

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

**Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?**

**Abbiamo già dato!**



**Ora... basta!!!**

[www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu)

**NO alla DISCARICA**

Caselle d'Erbe, 21.03.2011

Al **Sindaco: Gianluigi Soardi**

del **Comune di Sommacampagna**

Piazza Carlo Alberto, 1

37066 - SOMMACAMPAGNA

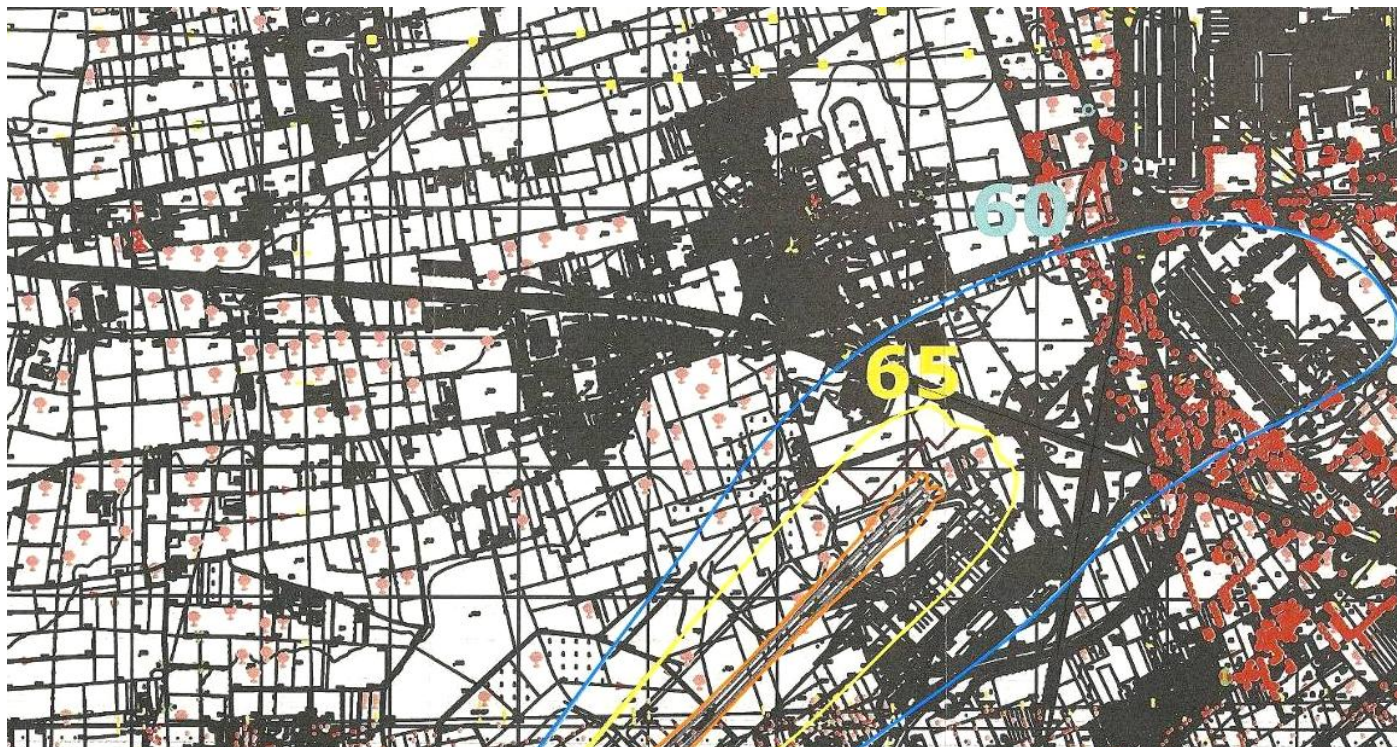
**D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.**

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:**

**Segnalazione inerente la Tavola n° 1 del P.A.T. - "Vincoli Territoriali" - Curve Isofoniche - Zona A - B - C**

Tre anni fa, nel Febbraio 2008, ebbi modo di prendere visione delle "Curve Isofoniche" come queste erano state ipotizzate per individuare le Zone A-B-C da inserire nel P.A.T. Piano di Assetto del Territorio, e quanto mi era stato allora consegnato dall'Ufficio Ecologia è quanto riprodotto nella sottostante immagine:



Oltre il colore azzurro l'inquinamento acustico sarebbe inferiore ai **60 dB**, tra azzurro e il giallo i dB sarebbero **60**, tra il colore giallo e arancio i dB sarebbero **65** e entro la zona di colore arancio l'inquinamento sarebbe di **75 dB**.

Nella Tavola n°1 del PAT - “Vincoli Territoriali”, quelle curve isofoniche (come riprodotte nella pagina precedente) sono state inserite come sotto riprodotto, ma appare subito evidente la tavola che è **MANCANTE l’indicazione del perimetro della “Zona A”**, che dovrebbe indicare quella zona del territorio Comunale dove l’impatto acustico creato dall’Aeroporto Valerio Catullo di Verona, “sarebbe compreso” tra i 60 dB e i 65 dB.



E l’indicazione del perimetro della “ZONA A” mancante sulla Tavola n°1 del PAT è poi anche mancante nel testo delle Norme Tecniche di Attuazione del PAT dove si legge questo:

**NTA punto 4.1.1 - Integrazioni e richiami delle normative sui vincoli.**

**h. Fasce di rispetto acustico degli aeroporti (D.M. 31/10/1997):** fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del suddetto decreto, all’interno della zona B, individuata nella Tav. 1, sono consentite attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico; all’interno della zona C esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l’uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali

Non si comprende come mai questa indicazione - quella del perimetro della Zona A - **sia mancante** sulla Tavola n° 1 del PAT e **sia anche mancante** nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Assetto del Territorio del Comune.

Come stabilito dal punto 7 dell’art. 2 - “Definizioni” del D.M. 31/10/1997, **l’intorno aeroportuale: e’ il territorio circostante l’aeroporto, il cui stato dell’ambiente e’ influenzato dalle attivita’ aeroportuali, corrispondente all’area in cui il descrittore di cui all’allegato “ A”, punto 1, del presente decreto assume valori superiori a 60 dB(A);**

L’Art. 7. - “Attività consentite nell’intorno aeroportuale” del D.M. 31/10/1997 stabilisce poi questo:

**1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:**

**zona A:** non sono previste limitazioni;

**zona B:** attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

**zona C:** esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l’uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

E’ pertanto evidente che nella Tavola n°1 e nelle N.T.A. del P.A.T. di Sommacampagna è **mancante l’indicazione della Zona A** che individuerrebbe il perimetro dell’**INTORNO AEROPORTUALE** con le conseguenti ricadute negative che deve subire la popolazione di Caselle e con anche l’impossibilità riservata alla popolazione di Caselle di poter quindi chiedere adeguate compensazione alla Aeroporto Valerio Catullo SpA per l’inquinamento acustico che i residenti potrebbero chiedere ed ottenere se detto perimetro corrispondesse all’effettivo grado di inquinamento.

Ricordando che punto "M" dell'Art. 3 - "**Competenze dello Stato**" della legge 26.10.1995, n. 447 stabilisce questo:  
*la determinazione, con decreto del ministro dell'Ambiente, di concerto con il ministro dei Trasporti e della navigazione, dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo:*

- 1) ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio.
- 2) ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico;
- 3) alla individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili;
- 4) ai criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti;

Sempre di detta legge 447/95, ed in particolare per quanto relativo agli impatti acustici generati dagli Aeroporti, ricordo l'esistenza anche di questi altri articoli: **Art. 6. - Competenze dei comuni, Art. 7. - Piani di risanamento acustico, Art. 8 - Disposizioni in materia di impatto acustico, Art. 9. - Ordinanze contingibili e urgenti.**

In merito al rumore aeroportuale ricordo altresì quanto aveva stabilito la Sentenza del Consiglio di Stato 5174-2008:

INQUINAMENTO ACUSTICO - Aeroporti - D.p.r. n. 496/1997 - Piani di contenimento ed abbattimento dei rumori - Fasi di decollo e atterraggio - Attività a terra - Distinzione tra fonti di immissione - Impossibilità - Segmenti di attività unitaria. Il legislatore, nel condizionare l'insorgere dell'obbligo dei gestori dell'aeroporto di predisporre piani di contenimento ed abbattimento dei rumori (artt. artt. 1 e 3, D.p.r. 11 dicembre 1997, n. 496), ha imposto di tenere conto di tassi di rumorosità, in specie quello di immissione, nel computare i quali non è consentito procedere ad un'artificiosa, oltre che tecnicamente ardua, distinzione tra fonti costituenti segmenti di un'attività unitaria. In particolare, le fasi del decollo e dell'atterraggio sono strettamente connesse, sul piano spaziale e funzionale, con l'attività dell'aeroporto, **sicché il rumore percepito nell'ambiente è quello complessivo** senza che possa distinguersi tra rumore prodotto dall'attività a terra e quello che, nel medesimo contesto spazio-temporale, proviene da altra fonte.

INQUINAMENTO ACUSTICO - D.p.r. n. 496/1997 - Rumore aeroportuale - Rilevamento dei dati e misurazione del rumore - Attribuzione in capo ai gestori dell'aeroporto - sottrazione di competenze proprie delle province e dei comuni - Inconfigurabilità. Dalle funzioni legislativamente assegnate agli enti locali va distinto il compito tecnico di mero rilevamento dei dati e di misurazione quindi del rumore, che l'art. 2, secondo comma, del D.p.r. 11 dicembre 1997, n. 496 riconosce in capo agli enti gestori degli aeroporti. Non si realizza quindi alcuna sottrazione delle competenze proprie delle province e dei comuni, ma è attribuito un compito a connotazione tecnico-accertativa in capo agli enti che, preposti alla gestione degli aeroporti, hanno la disponibilità di tutte le relative infrastrutture e sono dotati della necessaria competenza.

Sempre in merito al rumore aeroportuale ricordo anche questa interrogazione:

**INTERROGAZIONE CON RISPOSTA SCRITTA EX ART. 117 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO REGIONALE**

*Al Signor Presidente del Consiglio regionale*

**Oggetto: criticità e problematiche legate al traffico aereo e coinvolgenti gli abitanti residenti nelle zone di rispetto limitrofe all'aeroporto di Orio al Serio**

**I SOTTOSCRITTI CONSIGLIERI REGIONALI**

VISTO - Il D.M. 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale";

VISTO - Il D.P.C.M. del 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";

VISTO - Il D.P.R. dell'11 dicembre 1997, n. 496 "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili";

VISTO - Il D.P.R. del 9 novembre 1999, n. 476 "Regolamento recante modificazioni al D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni";

VISTO - Il Decreto di Giunta Regionale n. VII/12564 del 28/03/2003;

VISTO - Il Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 4 novembre 2003 n. 677;

**PREMESSO CHE**

**L'art. 6 del D.M. del 31/10/1997 definisce la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale attraverso la zonizzazione in tre aree di rispetto (A, B e C) secondo la misura dell'indice di Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (LVA);**

**PREMESSO INOLTRE CHE**

*Relativamente all'aeroporto di Orio al Serio, dai dati forniti dalla società che gestisce lo scalo bergamasco, SACBO SpA, risulterebbe che in diversi quartieri di Bergamo il rumore provocato dagli aerei supera i limiti consentiti;*

**ATTESO CHE**

**Ai sensi dell'articolo 3 del D.P.C.M. del 14 novembre 1997, nelle tre zone di rispetto sopra menzionate i valori limite assoluti di immissione previsti per la zonizzazione acustica del Comune di Bergamo non si applicano e prevalgono i limiti massimi di rumore stabiliti per le medesime zone di rispetto aeroportuali, fermo restando che, ove le zone di rispetto aeroportuali non siano state aggiornate in tutti i loro aspetti, rimangono in vigore i valori limite, di gran lunga inferiori, della zonizzazione acustica comunale;**

**ATTESO INOLTRE CHE**

*Il Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 4 novembre 2003 n. 677 ha espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativa al Piano di sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio a condizione che venissero ottemperate tra l'altro, a spese di SACBO SpA, le seguenti prescrizioni:*

**individuazione delle zone di rispetto aeroportuale A, B, C;**

**aggiornamento almeno biennale delle zone di rispetto A, B, C;**

**obbligo in caso di abitazioni comprese nella zona di rispetto C, di fornire gratuitamente altra abitazione, in diversa area, di pari valore o superiore che riscuota la piena soddisfazione del proprietario interessato; assegnazione gratuita, per le abitazioni comprese nella zona di rispetto B, ove richiesto dal proprietario, di una nuova abitazione di pari valore o superiore in altra zona;**

**obbligo per le zone di rispetto A e B di posa in opera gratuita di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice dell'isolamento acustico standardizzato di facciata, nel rispetto architettonico delle facciate e con gradimento estetico dei proprietari spese per il condizionamento estivo (spese di impianto più spese di gestione) per le abitazioni ricadenti in zone aeroportuali A e B la cui garanzia è stata posta a spese di SACBO SpA e/o previo accordo con Regione Lombardia;**

PRESO ATTO CHE

Dal 2003 al 2009 l'aeroporto bergamasco ha quasi triplicato il numero di voli (fonte: sito internet SACBO SpA - percorso SACBO SpA, Cenni Storici);

PRESO ATTO INOLTRE CHE

Tale incremento sia avvenuto in palese violazione di legge e quindi, a fronte della mancata ottemperanza alle prescrizioni ministeriali, il traffico aereo di Orio al Serio dovrebbe rientrare nei limiti relativi all'anno 2003;

CONSIDERATO CHE

Il Decreto Ministeriale del 4 novembre 2003 n. 677 relativamente alle prescrizioni sopra citate pone in capo a Regione Lombardia ruoli e responsabilità ben delineate poiché, per quanto riguarda l'inquinamento acustico in relazione agli interventi di mitigazione acustica e compensazione, gli aggiornamenti biennali della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e l'individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone, statuisce che dovranno essere sottoposti al controllo e alla verifica della Regione e per quanto la qualità dell'aria, statuisce che in accordo con Regione Lombardia dovrà essere garantito un adeguato monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

Ai sensi dell'art. 1 del DPR 476/1999 di modifica all'art. 5 del DPR 496/1997, qualora la zona di rispetto A non venga individuata, i movimenti aerei civili notturni sono interdetti;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 del D.M. del 31/10/97, la commissione istituita per definire le procedure antirumore, è composta, tra gli altri, da un rappresentante della Regione e dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA);

CONSIDERATO INOLTRE CHE

Ai sensi dell'art. 6 comma 1 del D.M. del 31/10/97, tale commissione definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle zone di rispetto A, B e C;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

ARPA, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, è qualificata come Ente dipendente da Regione Lombardia;

RITENUTO CHE

Appare quindi chiaro la fondamentale importanza del mandato affidato a Regione Lombardia, chiamata ad esercitare sia un ruolo di controllo sia esecutivo;

INTERROGANO IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE LOMBARDA, ROBERTO FORMIGONI, LA GIUNTA REGIONALE, L'ASSESSORE REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ, RAFFAELE CATTANEO, NONCHÉ L'ASSESSORE REGIONALE ALL'AMBIENTE, ENERGIA E RETI, MARCELLO RAIMONDI, PER CONOSCERE:

a fronte della situazione sopra descritta:

**quale sia ed in cosa sia consistita ad oggi l'attività di Regione Lombardia: se da un lato abbia provveduto a mettere in atto l'attività di verifica, accertamento e controllo di tutte quelle prescrizioni, ministeriali e/o comunque spettanti per legge, sottoposte al suo controllo, monitorando altresì che le stesse siano state ottemperate e dall'altro se abbia portato a compimento quelle in cui era chiamata ad una diretta esecuzione;**

**in relazione alle attività di cui al punto precedente, se abbia predisposto apposite relazioni, elaborazioni di dati o comunque documentazione che supportino e testimonino l'attività dalla stessa operata e di cui gli interroganti chiedono che venga loro fornita una copia;**

**in relazione all'obbligo per le zone di rispetto A e B della posa in opera gratuita di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti da parte del proponente, la SACBO SpA, come si sia proceduto e come proceda l'iter di installazione;**

**in relazione alle spese per il condizionamento estivo (spese di impianto più spese di gestione) per le abitazioni ricadenti in zone aeroportuali A e B la cui garanzia è stata posta a spese di SACBO SpA e/o previo accordo con Regione Lombardia, come in tale ambito si sia proceduto e allo stato attuale quanto è stato fatto e quanto resti da fare;**

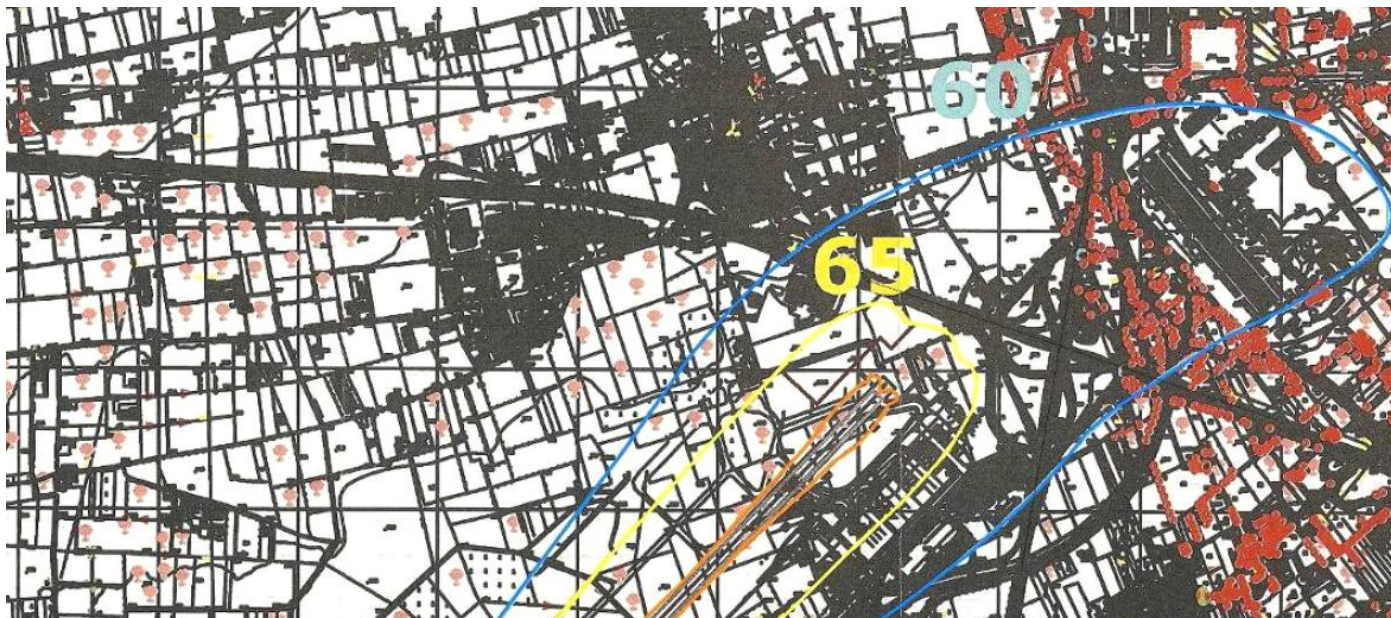
**oltre alle prescrizioni sopra evidenziate, quali ulteriori azioni e provvedimenti abbiano intrapreso ed intendano intraprendere affinché i disagi e le problematiche patite dai residenti nelle zone limitrofe all'aeroporto di Orio al Serio, possano essere risolte definitivamente.**

Milano, 24 settembre 2010 - Gabriele Sola (IDV) - Giulio Cavalli (IDV) - Francesco Patitucci (IDV) - Stefano Zamponi (IDV)

Vorrei altresì ricordare anche la Circolare Interpretativa del DM 31/10/1997 che prevede l'inclusione degli eventi aeronautici di origine militare nella determinazione dei livelli di rumore nell'intorno aeroportuale.

Qualora fosse necessario, ma non credo, vorrei ricordare che l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona è ancora senza ed è ancora **mancante della Valutazione di Impatto Ambientale** e che pertanto tutti i potenziamenti e tutti gli ampliamenti almeno a partire dal 14 Marzo 1999, a parere del sottoscritto, sono illegittimi in quanto mancanti di Decreto di Compatibilità Ambientale che abbia ottenuto un esito POSITIVO.

Ricordando il perimetro della “Zona A” dell’Intorno Aeroportuale come indicato sulle mappe del 2008, vedi qui sotto



Per quanto sin qui ricordato, riportando su una mappa satellitare le “vecchie” ipotesi delle Curve Isofoniche, come sotto “disegnate” appare evidente che... “casualmente” il limite della Zona A, nemmeno andrebbe ad interessare le abitazioni che sono prospicienti a sud della Via Verona di Caselle.



E per come detto perimetro dell’intorno aeroportuale è stato delimitato alle abitazioni che confinerebbero con il limite della “Zona A” sarebbe impossibile poter avere diritto - da parte dell’Aeroporto Catullo - a ottenere:

**obbligo di posa in opera gratuita di infissi antirumore ad alte prestazioni fono isolanti, a spese di Aeroporto Catullo SpA. comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell’indice dell’isolamento acustico standardizzato di facciata, nel rispetto architettonico delle facciate e con gradimento estetico dei proprietari**  
**spese per il condizionamento estivo (spese di impianto più spese di gestione) per le abitazioni ricadenti in zone aeroportuali A e B la cui garanzia deve essere posta a spese di Aeroporto Catullo SpA.**

Richiedendo un Suo preciso intervento e una adeguata verifica del perimetro della “ZONA A”, porgo distinti saluti:

Un cittadino “nativo” di Caselle:

*Beniamino Sandrini*