suono della sveglia al mattino presto**.

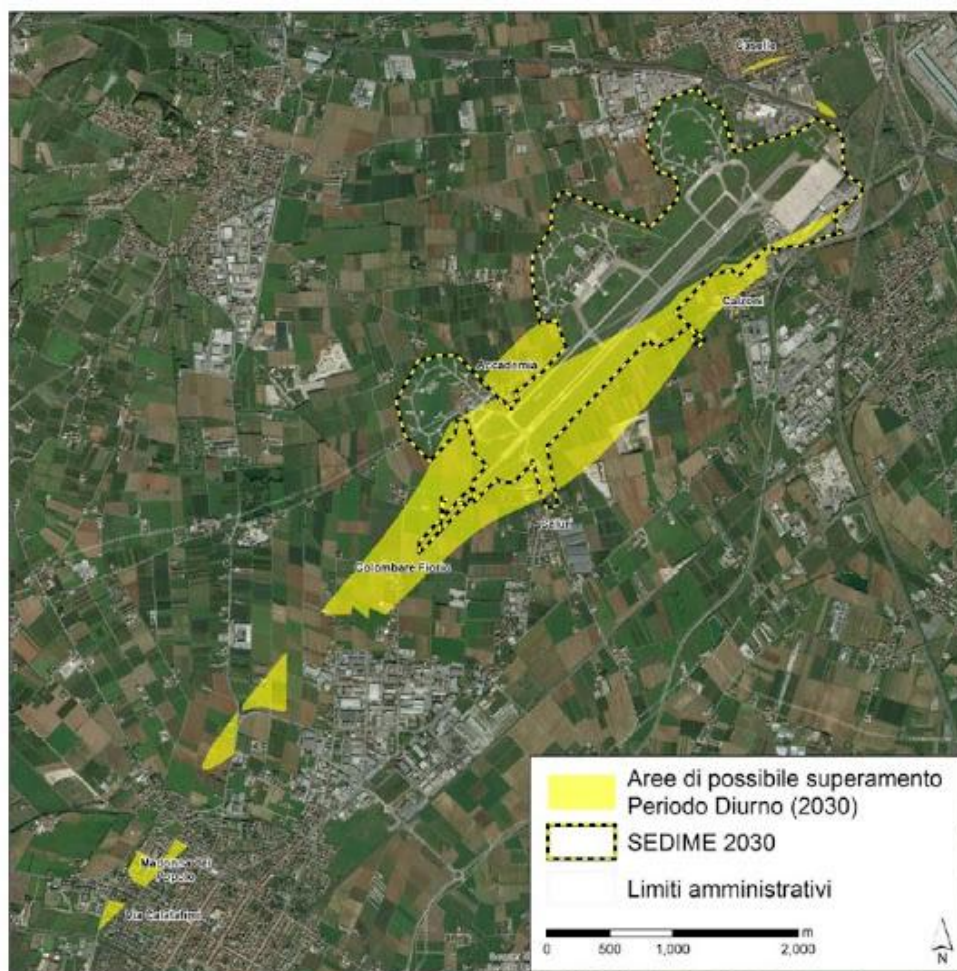


Figura 3-3 Aree di possibile superamento - periodo diurno (2030).

Se solo le persone che abitano a Caselle nelle aree retinate in colore giallo sarebbero inquinate dal rumore Aeroportuale e disturbate di notte nel sonno, perchè il sottoscritto viene svegliato di notte dai decolli e dagli atterraggi degli aerei... pur abitando nelle aree non retinate in giallo?

Se poi andiamo ad evidenziare l'**inquinamento atmosferico** - come analizzato nella **Procedura di Verifica di Ottemperanza** - anche qui il "nostro" Comune avrebbe e/o dovrebbe avere qualcosa da dire e da ridire... visto i rumori... diretti... riflessi e... rifratti provenienti dall'Aeroporto e dalla zona dell'Aerostazione.

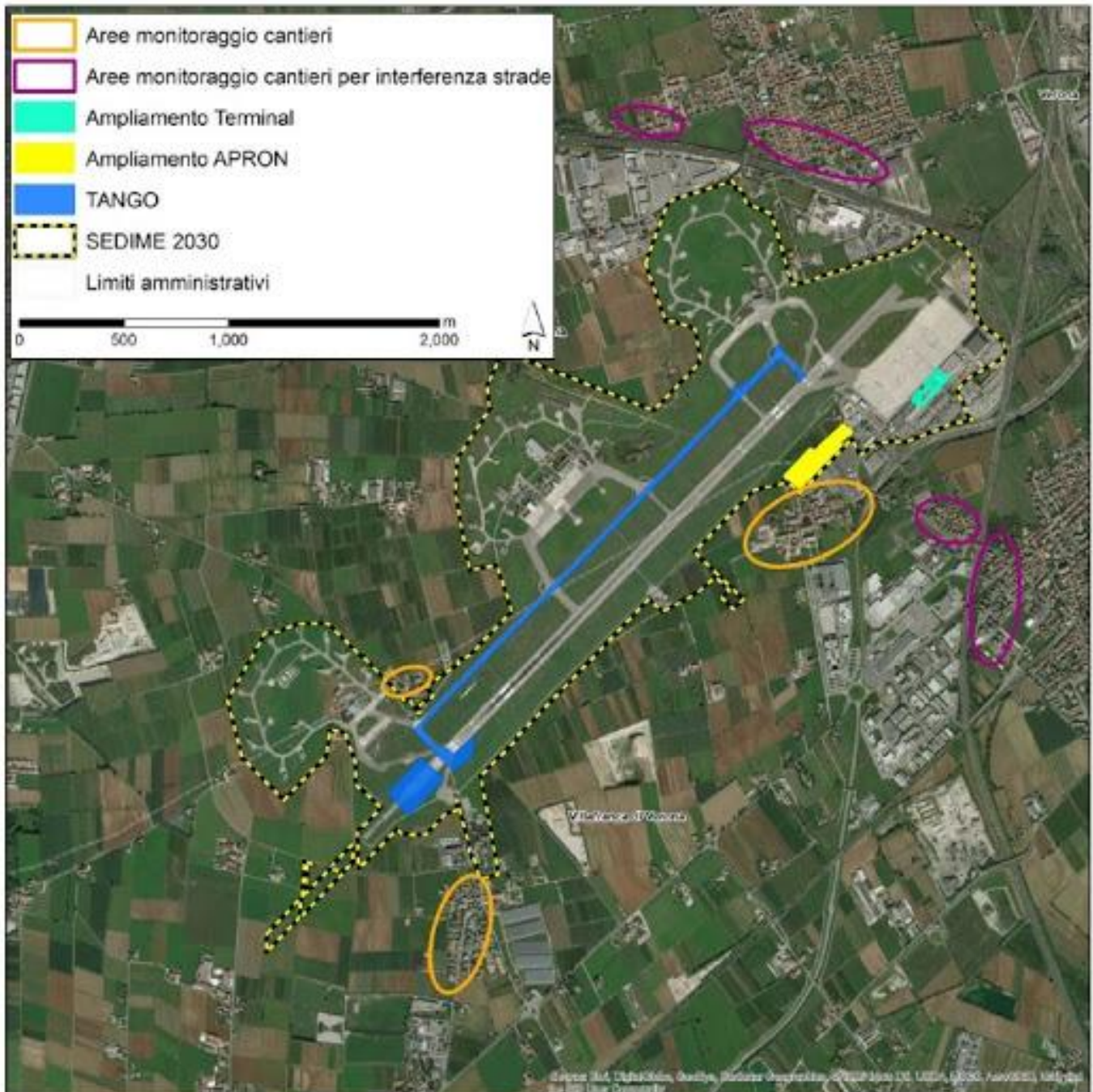
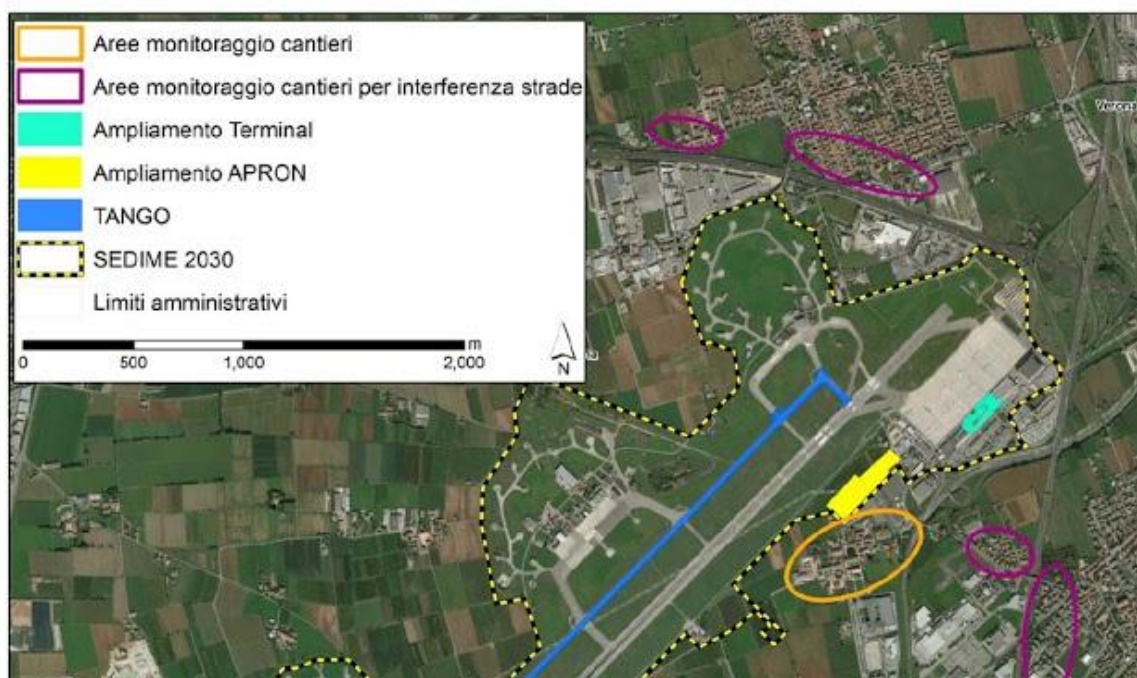


Figura 4-2 Areali potenzialmente interessati dal monitoraggio operativo degli impatti dei cantieri del Masterplan, nel caso in cui i risultati modellistici ne evidenziassero la necessità.

Va poi evidenziato - come anche secondo l'Aeroporto - che le aree più soggette all'inquinamento atmosferico sono quelle già esistenti e già edificate di Caselle lungo l'Autostrada A4 ed è evidente che è qui che sono necessarie delle **protezione per queste residenze** con delle "vere" opere di **mitigazione ambientale**.



Per i **non esperti del settore** e/o per gli Assessori e i Consiglieri Comunali... va ricordato che le [Verifiche di Ottemperanza delle Terre di Scavo](#) e le [Verifiche di Ottemperanza relative all'Ambiente \(Atmosfera e Rumore\)](#) relativi al [Master Plan dell'Aeroporto Valerio Catullo](#)... sono conseguenti alla **pubblicazione del Decreto di Compatibilità Ambientale**, anche questo riportato sul sito web del Ministero dell'Ambiente

Documentazione

- Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
- Osservazioni del Pubblico
- Ripubblicazione
- Provvedimento di compatibilità ambientale
 - Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

(n.4) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale avviata in data 19/01/2016

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione
Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Master Plan	Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	DM-0000191	27/07/2017	-	766 kB 
Allegato al Decreto del Ministero dell'Ambiente (Parere CTVIA) - Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Master Plan	Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	PRR-2303-10022017	10/02/2017	-	5966 kB 
Allegato al Decreto del Ministero dell'Ambiente - (Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo) - Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Master Plan	Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	DVA-2017-0013081	01/06/2017	-	80 kB 
Allegato al Decreto del Ministero dell'Ambiente - (Parere della Regione Veneto) - Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca - Master Plan	Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	DVA-2017-0013185	05/06/2017	-	542 kB 

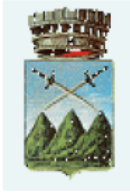


Ciò premesso credo che **ora debba essere ricordato** quanto dichiarato - il 3 marzo 2018 - dal Dirigente Responsabile dell'Ufficio Urbanistica quando ebbi a ricevere un "incomprensibile" riscontro pieno di considerazioni "personalistiche" del Dirigente, la cui "*più preoccupante*"... era stata dallo stesso scritta nel punto n° 5 che di seguito viene di nuovo riprodotto:

per quanto riguarda l'incidenza delle opere sulla "salute pubblica", stante il citato decreto di Compatibilità Ambientale, questo ufficio non può che attenersi alle valutazioni dei superiori organi tecnici preposti, che hanno valutato gli interventi previsti ritenendoli ammissibili.

Credo che sia da ris segnalare "*con preoccupazione*" che un Dirigente Comunale abbia da dichiarare: "**questo ufficio non può che attenersi alle valutazioni dei superiori organi tecnici preposti, che hanno valutato gli interventi previsti ritenendoli ammissibili**" ... ed invece bisogna agire con determinazione e decisione.

E se un Dirigente Comunale ha scritto queste considerazioni (vedi sotto), il sottoscritto è molto preoccupato di quello che potrebbe essere stato scritto nel... **verbale di istruttoria tecnica del Servizio Urbanistica del Comune di Sommacampagna, inviata alla Regione Veneto con nota prot. n. 4855 del 02/03/2018, è stata accertata la non conformità del Master Plan al vigente Piano Piano di Assetto del Territorio**, della cui esistenza, il sottoscritto, ne ha preso conoscenza solo dopo la pubblicazione della DGC 98 del 21.5.2018.



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Servizio Edilizia Privata – Urbanistica.

Egr. Sig.

Sandrini Beniamino

Via del Fante, 21

37066 Caselle di Sommacampagna

via pec Beniamino.sandrini@legalmail.it

Oggetto: Conformità Urbanistica Master Plan Aeroportuale. Comunicazioni. Rif. Vs. prot. 70/18 – 886/18 – 994/18.

In relazione alla Sue in oggetto richiamate riferite all'acquisizione di informazioni inerenti alle "ATTIVITA'" connesse con le procedure di "Accertamento di conformità urbanistica" del Master Plan Aeroportuale, per quanto di competenza ed in relazione agli aspetti tecnico procedurali, si informa che:

- 1) il citato Master Plan risulta aver superato positivamente la verifica di compatibilità ambientale, giusto Decreto del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro dei Beni e della attività Culturali e del Turismo n. 191 in data 27.07.2017;
- 2) in relazione a tale Decreto (art. 1 – Quadro Prescrittivo – commi 1 e 4) sono previste specifiche verifiche che coinvolgono gli enti territoriali in ordine da un lato alla coerenza dei Piani Acustici comunali e dall'altro alle tipologie, qualità, modalità re tempi di attuazione degli interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale;
- 3) l'Accertamento di conformità Urbanistica, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 383/94, come certamente avrà avuto modo di verificare autonomamente in internet, trattandosi di opera di interesse statale, è **demandato espressamente allo Stato medesimo ed alla Regione interessata** (Regione Veneto) e deve concludersi entro 60 gg. dalla richiesta da parte dell'Amministrazione statale interessata (Ministero dei Trasporti – ENAC);
- 4) qualora tale accertamento dia esito negativo (art. 3) viene attivata una conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto "in variante" ai sensi della Legge 537/1993, ove partecipa anche il Comune, che deve quindi esprimersi in merito; pertanto in questa fase il Comune non è coinvolto nel procedimento che, si ripete è totalmente di spettanza dello Stato e della Regione; tale modalità operativa è stata per altro (in passato) già utilizzata per l'approvazione (ad esempio) del progetto di ampliamento dell'aerostazione arrivi e per altre opere anche dimensionalmente rilevanti (hangar);
- 5) per quanto riguarda l'incidenza delle opere sulla "salute pubblica", stante il citato decreto di Compatibilità Ambientale, questo ufficio non può che attenersi alle valutazioni dei superiori organi tecnici preposti, che hanno valutato gli interventi previsti ritenendoli ammissibili.

Ogni attività valutativa di natura tecnica potrà pertanto essere attivata a valle del Decreto Regionale o Statale che accerterà o meno la citata conformità urbanistica.

Distinti saluti.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
Sartori Arch. Paolo
firmato digitalmente ai sensi di legge

Va detto che le **Verifiche di Ottemperanza** - come le **Prescrizioni** - sono previste ed illustrate nel **Decreto di Compatibilità Ambientale** emesso con **Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, n. 191 del 27/07/2017**, comprensivo di questi allegati: "**Decreto Compatibilità Ambientale**" - "**Parere CTVIA**" - "**Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo**" - "**Parere della Regione Veneto**".

Ciò premesso - sulla questione **Aeroporto Valerio Catullo** - dopo aver oggi evidenziato queste **due nuove istruttorie** relative alle **due Verifiche di Ottemperanza in corso...** posso concludere con questa domanda: "**Perchè l'Ass. Giandomenico Allegri - oltre ad assegnare incarichi agli Avvocati - non assegna incarichi anche ad altri Tecnici esperti in Terre di Scavo e ad esperti di Inquinamento da Rumore ed Atmosferico?**".

MITIGAZIONI «Il Comune, a oggi, vanta con lo Stato un credito di circa 2 milioni di euro, derivante dalla tassa d'imbarco aeroportuale» Master Plan del Catullo, Allegri: «Il nostro giudizio è negativo»

(ga) Si è tenuta lo scorso venerdì 11 maggio, a Roma, una conferenza dei servizi sul Master Plan 2030 elaborato dall'Aeroporto Valerio Catullo (approvato da Enac e ora in fase di Via) alla quale ha presenziato per il comune di Sommacampagna l'assessore **Giandomenico Allegri**. L'obiettivo, come precisato da un comunicato stampa ufficiale del Comune, è stato quello di avanzare alcune richieste, visto e considerato che circa il 75 per cento del sedime aeroportuale coinvolge proprio Sommacampagna. Le richieste evidenziate vertevano in particolare sulla necessità di un miglioramento viabilistico e di un'azione di mitigazione ambientale e paesaggistica nelle zone limitrofe al sito. Per quanto riguarda la viabilità, il riferimento era al collegamento stradale provinciale che unisce il casello dell'autostrada del paese con l'aer

eroporto, in merito al quale erano già stati segnalati alcuni punti particolarmente critici. In merito agli interventi di carattere ambientale, invece, è stata richiesta la disposizione di aree «boscate», che, evitando il problema del bird strike, vadano a mitigare da un punto di vista paesaggistico l'aeroporto e permettano una diminuzione dell'inquinamento, ambientale e acustico, portando ad un miglioramento della qualità della vita dei residenti. Insieme a queste richieste, l'Amministrazione ha proposto anche delle possibili soluzioni e piani d'intervento: ne è un esempio il bosco di pianura di circa 40 mila mq lungo il tratto di autostrada A4 confinante con il Catullo. Per com'è ora, quindi, il parere del Comune in merito al Master Plan presentato è negativo. Afferma Allegri: «Non siamo contrari allo sviluppo aeroportuale, ma è evidente che

l'incremento dell'impatto urbanistico derivante dal nuovo Piano deve essere accompagnato da una valutazione che non può prescindere dall'impatto che l'aeroporto ha già sul territorio. Quindi oggi non possiamo che esprimere un giudizio negativo, sia sul piano urbanistico sia sul piano ambientale, ribadendo l'assoluta necessità dell'attuazione degli interventi sulla viabilità e paesaggistica». Vi è, inoltre, un'ulteriore problematica che va a sommarsi a tutte le richieste presentate in occasione della conferenza dei servizi: ad oggi, infatti, il comune di Sommacampagna specifica di risultare creditore allo stato e per conto dell'aeroporto Catullo per un valore di circa 2 milioni di euro, valore derivante dalla tassa d'imbarco aeroportuale, nata con l'obiettivo, spiega l'Amministrazione, di «mitigare e compensare la presenza degli aeroporti».



L'assessore Giandomenico Allegri

Leggendo questo articolo, comunque, non mi sembra che l'Assessore Giandomenico Allegri abbia spiegato che cosa sta facendo... che cosa dovrebbe fare e/o... che cosa farà di concreto per garantire quella **Qualità di Vita** che i **Cittadini di Caselle... si aspettano**.

E visto che concludiamo con un articolo, ricordiamo anche una **news di Aero Habitat del 19 Maggio 2018** a titolo: "**Aeroporto Bergamo, TAR, Consiglio di Stato e una zonizzazione acustica da riformulare**" con questo sotto titolo: "**VAS, VIA, masterplan e zone A,B e C: indispensabile l'AEDT!**", articolo che forse i Dirigenti Responsabili dell'Ufficio Ecologia e Ufficio Urbanistica del nostro Comune dovrebbero leggere con attenzione.

AH AEROHABITAT
CENTROSTUDI

Home | Aeroporti | Pubblicazioni | Convegni | Dossier | Ambiente | Low cost

sabato 19 maggio 2018 06:26 Età: 8 days

Aeroporto Bergamo, TAR, C. di S. e una zonizzazione acustica da riformulare
Categoria: Aeroporti, Bergamo, Altri scali, Archivio, Pubblicazioni, Dossier, Ambiente, Convegni, Imp. acustico, Std ICAO ENAC

VAS, VIA, masterplan e zone A,B e C: indispensabile l'AEDT!

Nessun dubbio, le sentenze del TAR della Lombardia e il Consiglio di Stato relative alla zonizzazione acustica di Orio al Serio non possono che disporre della mappatura eseguito con l'AEDT - (Aviation Environmental Design Tool Version 2b). La Relazione ENAC - AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" DI BERGAMO ORIO AL SERIO - zonizzazione acustica aeroportuale ex DM 31.10.1997 - Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto preliminare ambientale - ai sensi del D.LGS. 152/06 (art. 13 co. 1) e smi è un interessante documento del gennaio 2018 di ben 97 pagine. Un testo nel quale viene illustrata - tra le altre cose - la Zonizzazione acustica ex DM 3 1.10.1997

Nessun dubbio, le **sentenze del TAR della Lombardia e il Consiglio di Stato** relative alla **zonizzazione acustica di Orio al Serio non possono che disporre della mappatura eseguito con l'AEDT** - (Aviation Environmental Design Tool Version 2b). La Relazione ENAC - AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" DI BERGAMO ORIO AL SERIO - zonizzazione acustica aeroportuale ex DM 31.10.1997 - Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto preliminare ambientale - ai sensi del D.LGS. 152/06 (art. 13 co. 1) e smi è un interessante documento del gennaio 2018 di ben 97 pagine.

Un testo nel quale viene illustrata - tra le altre cose - la Zonizzazione acustica ex DM 3 1.10.1997 **Valutazione ambientale strategica dell'aeroporto di Orio al Serio**. Un resoconto che evidenzia le modalità e la sequenza di operazioni che hanno consentito tale realizzazione, così come inquadra l'urgenza di un suo aggiornamento, il relazione al traffico aereo esistente, ma soprattutto la necessità di **completare una "analisi acustica" con utilizzo del solo modello matematico in grado di realizzarlo**. Quasi in **contrapposizione alle procedure e modalità d'analisi illustrate dalla Relazione ENAC, infatti, che ha usufruito dell'arcaico e obsoleto** - anche perché non aggiornato da anni- del modello matematico INM, la Relazione, anche per le stime e prospettive dei scenari di traffico al 2030-2040 e oltre **avrebbe dovuto utilizzare l'AEDT - (Aviation Environmental Design Tool Version 2b)**.

Le note della Relazione riportano:

"**L'oggetto dell'iniziativa: dalla caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale al Piano di zonizzazione acustica aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio**". Il primo paragrafo ricorda come l'oggetto del "**processo VAS** ai fini della cui fase di consultazione ex articolo 13 co. 1 del Dlgs 152/2006 e smi è stato redatto il

presente Rapporto preliminare ambientale, è costituito dalla **proposta di Piano di zonizzazione acustica aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio**, denominazione assunta in ragione di quanto disposto dal Consiglio di Stato con la sentenza 01278/2015 del 12 Marzo 2015, che costituisce l'atto conclusivo del lungo iter avviatosi con l'approvazione della **caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale** effettuata dalla commissione di cui all'art. 5, comma 1, del D.M. 31/10/97, **attraverso la definizione, nell'intorno aeroportuale, dei confini delle seguenti aree di rispetto A, B e C, processo nel seguito definito per brevità come Zonizzazione Acustica Aeroportuale**".

I principali passaggi ed esiti che connotano detto iter sono sintetizzabili nei seguenti termini:

22 novembre 2010 - **Approvazione Zonizzazione Acustica Aeroportuale** - In ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 6 co. 1 del DM 31 Ottobre 1997, la Commissione aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, istituita ai sensi dell'articolo 5 co. 1 del medesimo decreto, ha approvato la "Zonizzazione Acustica Aeroportuale".

13 Luglio 2013 - **Sentenza TAR Lombardia di annullamento, previa sospensione, della Zonizzazione acustica aeroportuale Il TAR Lombardia** – Sezione distaccata di Brescia (Sezione I) con sentenza n. 00668/2013 accoglie il ricorso presentato nel 2011 da diverse associazioni e cittadini, e, per l'effetto, annulla l'atto di Zonizzazione Acustica Aeroportuale così come approvata in data 22 Novembre 2010, nonché **dispone che «la zonizzazione stessa, pertanto, andrà nuovamente effettuata facendola precedere dalla necessaria VAS»**.

12 Marzo 2015 - **Sentenza Consiglio di Stato di conferma delle deduzioni del TAR Lombardia al Consiglio di Stato**, con sentenza 01278/2015 respinge il ricorso avverso la sentenza del TAR Lombardia 00668/2013, presentato da ENAC.

Il Consiglio di Stato, nel respingere il ricorso presentato, afferma che **«non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente [...] efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto sussumibile in quegli «atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (...) elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e (...) previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative», per i quali il d.lgs.152/2006 impone la V.A.S.»**

Ancorché la normativa relativa al rumore aeroportuale non contempli lo strumento del "Piano di zonizzazione acustica aeroportuale", riferendosi unicamente alla "Zonizzazione Acustica Aeroportuale", **la scelta individuare l'oggetto del processo VAS nel Piano di zonizzazione acustica aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio costituisce l'esito delle disposizioni contenute nelle sentenze del TAR Lombardia e del Consiglio di Stato**".

Ho evidenziato questo recente articolo perché il sottoscritto è da anni che sostiene che il Piano di Sviluppo Aeroportuale **deve prima essere sottoposto a VAS** e poi i **singoli progetti devono essere sottoposti a VIA** e per concludere con Aero Habitat ricordo anche questa altra news - pubblicata oggi - a titolo: "[Aeroporto Pisa, breve analisi sul rumore aereo e procedure da adottare](#)"... con questo sotto titolo: "**La soluzione? Al Galileo Galilei serve un tetto massimo di voli orari/giornalieri e annuali!**" e questo testo:

Uno degli **ultimi comunicati-stampa dell'Amministrazione Comunale di Pisa** ha riferito sulla commissione aeroportuale (presieduta da Enac e composta da Toscana Aeroporti, Arpat, Ispra, 46ma Brigata Aerea, Comune di Pisa e Regione Toscana) del 23 maggio 2018, con la seguente novità: **è stata adottata una procedura di controllo delle operazioni di decollo e atterraggio degli aerei per ridurre l'impatto acustico sui quartieri**. A riguardo il Sindaco di Pisa avrebbe dichiarato: **"E' stato un passaggio positivo**. Si è aperta una fase nuova che deve dare risultati. Continueremo a vigilare e ad agire, insieme alle altre istituzioni competenti che ringrazio, con rigore e spirito di collaborazione, anche secondo gli indirizzi dati dal consiglio comunale. Manterremo vivo il rapporto con i cittadini che si sono organizzati e che hanno dato e daranno un contributo informato e giustamente esigente". Tutto bene quindi? Una rapida e breve analisi, tuttavia, evidenzia i limiti di tale iniziativa. I velivoli volerebbero più alti sui caseggiati: ad un'altezza dal suolo maggiore rispetto al passato: la misura verrà presa alla centralina di monitoraggio P2, in via Monte Bianco, dove gli aerei dovranno passare ad una quota minima di 1600 piedi (487 metri).

Possibile? E' stata forse adottata una procedura di decollo diversificata, come la tanto attesa ICAO 1 e 2 - NADP Noise Abatement Departure Procedure e riduzione della spinta dei motori a 800 piedi (contro gli attuali 1500 piedi) e/o una maggior pendenza nell'angolo di discesa sull'ILS? **Sono state bandite le flotte rumorose di Categoria 2 e 3? E' stato forse imposto il blocco notturno dei voli dalle 22.00 alle 06.00?**

E' stato deciso di adottare la mappatura acustica con modello matematico AEDT (Aviation Environmental Design Tool Version 2b) che ha avvicinato da quattro anni l'arcaico INM? In grado l'AEDT di computare non solo le zone A, B e C in LVA ma di verificare anche l'impatto atmosferico dei propulsori sul territorio circostante.

La sola **questione dell'impatto ambientale** (trascuriamo in questo commento le inevitabili considerazioni sul rischio terzi e carico antropico relativo alle fasi di decollo ed atterraggio), ancora non risolta, deve, tuttavia, valutare anche il ruolo e il scarso riscontro associato all'esistenza di una rete di monitoraggio e delle relative centraline di rilevamento.

Quale significato e riscontro hanno affermazioni come quella che il **Comune continuerà a monitorare con estrema attenzione la situazione**, supportata da Arpat e dalla segnalazioni dei cittadini?

Se negli anni trascorsi sono stati spesi 19 milioni/euro) per l'allungamento della pista principale e altri 30 milioni/euro per delocalizzare le abitazioni di via Cariola (magari con finanziamenti pubblici) e gli impegni attuali riguardano l'installazione di centralina di rilevamento del rumore dei decolli aerei a Ghezzeno, non si può che interrogarsi sulle prospettive dello scalo e sulla **risoluzione dell'impatto dei voli sul territorio e sulla comunità dei cittadini**. La rete delle centraline installate, ad esempio, al di là della loro manutenzione periodica e certificazione e calibrazione periodica, di che tipo sono? Il loro posizionamento e altezza del rilevatore sono "oscurati"?

Anche il radar ENAV di avvicinamento e atterraggio e decolli sono in grado, ad esempio, di correlare i tracciati radar dei voli e verificare eventuali sforamenti "sonori", infrazioni procedurali varie? Queste stazioni di monitoraggio, inoltre, di che tipo sono?

Negli scali del Belpaese nella prevalenza delle "reti" tuttavia le stazioni di monitoraggio installate sono di Tipo M e di Tipo A.

In realtà le "stazioni di misura" disponibili, vedi paragrafo 2.2 delle linee guida (DGR 808/2005) sono di tre Tipologie, rispondenti a finalità specifiche e ai criteri di collocazione, e precisamente:

-Stazioni di tipo M per il monitoraggio del rumore aeroportuale: sono stazioni in corrispondenza delle quali **si deve misurare e distinguere il rumore di origine aeronautica** da quello provocato da altre sorgenti, in modo da poter calcolare l'indice LVA;

-Stazioni di tipo V per la verifica delle violazioni delle procedure antirumore: le stazioni che rientrano in questa categoria devono essere situate dove **sia necessario attribuire i parametri caratteristici di un evento aeroportuale**, in maniera univoca, all'aereo responsabile;

-Stazioni di tipo A per il monitoraggio del rumore ambientale: queste stazioni permettono di **misurare il rumore dovuto all'insieme delle sorgenti presenti nell'area circostante** e non sono pertanto utili alla determinazione dei parametri e degli indici descrittivi del rumore di origine aeroportuale.

Cosa fare all'aeroporto Galileo Galilei di Pisa? Come tutelare territorio e Comunità? Nessun dubbio per inquadrare l'impatto reale: **adottare nuove zone A, B e C in LVA con AEDT**, decolli NAPD 1 e 2 ICAO e limite massimo ai voli orari/giornalieri e annuali. Considerazioni parallele e aggiuntive rimandano, probabilmente, anche alla flotta militare della 46° Aerobrigata e AMI in genere che opera su quella pista allungata

Quali sono e sarebbero le azioni che il Comune di Sommacampagna avrebbe dovuto attivare da tempo, in particolare con la **Zonizzazione Acustica**, le **centraline di monitoraggio** e **l'analisi degli impatti ambientali** con la metodologia prevista dal **modello matematico AEDT (Aviation Environmental Design Tool Version 2b)** del quale Aero Habitat ne aveva scritto ancora il 26 Ottobre 2016 nella news a titolo: "**Aeroporti e AEDT, il nuovo modello USA - FAA per mappe acustiche e gassose**", con questo sotto titolo: "**Il Belpaese utilizza ancora INM per la mappa sonora e EDMS per il gassoso: urge l'adeguamento**" e questo testo:

La nuova variante del Maggio 2015 del AEDT (Aviation Environmental Design Tool Version 2b) ha di fatto soppiantato il modello matematico che in fase di redazione di MasterPlan, di VIA e VAS aeroportuale, oltre che di Commissione Aeroportuale - come stabilito da specifici Decreti Ministeriali (DM) e Circolari ENAC -prefigurano e stimato l'impatto acustico dei velivoli nei vari scali civili-commerciali-militari del Belpaese.

L'universo Parlamentare e i responsabili ENAC, probabilmente, hanno in corso di revisione il Campo di applicazione, i Criteri e modalità di misura delle emissioni sonore e gassose aeroportuali e la nuova Caratterizzazione acustica-atmosferica dell'intorno aeroportuale.

Ecco quindi che i lavori delle Commissioni Aeroportuali di ogni singolo scalo aereo della Penisola debbano essere rigenerati e riformulati. Ma non solo a causa del modello matematico AEDT - adeguatamente implementato rispetto all'INM 7.0 e superate versioni EDMS Emissions and Dispersion Modeling System - ma anche per la vetustà delle mappe acustiche aeroportuali: almeno dove sono state regolarmente deliberate.

In sintesi il D.M. 31 ottobre 1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale - e la Circolare Serie Aeroporti del 3/7/2007, APT-26 di ENAC con Oggetto: Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale devono essere riscritte.

Riferendosi al prezioso e riepilogativo documento ARPA Lombardia – Settore Monitoraggi Ambientali Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) per l'aeroporto di Linate Anno 2011 - riportiamo alcuni stralci del metodo che, necessariamente, deve essere aggiornato e ampliato alla mappa delle emissioni gassose degli aeromobili in movimento a terra e in volo.

"Lo scenario elaborato per l'aeroporto di Linate si basa sui dati relativi all'anno 2011. È stato calcolato l'indice di valutazione del rumore aeroportuale LVA, come definito nel DM del 31/10/1997. Le tre settimane di riferimento, rispettivamente nei periodi primaverile, estivo ed invernale², sono state calcolate partendo dal numero di movimenti giornalieri validati presenti nel SIDAC. Per movimenti validati si intendono tutte le operazioni di decollo e atterraggio che sono state identificate e caratterizzate completamente a partire dai dati radar forniti. I criteri di

validazione dei dati di traffico sono descritti in seguito. In sostanza il D.M. 31 ottobre 1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale"

...."Lo studio è stato effettuato mediante il software di previsione dell'impatto acustico per il rumore aeroportuale INM (Integrated Noise Model, versione 7.0b) della Federal Aviation Administration. L'Integrated Noise Model (INM) è stato sviluppato dalla Federal Aviation Administration (FAA) negli Stati Uniti, allo scopo di calcolare le curve di isolivello, relative ad indicatori acustici opportunamente scelti, nei pressi di impianti aeroportuali. I risultati ottenuti con INM possono dunque essere utilizzati al fine di indirizzare la pianificazione territoriale in funzione dei problemi connessi all'inquinamento acustico. INM è un modello statistico, fornisce cioè una stima mediata sul lungo periodo, basandosi su un giorno medio caratterizzato da valori medi di numero e tipologia di operazioni aeree, nonché di temperatura, pressione e vento. Al fine di calcolare le curve di isolivello, il modello procede in un primo momento alla determinazione del livello di rumore generato dai singoli movimenti dei singoli velivoli presso una griglia di punti attorno all'aeroporto, in un secondo momento realizza la somma o composizione dei livelli di rumore presso i rispettivi punti in accordo alla formulazione dell'indice scelto e infine effettua un'interpolazione e il tracciamento delle curve relative al descrittore scelto. Le caratteristiche statiche di uno scenario, come per esempio le coordinate e la quota dell'aeroporto e delle estremità delle piste, le traiettorie di atterraggio e decollo, etc., sono identificate in INM dallo studio (ingl. "Study").

...."Per i profili di decollo si è utilizzato il profilo "ICAO A" laddove previsto nel database di INM e indicato dalla compagnia aerea; in caso contrario si è utilizzato il profilo "STANDARD", corrispondente alla procedura "close in" secondo la definizione del documento PANS OPS 8168 ICAO. Maggiori dettagli sono riportati nel paragrafo 2.4 Dati di traffico - Profili e Stage.

. .."Curve di isolivellosono illustrate le curve di isolivello dei valori LVA (60-65-75 dB(A)), ottenuti dalle elaborazioni dei risultati di INM, corrispondenti al giorno medio delle tre settimane di riferimento. Tale risultato è stato ottenuto utilizzando la media logaritmica dei tre giorni medi relativi ad ognuna delle tre settimane che rappresentano il periodo con maggior numero di movimenti osservati nello scalo di Linate per l'anno 2011. Il territorio è rappresentato dalla Carta Tecnica Regionale della Regione Lombardia. Le curve sono in formato shapefile ESRI georeferenziato nel sistema Gauss Boaga, per poter essere riportate graficamente sullo sfondo di interesse tramite un qualunque sistema di tipo G.I.S. Dal confronto con le elaborazioni effettuate per l'anno 2010 non si riscontrano differenze significative essendo sostanzialmente invariato il traffico per le tre settimane di maggior traffico (incremento di soli 16 movimenti). Si evidenzia una lieve contrazione dell'isofonica pari a 60 dB(A) all'estremità Nord in corrispondenza del Comune di Segrate dovuta in parte ad un incremento dell'utilizzo delle SID SRN5C e NIKMO (direzione Nord-Ovest) rispetto al 2010 e, presumibilmente, all'utilizzo di aeromobili più silenziosi. Si conferma il rispetto della zonizzazione aeroportuale approvata".

A questo punto nessuna incertezza, dalle mappe acustiche aeroportuali, alle zonizzazioni acustiche comunali integrate alla classificazione acustica dell'area circostante, debbono, inevitabilmente mettersi essere aggiornate e/o messe in regola con l' AEDT (Aviation Environmental Design Tool Version 2b).

Dopo, inoltre, le recenti dispute (vedi Aeroporto Bergamo) sulle competenze per la definizione della **zonizzazione acustica assoggettata alla Valutazione Strategica Ambientale** (vedi comunicato stampa ENAC n.91/2016) e dare attuazione a quanto richiesto dalla **sentenza del TAR n. 00668/2013**, depositata il 15/07/2013 successivamente confermata dalla sentenza del Consiglio di Stato n.01406/2014, depositata il 02/04/2014 e le esigenze dei **Master plan di ogni aeroporto e la necessità di disporre mappe dell'impatto gassoso generato dal sistema aeroportuale l'utilizzo esteso dell'AEDT (Aviation Environmental Design Tool Version 2b) diventa ancora più fondamentale.**

Se i rilevamenti ambientali effettuati dalla Catullo SPA a supporto della Istanza di VIA (iniziata nel gennaio 2016), sono stati effettuati utilizzando il **modello matematico INM** (Integrated Noise Model) perché il Comune di Sommacampagna (dal 2016) **non ha chiesto e preteso** (e/o fatto eseguire a proprie spese) **una analisi dell'inquinamento Aeroportuale utilizzando il nuovo Modello AEDT** che come è noto, **ha il grande pregio di consentire non solo l'analisi del rumore in maniera più completa e adeguata** rispetto al precedente Modello **ma contemporaneamente consente anche l'analisi delle emissioni gassose?**

Se è noto che è dal 2001 ormai, che il geom. Lorenzo Gaspari è componente della Commissione Ambientale Aeroportuale, il sottoscritto, può oggi chiedersi quali sono stati i risultati di questa sua partecipazione ed in particolare dal 2001 ad oggi quali risultati ha ottenuto per migliorare la qualità di vita della popolazione di Caselle gravemente lesa dagli impatti ambientali aeroportuali?

Come cambierebbero e/o sarebbero cambiate le analisi riportate nelle Verifiche di Ottemperanza al decreto VIA del Master Plan dell'Aeroporto Catullo, in particolare quella relativa all'inquinamento da Rumore e Ambientale se il Comune di avesse preteso e ottenuto che fosse stata applicata la metodologia **analisi dell'inquinamento Aeroportuale utilizzando il nuovo Modello AEDT?**

Il valore (nascosto) degli alberi in città

Via Bocconi, Milano



69 euro/anno

Uno degli aceri montani per chi vive nell'edificio più vicino si trasforma in un beneficio di 69 euro (Castner / LaPresse)

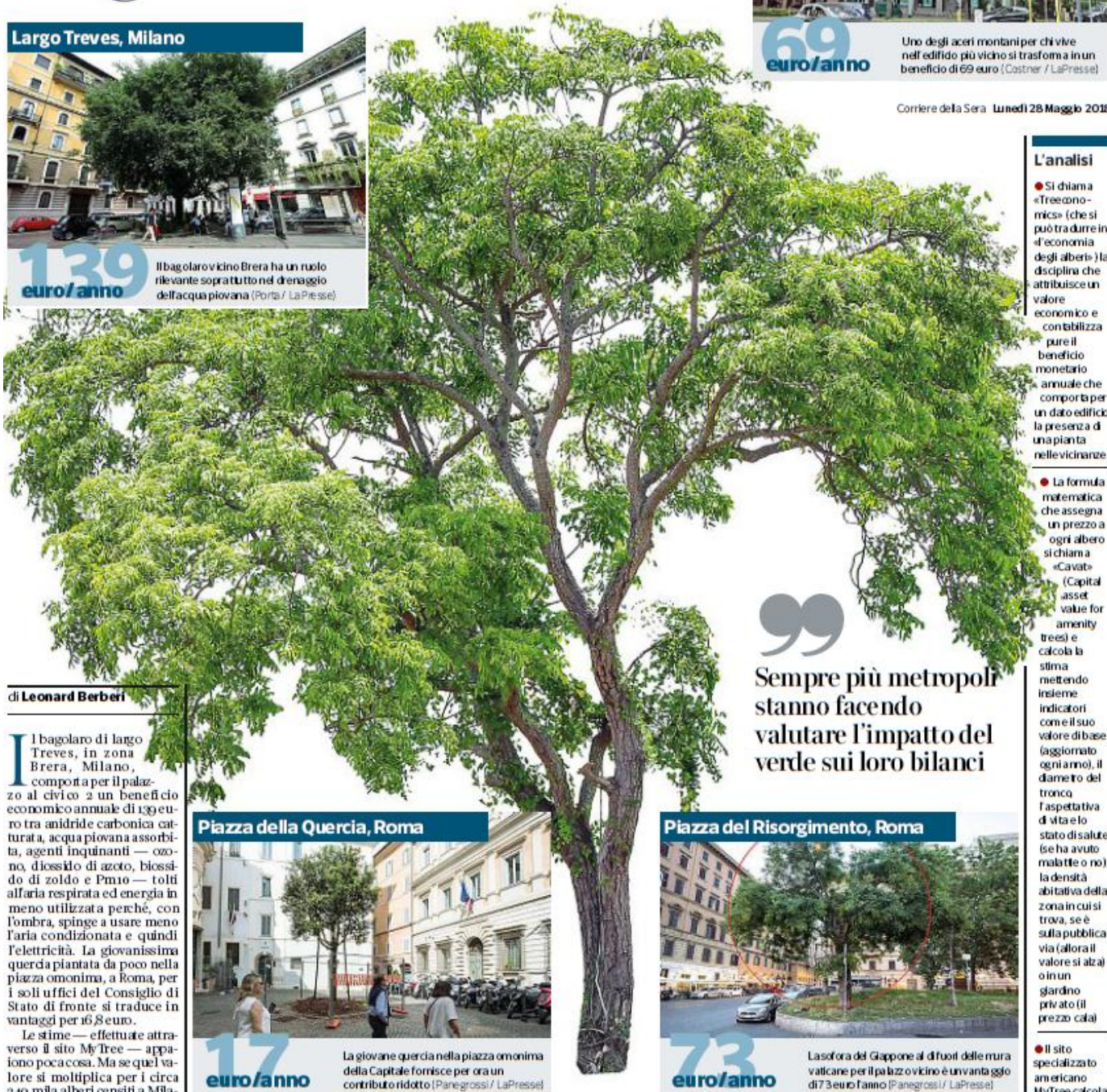
Corriere della Sera Lunedì 28 Maggio 2018

Largo Treves, Milano



139 euro/anno

Il bagolaro vicino Brera ha un ruolo rilevante soprattutto nel drenaggio dell'acqua piovana (Porta / LaPresse)



“
Sempre più metropoli stanno facendo valutare l'impatto del verde sui loro bilanci

L'analisi

● Si diamo a «Treeconomics» (che si può tradurre in «l'economia degli alberi») la disciplina che attribuisce un valore economico e contabilizza pure il beneficio monetario annuale che comporta per un dato edificio la presenza di una pianta nelle vicinanze

● La formula matematica che assegna un prezzo a ogni albero si chiama «Cavat» (Capital asset value for amenity trees) e calcola la stima mettendo insieme indicatori come il suo valore di base (aggiornato ogni anno), il diametro del tronco, l'aspettativa di vita e lo stato di salute (se ha avuto malattie o no), la densità abitativa della zona in cui si trova, se è sulla pubblica via (allora il valore si alza) o in un giardino privato (il prezzo cala)

● Il sito specializzato americano MyTree calcola invece il beneficio economico di un albero in un anno tra anidride carbonica catturata, acqua piovana assorbita, agenti inquinanti tolti all'aria, energia in meno usata

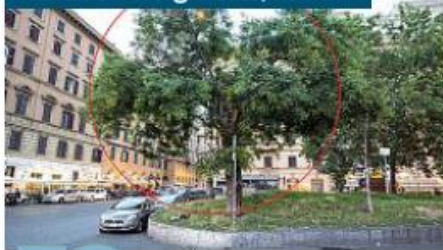
Piazza della Quercia, Roma



17 euro/anno

La giovane quercia nella piazza omonima della Capitale fornisce per ora un contributo ridotto (Panegrossi / LaPresse)

Piazza del Risorgimento, Roma



73 euro/anno

La sfiora del Giappone al di fuori delle mura vaticane per il palazzo vicino è un vantaggio di 73 euro l'anno (Panegrossi / LaPresse)

di Leonard Berberi

Il bagolaro di largo Treves, in zona Brera, Milano, comporta per il palazzo al civico 2 un beneficio economico annuale di 139 euro tra anidride carbonica catturata, acqua piovana assorbita, agenti inquinanti — ozono, diossido di azoto, biossido di zolfo e Pm10 — tolti all'aria respirata ed energia in meno utilizzata perché, con l'ombra, spinge a usare meno l'aria condizionata e quindi l'elettricità. La giovanissima quercia piantata da poco nella piazza omonima, a Roma, per i soli uffici del Consiglio di Stato di fronte si traduce in vantaggi per 16,8 euro.

Le stime — effettuate attraverso il sito MyTree — appaiono poco aosa. Ma se quel valore si moltiplica per i circa 240 mila alberi censiti a Milano il dato finale diventa rilevante. Tanto da diventare argomento di un filone economico — la «Treeconomics», l'economia degli alberi — e approfondimento sul settimanale *New Scientist*. Che si concentra sulla riduzione del verde globale, passato da seimila miliardi di alberi alla metà quando «gli umani sono arrivati con le loro asce affilate e le seghe». E spiega come sempre più città «stanno facendo valutare il verde urbano con evidenti benefici sui loro bilanci». Anche se qualche danno lo provocano cadendo, spezzandosi, rovinando l'asfalto con le radici. «Una banda di «treeconomisti» ha iniziato a mettere un cartellino con un prezzo agli

Dall'anidride carbonica assorbita all'ombra offerta: un algoritmo calcola i benefici economici che ogni pianta garantisce ai singoli edifici

alberi», scrive Simon Usborne. Oltre alle ricadute positive sulla collettività, ci sarebbe pure la possibilità di valutarli. La formula «Cavat» è stata pubblicata sulla rivista *Arbicultural Journal*: combina indicatori come il suo valore di base (aggiornato ogni anno), il tronco, l'aspettativa di vita e lo stato di salute, la densità abitativa della zona in cui si trova, se è sulla pubblica via o in un giardino privato. Si scoprirebbe così che il bagolaro di largo Treves varrebbe poco più di 102 mila euro, la quercia capitolina seimila. Utilizzando «Cavat» *New Scientist* ritiene che il valore di tutti gli alberi negli Stati

Uniti sia di 15,7 miliardi di euro. Due euro e sessanta centesimi a radice: poco perché molte si trovano lontane dalle aree abitate. Le 3.174 piante di Hyde Park, a Londra, varrebbero 190 milioni di euro, quasi 60 mila pro capite «perché in un'area popolata». Secondo l'ultimo inventario nazionale delle foreste — effettuato da Cutfaa-Carabinieri con il

I criteri
Vengono considerati lo stato di salute e la densità abitativa della zona in cui si trova

Crea — in Italia ci sono 20 miliardi di alberi. «Si tratta comunque di una formula parziale perché l'economia degli alberi deve tenere conto anche di quello che avviene dopo la vita della pianta», sostiene Massimiliano Atelli, presidente del Comitato per lo sviluppo del verde pubblico. Per esempio dovrebbe calcolare anche gli sfalci e le potature. «Gli sfalci, sono ambiti sia dai compostatori sia dagli utilizzatori di biomassa», ragiona Atelli. Quanto vale questo «dopo» degli alberi? «Qualche decina di milioni di euro». L'anno.

lberberi@corriere.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vorrei poi che fosse compreso che piantumare alberi per far diminuire la quantità di **CO2** nell'aria di Caselle non produce nessun miglioramento della Qualità della Vita, quando invece è necessaria una seria programmazione di interventi risolutivi ad abbattere la concentrazione delle **PM10** a tutela della Salute Pubblica e se i politici e i tecnici non comprendono la differenza tra queste due azioni... siamo messi male.

CONCLUSIONI.

Se è già dal **27 Luglio 2017** che è stato Pubblicato il [Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, n. 191 del 27/07/2017](#), relativo al **Master Plan del Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Catullo** comprensivo anche di questi allegati: "[Decreto Compatibilità Ambientale](#)" - "[Parere CTVIA](#)" - "[Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo](#)" - "[Parere della Regione Veneto](#)".

Se è già dal **12 Aprile 2018** che è stata avviata la [Procedura di Verifica di Ottemperanza relativa al Piano Programmatico di Gestione Terre](#)... e che da quella data sono stati resi pubblici i seguenti documenti: "[Piano Programmatico di Gestione Terre](#)" - "[Piano di Utilizzo Attuativo - Fase 1a](#)" - "[Piano di Utilizzo Attuativo - Fase 1a - Allegato I: rapporti di prova](#)"...

Se è già dall'**8 Maggio 2018** che è iniziato anche l'iter di un'altra e diversa **Verifica di Ottemperanza**, quella relativa al [Progetto di Monitoraggio Ambientale](#) e che da quella data sono stati resi pubblici i seguenti documenti: "[Progetto di Monitoraggio Ambientale - Impostazione generale](#)" - "[Progetto di Monitoraggio Ambientale - Atmosfera](#)" - "[Progetto di Monitoraggio Ambientale - Rumore](#)",

Se solo **pochi giorni fa** - a fronte di queste pubblicazioni - è stata approvata la [Delibera di Giunta n° 98 del 21 Maggio 2018](#) con la quale sarebbe stato approvato un: "**ATTO DI INDIRIZZO CONSULENZA LEGALE IN MERITO A PROCEDURE COMPATIBILITA' URBANISTICA E AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO DI VERONA VILAFRANCA "VALERIO CATULLO".**"

Se **oggi** si scrive un'altra PEC (tanto il Comune di Sommacampagna non farà mai nulla di concreto a tutela della Popolazione di Caselle) questa viene comunque scritta con questo oggetto: "**Quali azioni... "concrete" ed "efficaci" intende attuare l'Amministrazione Comunale in merito alle Verifiche di Ottemperanza delle Prescrizioni del Decreto V.I.A. del Master Plan dell'Aeroporto Catullo (il cui iter è in corso)?**", **un oggetto che è una domanda** alla quale l'Amministrazione Comunale – credo – dovrebbe anche rispondere, ma non al sottoscritto, ma a tutta la Popolazione di Caselle... perchè ha il diritto di sapere e di conoscere cosa starebbe facendo la Giunta Comunale a tutela del territorio e per la salvaguardia della salute pubblica.

Come al solito scrivo troppo – forse perché troppi sono i problemi di Caselle – **ma visto com'è lo stato del Ricorso al TAR in merito alla mancanza di VAS del Piano Urbanistico Attuativo**, forse sarebbe il caso che il Comune desse l'incarico - di cui alla Delibera di Giunta 98 del 21 Maggio 2018 – ad un Avvocato diverso, magari **allo Studio Legale che ha seguito il Ricorso al TAR contro la Zonizzazione Acustica Aeroportuale dell'Aeroporto di Orio al Serio.**

Rimanendo comunque in attesa di un articolo di **Villafranca Week** che riporti un **Comunicato Stampa** del Comune **di quanto oggi sarà accaduto in merito alla riunione con ARPAV**, porgo distinti saluti.

Un cittadino "*nativo*" di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@legalmail.it