

**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... bastaaa!!**

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

**NO alla DISCARICA**

Caselle d'Erbe, **23.02.2011**

**Cappuccino decaffeinato e... Brioches**

Se **100 AEREI**, al giorno  
ci... **DISTURBANO** e, se  
siamo **Noi DISTURBATI**,  
possiamo chiedere per il  
**Nostro DISTURBO... UN**  
**Cappuccino decaffeinato**  
**con Brioches al giorno !?**



5.000 abitanti x 2,20 euro

x 365 giorni = 4.015.000€

4.015.000 x 10 anni =

**40.150.000 €**

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

Al **Dott. Mario Faccioli**

Sindaco del Comune di Villafranca

Corso Garibaldi, 39

37069 - VILLAFRANCA



# OSSERVAZIONI

**VARIANTE PARZIALE AL PRG COMUNALE DI  
ADEGUAMENTO ALL'ART. 4 "AREE AEROPORTUALI"  
DELLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE DEL PIANO  
D'AREA QUADRANTE EUROPA**

Un cittadino "nativo" di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

## OSSERVAZIONE

n° 01

Che senso ha approvare delle “varianti” urbanistiche esterne al sedime aeroportuale... se prima non si è provveduto a regolarizzare e/o sanare la infrastruttura aeroportuale in rapporto alle compatibilità Ambientali e Urbanistiche ?

Che senso ha ipotizzare che delle aree di rispetto urbanistico, abbiano da iniziare a partire da un ipotetico prolungamento della Pista... che potrebbe essere, “NON approvato” in un procedimento di V.I.A. ?

Prima di “agevolare”, o di “favorire”, un qualsiasi potenziamento e/o incremento del traffico anche approvando questo tipo di “Varianti” al PRG l’Aeroporto Catullo non dovrebbe rispettare le leggi in vigore a tutela dell’Ambiente e della Salute Pubblica ?

Se l’Aeroporto Valerio Catullo è mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale... prima di ipotizzare dei prolungamenti della pista... bisogna ottenere la V.I.A. ?



### COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE

AMBIENTE

Direzione A - Affari giuridici e protezione civile

ENV.A.1 – Applicazione, coordinamento per le infrazioni e aspetti giuridici

Il Capo Unità

Bruxelles, 13. 01. 2010

ENV.A.1/JP/MA//mm/ ARES (2010) 16480

Mi preme nondimeno informarLa del fatto che il Ministero dell'Ambiente italiano ha riconosciuto e confermato che tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona dall'apertura della pratica EU-Pilot fino 2024 saranno valutati nell'ambito di una VIA complessiva che avrà per oggetto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'aeroporto stesso.

La informo infine che questi servizi hanno raccomandato alle autorità nazionali competenti, a titolo di buona prassi, di valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.03.99. Si tratta tuttavia di una raccomandazione, non avendo la Commissione titolo ad imporre un obbligo in tal senso.

## OSSERVAZIONE

# n° 02

Se l'E.N.A.C. il 1 Aprile 2008, scrivendo al Ministero dell'Ambiente e... per conoscenza, anche alla Società Aeroporto Catullo, che "è in corso di elaborazione il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto con associato lo Studio di Impatto Ambientale per ottenere il parere di Compatibilità Ambientale e poi anche il successivo parere di Compatibilità Urbanistica" come mai all'Aeroporto continuano i potenziamenti delle infrastrutture aeroportuali?

Se nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non doveva dare luogo ad interventi che avessero da comportare incrementi capacitivi del traffico, perché i movimenti e i voli degli aerei continuano a crescere?

Aumentare i movimenti (decolli-atterraggi) degli aerei senza le "valutazioni ambientali", incrementa il valore del "rischio" sulle aree contermini all'infrastruttura ?



Protocollo del 01/04/2008



ALL'EGA

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA – 2008 – 0010285 del 14/04/2008

Il Direttore Centrale  
Regolazione Aeroporti

Oggetto: Aeroporto di Verona Villafranca – Studio di impatto ambientale e procedura VIA.

Oltre a ciò è in corso di elaborazione, per lo scalo in questione, il Piano di Sviluppo dell'aeroporto con orizzonte temporale 2020, cui sarà associato lo Studio di Impatto Ambientale, finalizzato al conseguimento del parere di Compatibilità Ambientale ed al successivo parere di Compatibilità Urbanistica.

È evidente che nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico.

## OSSERVAZIONE

# n° 03

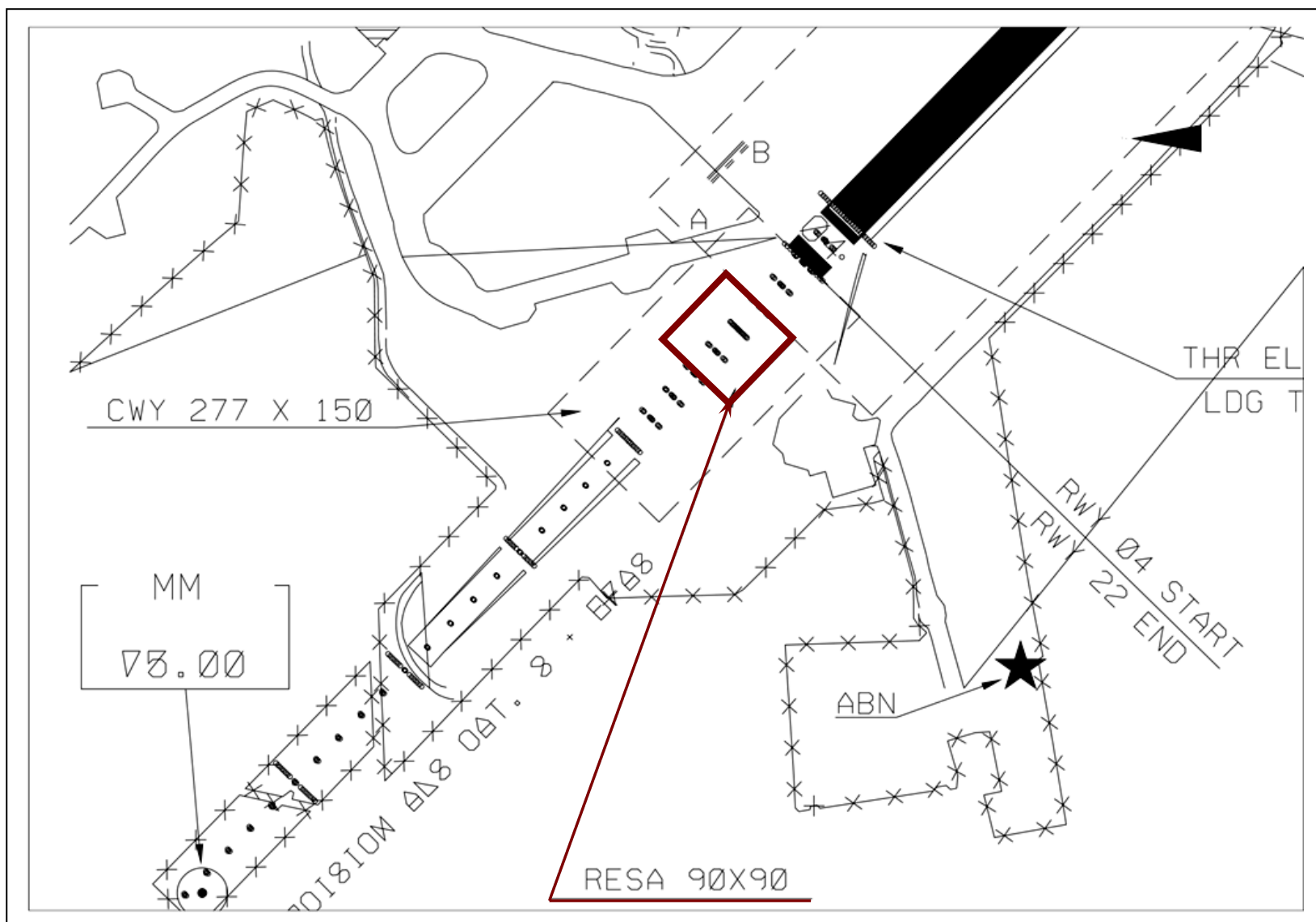
In testata pista "04" la RESA è di solli 90 metri che è la dimensione minima di detta "area di rispetto" e quindi ci si chiede perché la RESA non viene prolungata a 240 metri visto che sarebbe previsto il prolungamento della Pista?

Dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, capitolo 3 punto 5:

**5. Area di Sicurezza di fine pista (Runway End Safety Area - RESA):**

In occasione di modifiche significative della configurazione interna dell'aeroporto e dei suoi dintorni, o del tipo o livello di traffico ad esso destinato l'E.N.A.C. valuterà la possibilità di estendere la lunghezza minima della RESA ad almeno 240 metri per piste di codice 3 e 4.

Prima di indicare ed individuare delle zone di rischio all'esterno del sedime aeroportuale, vanno adeguate le zone della "RESA" in testa pista dell'Aeroporto ?





## OSSERVAZIONE

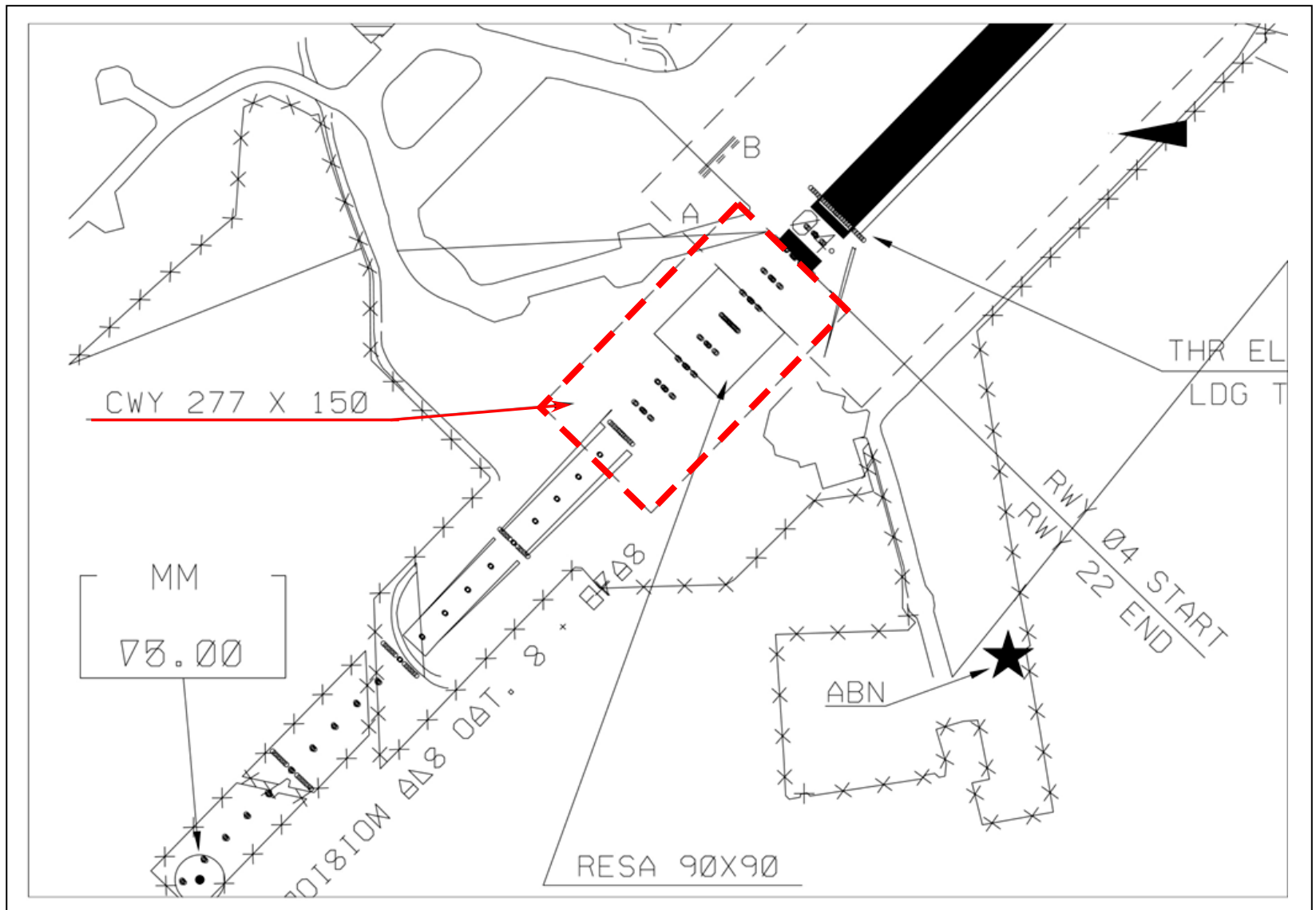
# n° 04

In testata pista "04" la "CLEARWAY", oggi, è di soli 277 metri mentre il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, cap. 3 punto 9: "CLEARWAY" è stabilito che: "La lunghezza della clearway, fino al primo ostacolo verticale, fatta esclusione di quelli frangibili e di altezza inferiore a m 0,9 - è di valore massimo pari al 50% della TORA".

E se la TORA dell'Aeroporto è di 3.067,5 metri, la "CLEARWAY" dovrebbe essere almeno estesa di oltre 1500 metri dalla fine pista?

Perché la CLEARWAY all'Aeroporto è così corta e poi, perché non è larga almeno quanto lo è l'area della STRIP?

Prima di indicare zone di rischio all'esterno del sedime aeroportuale, devono essere adeguate e aggiornate le zone della "CLEARWAY" in testa pista dell'Aeroporto?



## OSSERVAZIONE

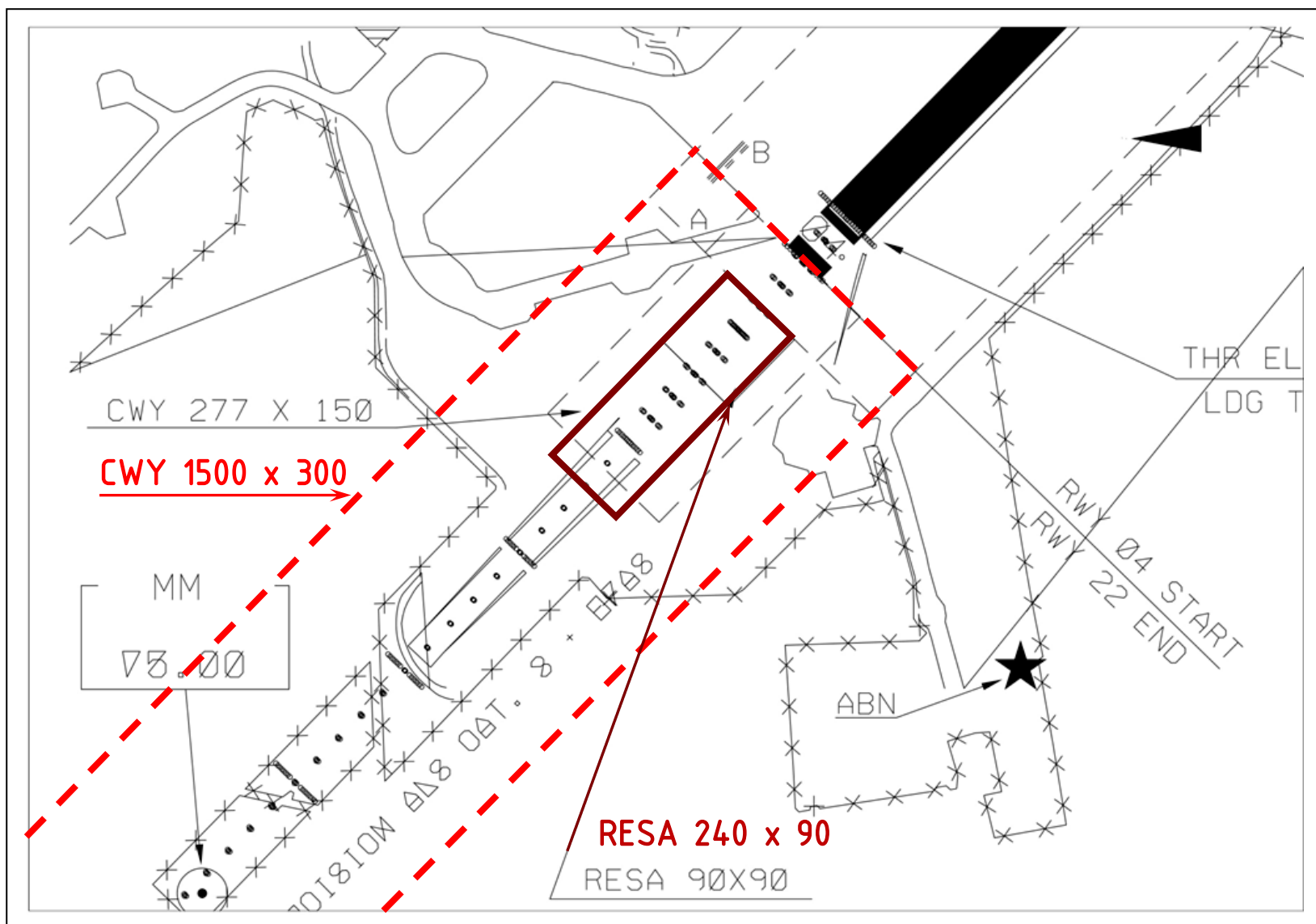
# n° 05

Modificare il P.R.G. per adottare delle “nuove norme” da applicare sui terreni all'esterno del “sedime” aeroportuale, quando le aree di RESA e di CLEARWAY sono ridotte al minimo all'interno del sedime aeroportuale, appare essere una azione incoerente e senza alcun effettivo incremento della sicurezza per le attività di volo dell'Aeroporto Catullo.

La RESA dovrebbe essere aumentata fino a 240 metri (a lato area indicata con colore marrone e con linea continua)

La CLEARWAY dovrebbe essere allargata fino alla larghezza della STRIP e prolungata fino a 1500 metri oltre la fine pista (vedi a lato, nell'area indicata con linea tratteggiata di colore rosso)

Prima di indicare zone di rischio all'esterno del sedime aeroportuale, devono essere prima adeguate le zone di “RESA” e “CLEARWAY” in testa pista dell'Aeroporto ?



## OSSERVAZIONE

n° **06**

Perché, solo oggi, dopo 11 anni dall'approvazione delle NTA del PAQE avvenuta il 20.10.1999 vi è la necessità di adeguare il P.R.G. alle NTA del PAQE?

Come mai ad oggi, non è stato ancora predisposto nessun progetto finalizzato all'attenuazione di fenomeni conseguenti l'inquinamento acustico, atmosferico e ambientale in genere, quando, tutto questo doveva essere predisposto ancora entro sei mesi dall'approvazione del PAQE?

E se solo oggi si adegua il P.R.G. alle N.T.A. del P.A.Q.E. perché questo adeguamento non riguarda tutti gli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione che possono avere effetti diretti e/o indiretti dalle attività dell'Aeroporto?

Se l'art. 4 delle N.T.A. del P.A.Q.E. non è stato ancora applicato integralmente, prima di potenziare l'Aeroporto... non sarebbe il caso di... provvedere in merito?

**OGGETTO:** PIANO DI AREA QUADRANTE EUROPA (VR).

129ª Seduta pubblica - Mercoledì 20 ottobre 1999

**Deliberazione n. 69**

## **NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**

### **Articolo 4 Aree aeroportuali.**

La Provincia, di concerto con i Comuni di Sommacampagna, Villafranca e Verona e le autorità aeroportuali, per le aree comprese all'interno dell'impronta sonora, entro sei mesi dall'approvazione del presente piano di area, predispone apposito progetto finalizzato all'attenuazione del fenomeno dell'inquinamento acustico, atmosferico e ambientale in genere.

I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area e sulla base di quanto disposto dal progetto di cui al settimo comma del presente articolo, provvedono a regolare l'edificabilità in conformità alla legislazione vigente e specificatamente con riferimento alla sicurezza e alla funzionalità delle strutture aeroportuali, anche individuando eventuali ambiti ove vietare l'edificazione.

### Prescrizioni e vincoli

Nelle direzioni di atterraggio dell'Aeroporto Catullo vigono le limitazioni di cui all'articolo 715 del Codice della Navigazione come modificato dalla legge 4 febbraio 1963, n.58.



## OSSERVAZIONE

# n° 07

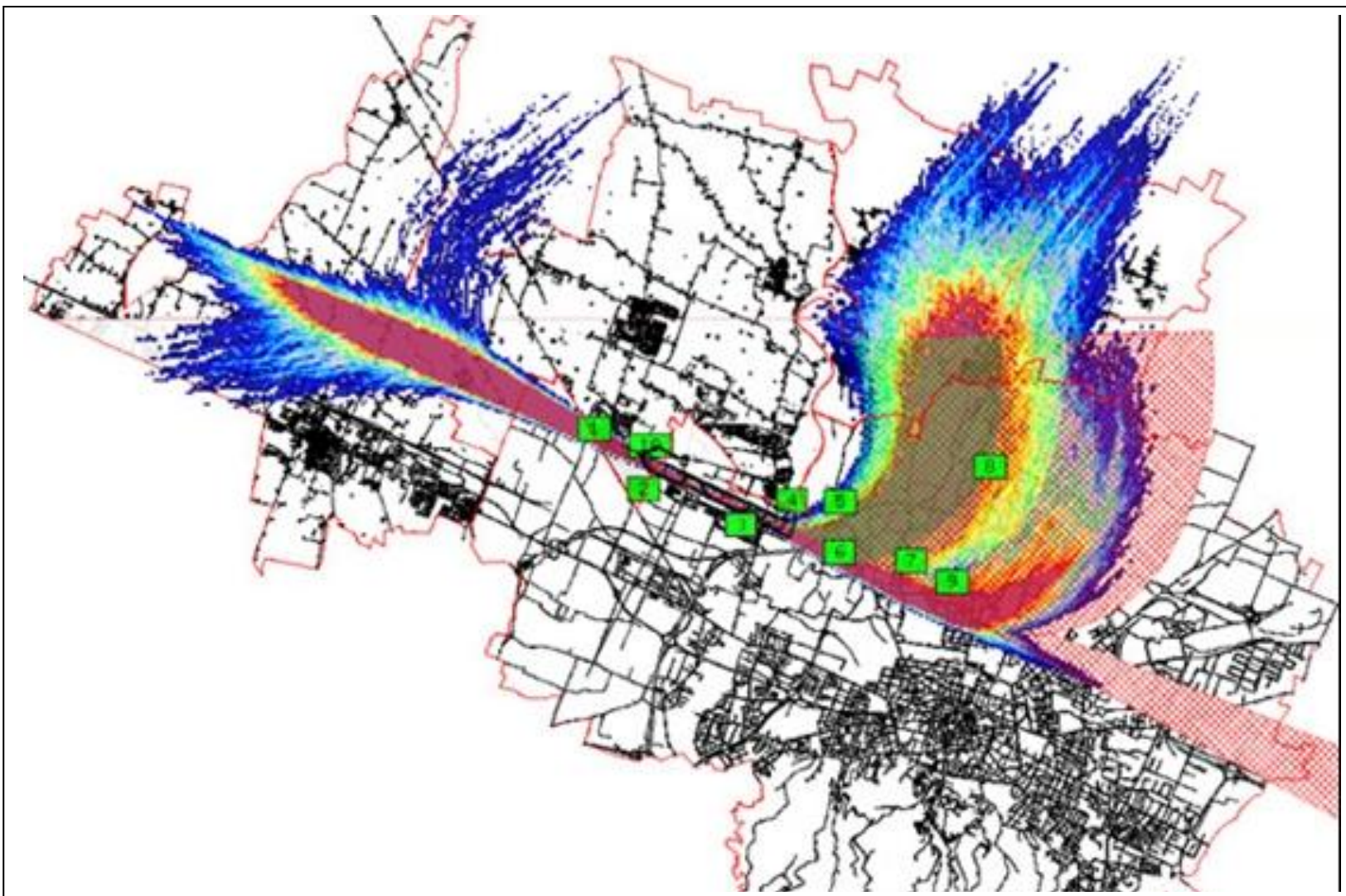
La mappa qui a lato riprodotta evidenzia la situazione dell'Aeroporto di Bologna e indica le diverse traiettorie di decollo dell'Aeroporto.

La densità voli illustrata, tramite i colori, indica la quantità di voli che attraversano una determinata area (ogni quadrato misura 250 x 250 m).

Nel grafico i colori vanno dal blu al marrone: le tonalità blu indicano una bassa frequenza di passaggi aerei, viceversa le tonalità marroni indicano che su queste aree vi è un'alta frequenza di passaggi.

Ed è pertanto evidente che tra la documentazione di un qualsiasi piano di rischio dovrebbe esserci allegata una mappa simile a questa.

Perché nella documentazione allegata alla Variante al PRG non è stata riprodotta la mappa con le traiettorie degli aerei in decollo sulla RWY 04 e sulla RWY 22 ?





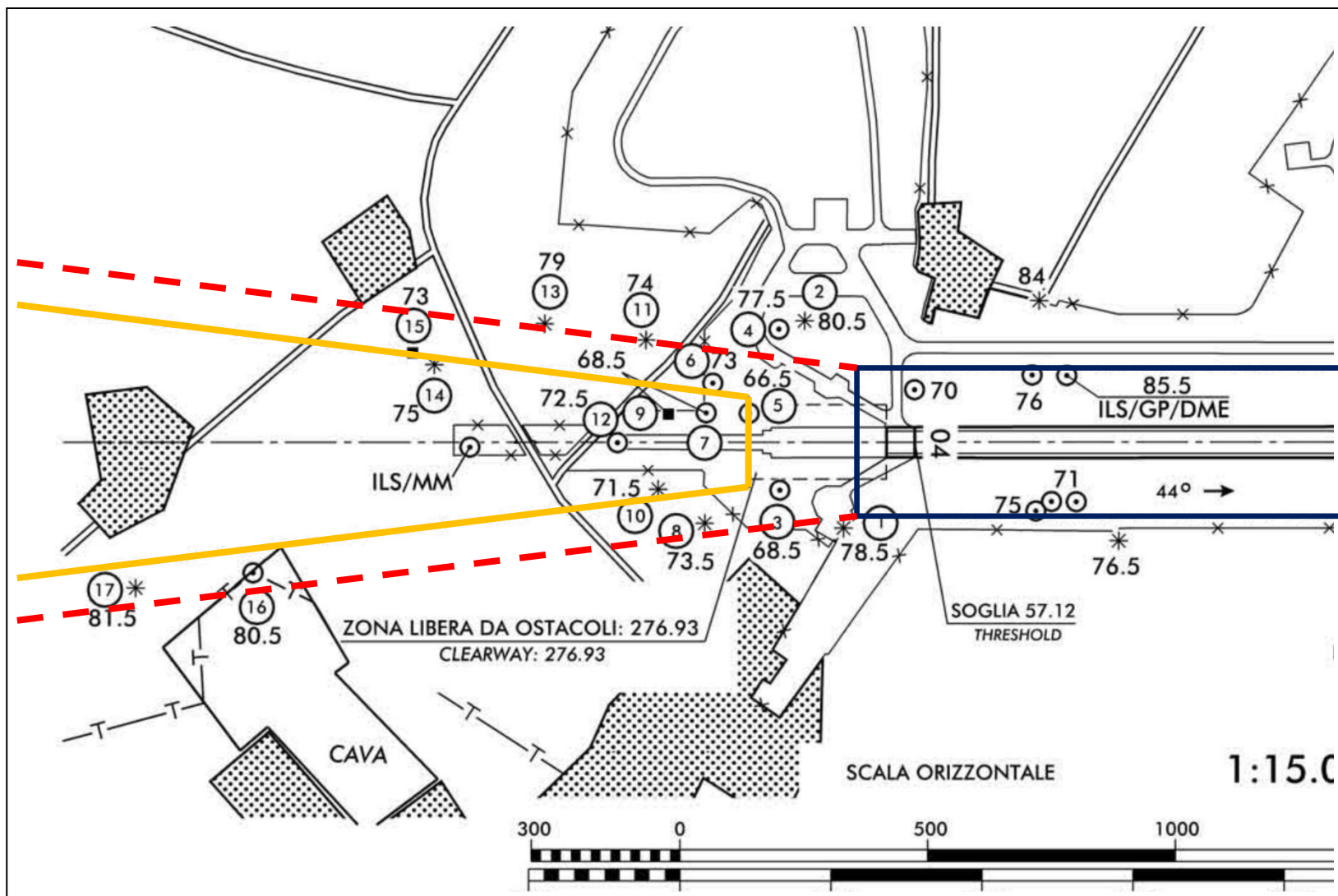
## OSSERVAZIONE

# n° 08

La “Runway Strip” è la striscia di sicurezza della pista ed è un’area di dimensioni definite che comprende la pista e la stopway, se presente, ed è realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di “uscita di pista” ed a protezione degli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio.

Sulla mappa ENAV indicata con: ADPPX3-1 ho evidenziato l’area della STRIP (con colore azzurro) e il sentiero di atterraggio (con il colore arancio) e un’area di rispetto al fine di individuare delle “zone di rischio” al di fuori del sedime dell’aeroporto, potrebbe essere l’area indicata con tratteggio di colore rosso.

Se il sentiero di atterraggio inizia a partire dalla fine della **CLEARWAY**, perché una zona di rischio aeroportuale non può esserle parallela, a partire dalla **STRIP**?



## OSSERVAZIONE

n° 09

Una qualsiasi area di rischio da inserire nel vigente PRG dovrebbe tener conto di questa superficie come a lato riprodotta.

E la forma di detta area diventa più complessa e più articolata se la traiettoria di decollo degli aerei dell'aeroporto è effettuata con virata.

E' evidente che le zone di rischio aeroportuali non devono essere applicate utilizzando degli schemi generalizzati da trasferire sul territorio "esterno" all'Aeroporto

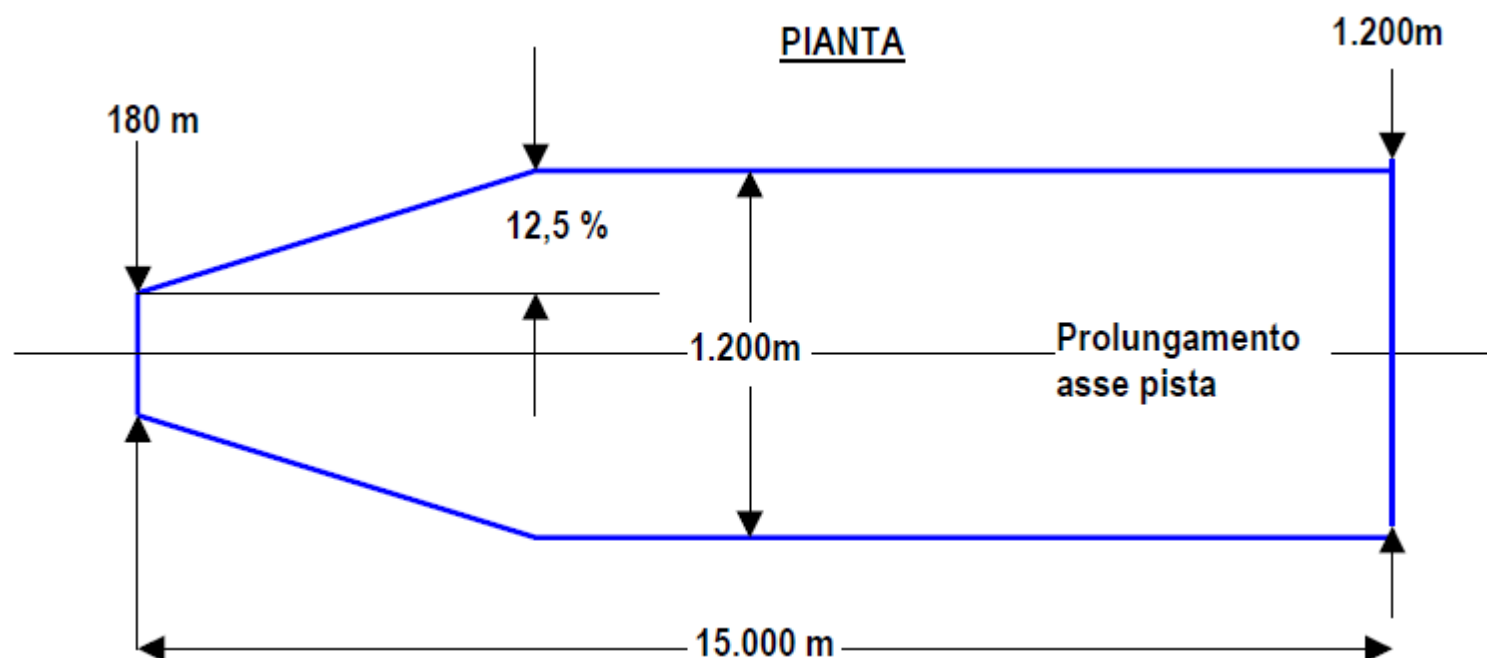
In realtà l'articolazione di queste aree di vincolo urbanistico sarebbe molto più complessa.

Se i decolli sono effettuati con virata, anche la "zonizzazione" della Superficie di Salita al Decollo dovrebbe essere molto più articolata.

Perché non vengono aggiornate anche altre zone che determinano vincoli sul territorio quali ad esempio la: Superficie di Salita al Decollo (Take off Climb Surface) ?

2.4 Le dimensioni della Take off Climb Surface sono specificate nella tabella 4.1 ed illustrate nelle figure da 4.1 a 4.3.

Figura 4.1 – Superficie di decollo associata ad una pista di codice 3 o 4



Le zone da sottoporre a vincolo e le relative limitazioni sono riportate in apposite mappe alla cui redazione provvede il gestore aeroportuale nell'ambito dei compiti di cui al certificato di aeroporto. Gli Enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni delle mappe di vincolo.

## OSSERVAZIONE

n° 10

Il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, al Capitolo: Superficie di Salita al Decollo stabilisce una serie di regole che dovrebbero essere applicate anche all'Aeroporto di Verona.

Un aeroporto, quello di Verona che, sia per la pista 22 che la pista 04 prevede delle traiettorie di decollo con virata e pertanto anche la zona di rischio aeroportuale dovrebbe tenere conto di queste particolari traiettorie.

Indicare nei Piani Regolatori delle zone che sarebbero a rischio quando in realtà le zone sottoposte a rischio sono altre... **che senso ha?**

Perché le aree della “zona di rischio” da inserire nel P.R.G. non tengono conto delle effettive traiettorie di decollo come queste vengono effettuate all'aeroporto?

### 2 SUPERFICIE DI SALITA AL DECOLLO (Take off Climb Surface (TOCS))

2.1 La Take off Climb Surface è un piano inclinato con origine oltre la fine della pista o alla fine della clearway quando presente.

2.3 I limiti della Take off Climb Surface sono caratterizzati da:

- (a) un lato interno, orizzontale e perpendicolare all'asse pista, di lunghezza determinata, ubicato ad una distanza non inferiore a:
  - 60 m misurata orizzontalmente nella direzione di decollo con inizio alla fine della TORA per piste di codice 2, 3 e 4;

ovvero alla fine della clearway, se di lunghezza superiore alla distanza specificata.

- (b) due limiti laterali originanti alle estremità del lato interno, divergenti uniformemente, con un angolo determinato rispetto al prolungamento dell'asse pista, fino a una determinata larghezza finale che rimane costante per la lunghezza residua di tali limiti.

2.8 Nel caso di traiettoria di decollo con virata, o disassata, la TOCS è una superficie complessa definita dalle orizzontali normali all'asse della traiettoria la cui pendenza è pari a quella di una TOCS rettilinea. Le superfici curvilinee o disassate, quando necessarie, sono oggetto di specifica determinazione ENAC.

2.8 Nel caso di traiettoria di decollo con virata, o disassata, la TOCS è una superficie complessa definita dalle orizzontali normali all'asse della traiettoria la cui pendenza è pari a quella di una TOCS rettilinea. Le superfici curvilinee o disassate, quando necessarie, sono oggetto di specifica determinazione ENAC.

## OSSERVAZIONE

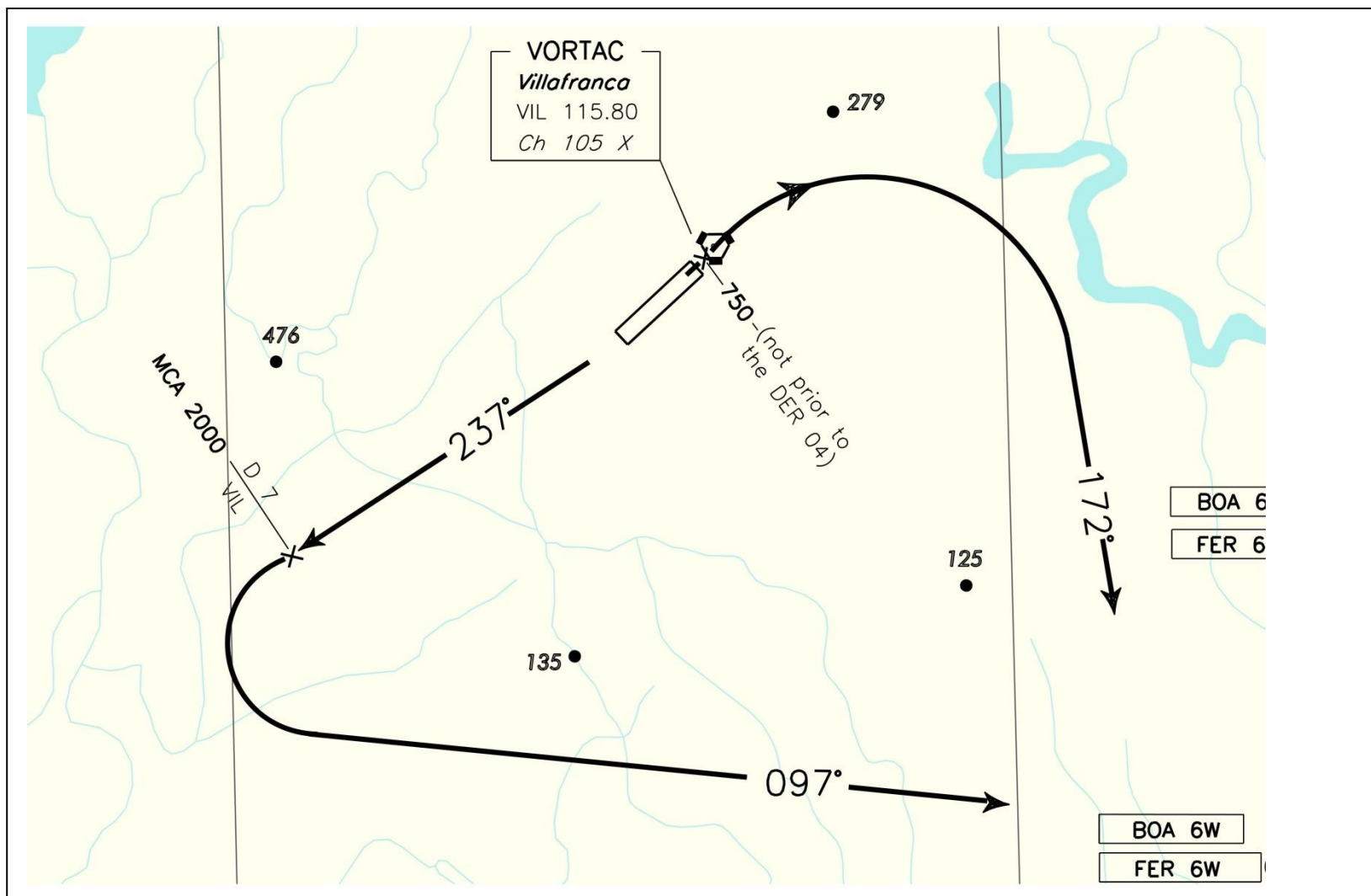
# n° 11

Dalla mappa ENAV individuata con: ADPPX6-1 appare evidente che le traiettorie di decollo all'Aeroporto Catullo non sono in asse con la pista dell'aeroporto.

Con decollo su pista 04 (vedi a lato) la virata è molto evidente, ma anche con decollo su pista 22 vi è un virata, anche se minore.

E se la pista viene prolungata verso Villafranca è possibile che l'abitato di Dossobuono possa essere così interessato dai sorvoli dei decolli che utilizzano la pista 04 in decollo con virata?

Se i decolli sulla RWY 22 sono effettuati con traiettoria con virata, perché una eventuale “zona di rischio” in testa pista dovrebbe essere simmetrica all'asse pista?





## OSSERVAZIONE

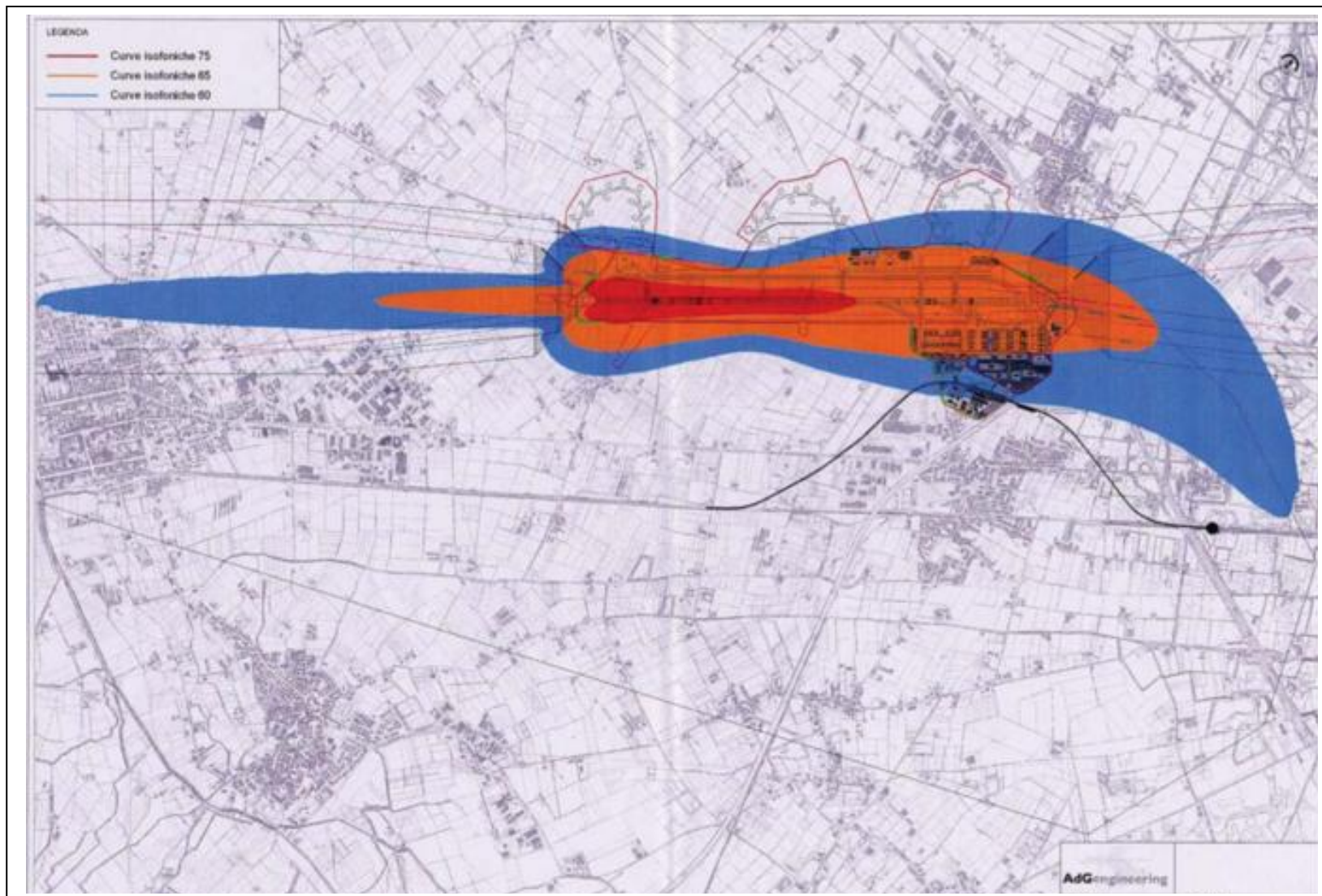
# n° 12

Il comune di Villafranca propone una Variante al P.R.G. solo sulle aree a Sud-Ovest del territorio comunale, ma già oggi è evidente che certi aerei in particolare quelli a elica iniziano la virata molto prima della fine pista, andando così a sorvolare l'abitato di Dossobuono.

Sarebbe vietato non rispettare le nuove rotte di decollo, ma come evidenziato al punto 11, è evidente che le rotte anche se queste sarebbero obbligate si distribuiscono su una area più ampia con un grosso ventaglio di opzioni.

Anche il problema del rumore, come indicato nella immagine a lato, viene analizzato teoricamente su una ipotetica rotta ideale, ma quasi mai poi rispettata nei decolli effettivi e reali.

Se la pista viene prolungata e la virata in decollo sulla RWY 04 viene anticipata prima della fine pista, viene interessato la parte Est del comune di Villafranca ?





## OSSERVAZIONE

# n° 13

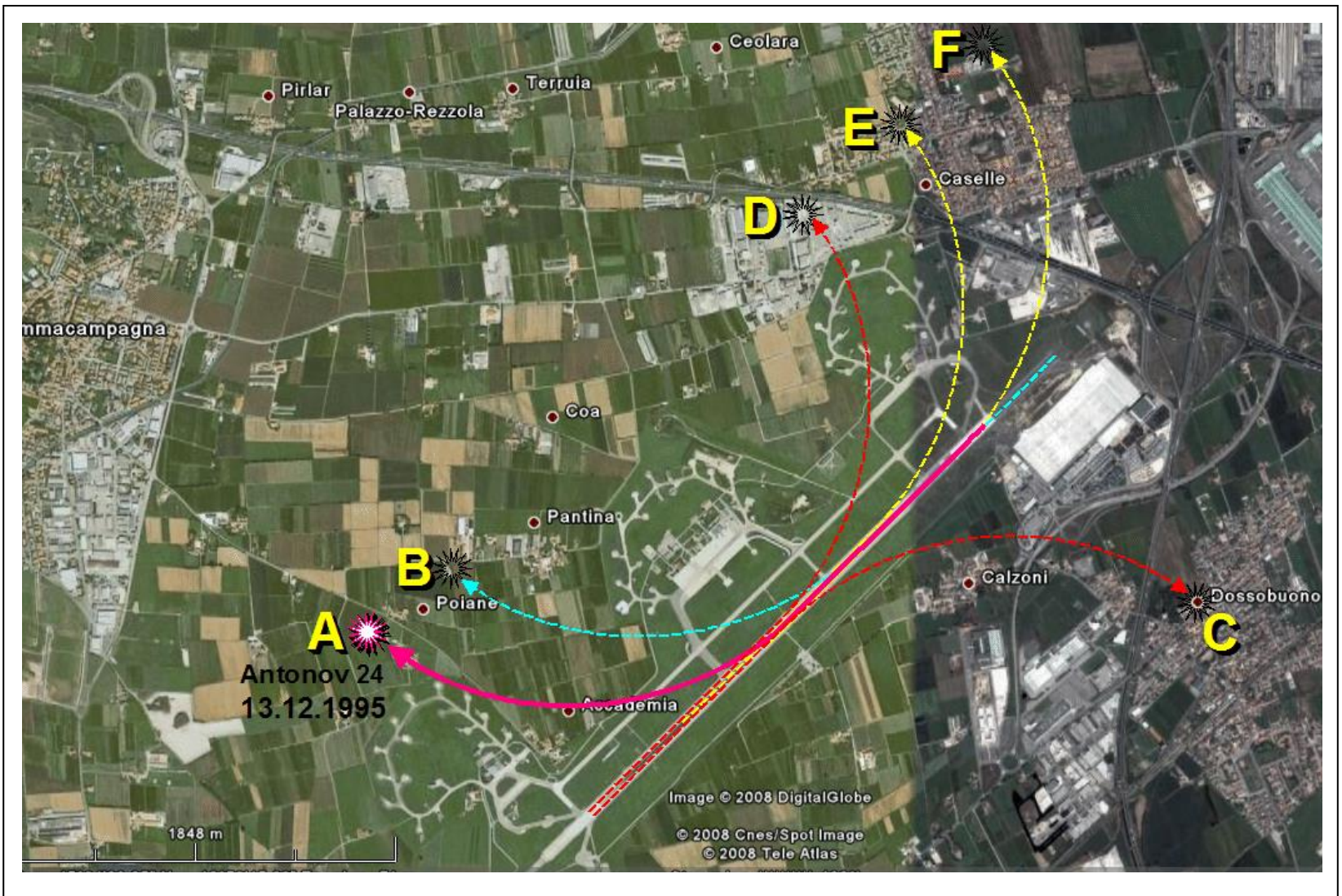
Il 13 dicembre 1995 la pista dell'Aeroporto era più corta rispetto alla pista attuale e quando l'Antonov 24 ebbe a decollare utilizzando la pista 22 ebbe a cadere su un'area deserta come indicato nella posizione "A".

Se fosse decollato con la lunghezza della pista attuale sarebbe caduto sul punto "B".

Ma se l'Antonov 24 fosse decollato utilizzando la pista 04, sarebbe caduto sul "campanile" di Dossobuono.

E considerato che l'Aeroporto Catullo sta progettando che per tutti i decolli sia utilizzata la pista 04 "con virata" è evidente che ipotizzare delle aree di rischio urbanistico solo in asse pista è solo un esercizio grafico senza ulteriori protezioni al territorio.

Se gli incidenti aerei accadono preferibilmente in prossimità della pista, non è detto che questo succeda in asse pista e quindi bisogna vincolare tutto il territorio?



## OSSERVAZIONE

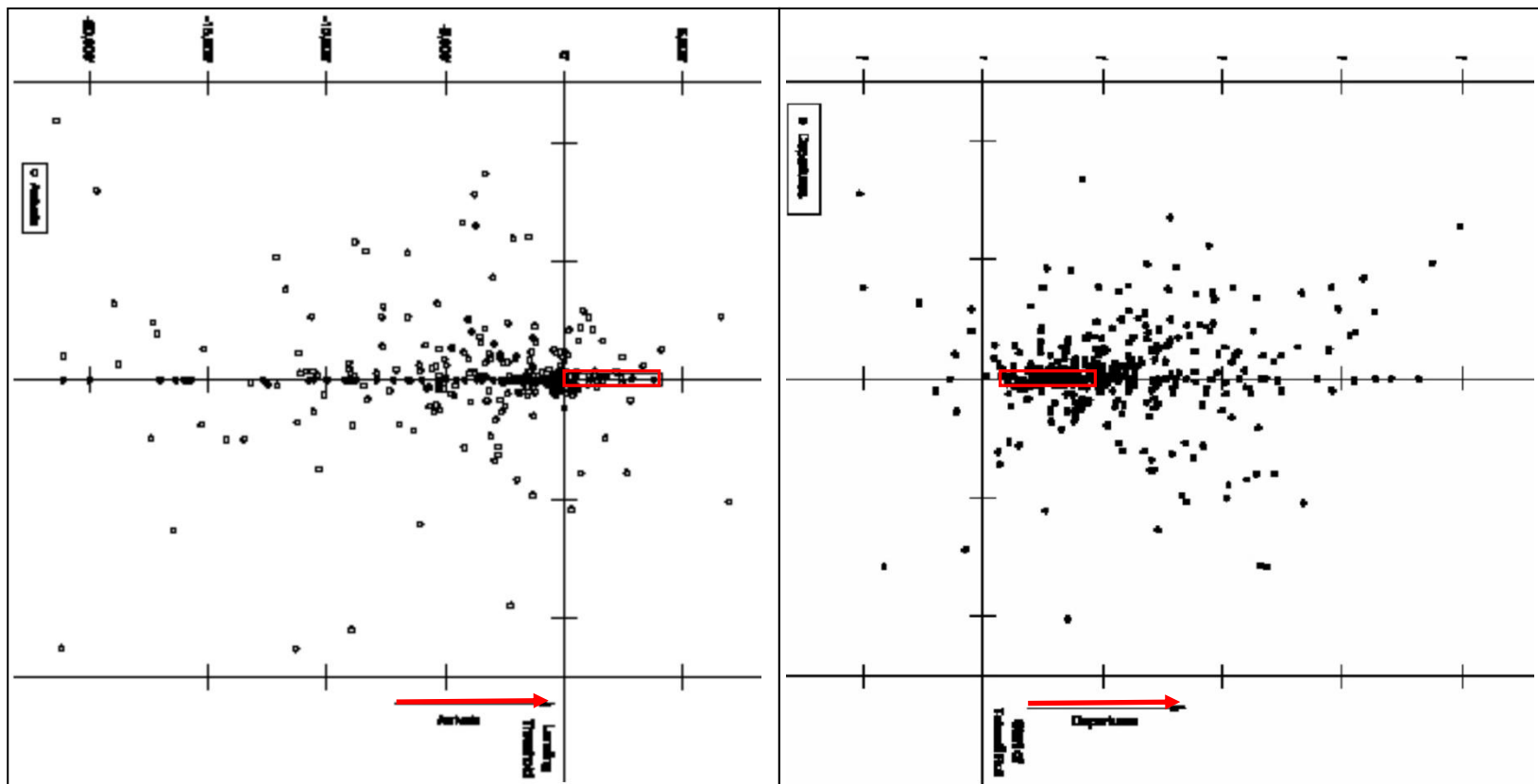
# n° 14

Visto la posizione dell'Aeroporto di Verona ci si chiede se prima di individuare delle zone di rischio urbanistico sia compatibile un aumento del numero dei voli e un aumento capacitivo del traffico dell'Aeroporto.

E' evidente che con meno voli, statisticamente diventa anche minore il rischio di incidenti e pertanto anche questo aspetto va valutato nel predisporre un piano di rischio che sia adeguato sul PRG del Comune.

Il miglior piano di rischi per l'aeroporto di una area così densamente abitata deve contenere un limite massimo alla espansione aeroportuale, altrimenti tutte le norme da inserire nel PRG sono solo esercizi grafici senza poi alcuna efficacia effettiva.

L'aumento dei voli e l'incremento capacitivo del traffico sono compatibili con il territorio antropizzato che caratterizza l'intorno dell'Aeroporto Valerio Catullo?



**FASE DI ATTERRAGGIO** - Air Carrier accident 1990 - 2000 - fonte FAA-NTSB-USA - **FASE DI DECOLLO**



## OSSERVAZIONE

# n° 15

L'ormai noto incidente dell'Antonov 24 che, il 13.12.1995, causò ben 49 vittime, fu causato da una serie di negligenze e di errori, imputabili a persone che nulla hanno a che fare con il territorio contermino.

Un incidente che avrebbe potuto ripetersi il 1 Settembre 2009, quando un Airbus A320-212, durante la corsa di decollo, a causa di una rotazione non comandata urtava violentemente e ripetutamente la coda con la pista fino a che riusciva comunque a decollare.

Un incidente che poteva avere gravi conseguenze causato da una errata distribuzione dei pesi a bordo dell'A320.

Quanto incide sul Piano di Rischio la gestione e il controllo sugli aerei all'Aeroporto?

# Prima di applicare vincoli sul territorio non sarebbe il caso di valutare e verificare le professionalità gestionali e dei controlli sugli aerei all'Aeroporto Catullo ?

- Incidente Airbus A320-212 marche di immatricolazione LZ-BHC, aeroporto di Verona Villafranca, 1 settembre 2009.

Il giorno 1 settembre 2009, alle ore 14.42 UTC, l'aeromobile Airbus A320-212 immatricolato LZ-BHC, durante la corsa di decollo dall'aeroporto di Verona Villafranca, a causa di una rotazione<sup>6</sup> non comandata urtava violentemente e ripetutamente la coda con la pista fino a che riusciva comunque a decollare.

Durante la salita iniziale, dopo che si era attivato l'avviso di avaria dell'impianto di pressurizzazione, l'equipaggio decideva di rientrare sull'aeroporto di partenza per effettuare accertamenti tecnici, i quali si concludevano con il riscontro di gravi danni alla fusoliera nella zona inferiore della coda, ed alla paratia di pressurizzazione posteriore.



Aeromobile LZ-BHC: estesi danneggiamenti strutturali nella parte inferiore della fusoliera.

L'operatore dell'aeromobile, che effettuava attività di trasporto pubblico nell'ambito di un accordo di wet lease con un operatore italiano, eserciva l'aeromobile, immatricolato in Bulgaria, con un AOC (Air Operator Certificate) rilasciato dalla competente autorità dell'aviazione civile di quel Paese.

Il volo aveva avuto origine lo stesso giorno dall'aeroporto di Hurgada, Egitto, dove erano stati imbarcati 77 passeggeri con destinazione Verona (posti assegnati nella sezione di cabina ante-

riore e centrale) e 87 passeggeri con destinazione Roma (posti assegnati nella cabina centrale e posteriore). Bagagli e merci con destinazione Verona erano stati stivati nel compartimento cargo anteriore, mentre quelli con destinazione Roma nel compartimento cargo posteriore.

A Verona venivano sbarcati i passeggeri, i bagagli e le merci che erano arrivati a destinazione, mentre i passeggeri, i bagagli e le merci destinati a Roma venivano lasciati nella medesima posizione che essi occupavano nel volo di arrivo a Verona, nonostante il comandante avesse approvato un piano di carico e centraggio<sup>7</sup> nel quale era rappresentata una situazione corretta ma diversa da quella reale.

La distribuzione dei pesi a bordo dell'A320 era pertanto tale per cui il centro di gravità si trovava al di fuori dei limiti operativi consentiti per il decollo, condizione che ha causato la rotazione non comandata dell'aeromobile durante la corsa di decollo ed il conseguente impatto della coda con la pista.



Ricostruzione simulata, realizzata nei laboratori ANSV (software Insight Animation V3), dell'impatto della coda durante la corsa di decollo, utilizzando i dati scaricati dal Flight Data Recorder.



## OSSERVAZIONE

# n° 16

In una recente lettera il Ministero dell'Ambiente ha riconfermato il divieto dei voli notturni, che oltre a creare inquinamento, ovviamente sono operazioni di volo eseguite in condizioni particolari essendo appunto svolte di notte.

Evitare i voli notturni, può diminuire il valore del rischio che un aeroporto può creare al territorio contermino?

Questa azione il divieto dei voli notturni, deve essere valutata all'interno di un piano di rischio aeroportuale?

# Quanto incide sulla sicurezza del territorio contermino il sedime aeroportuale il non applicare il divieto di Voli Notturni... che questo aeroporto dovrebbe rispettare??

  
Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
U. prot DVA- 2011 n° 000049 del 12/01/2011

AN.C.A.I.  
Associazione Nazionale dei Comuni  
Aeroportuali Italiani  
Via Portuense, 2498  
00054 Fiumicino (RM)  
c.a. sig. Mario Aspesi

PROTOCOLLO GENERALE  
12 GEN. 2011  
PROVINCIA DI ROMA

Prof. Miltardo: .....

OGGETTO: Richiesta di validità, vigenza ed efficacia del DPR n°476 del 09/11/1999 e del DPR n°496 del 11/12/1997

La scrivente Divisione V - IAER ha ricevuto, ed acquisito al prot. DV A-2010-0030529 del 16/12/2010, la nota con la quale il signor Mario Aspesi, presidente dell'AN.C.A.I. (Associazione Nazionale dei Comuni Aeroportuali Italiani) chiedeva alcune delucidazioni in merito:

al Decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496 recante "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili" e al Decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476 recante "Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni" che sostituisce l'articolo 5 del DPR 11 dicembre 1997, n. 496

-/ ai compiti ed incombenze in carico alle Commissioni Aeroportuali

-/ alla valutazione di impatto da rumore aeroportuale nella zona di rispetto A.

I decreti in oggetto fissano le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dagli aeromobili civili nelle attività aeroportuali.

Nell'affrontare i problemi dell'inquinamento acustico negli aeroporti si adotta un approccio equilibrato, al fine di individuare le misure più idonee ad ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo, salvaguardando le esigenze del mercato interno, come indicato dalla direttiva. 2002/30/CE.

Ai sensi dell'art. 1 del DPR 9 novembre 1999, n. 476, possono essere autorizzati, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le regioni e gli enti locali territorialmente competenti, per i singoli aeroporti, voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza, ove venga accertato, dagli organi di controllo competenti, il mancato superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A) " Lvan.

L'art. 6. del Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 recante "Attuazione della direttiva 2002/3 relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aerocomunitari" riporta " Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, e' isti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Comitato tecnico-consulativo al fine di emanare di indirizzo per l'adozione delle restrizioni operative di cui al presente decreto, nonché per individuare proposte all'E.N.A.C. le ipotesi di eventuali restrizioni operative ritenute idonee, alla luce delle valutazioni di cui all'articolo 4, comma 1, ad evitare il ripetersi" del superamento dei limiti acustici di cui all'articolo 10 e stabilire le modalità idonee a garantire l'adeguata pubblicità di cui all'articolo 10, commi 1, in accordo E.N.A.C.

La Commissione aeroportuale ha verificato il superamento dei limiti acustici di cui all'articolo 2, comma 1, tempestiva comunicazione al Comitato tecnico-consulativo di cui al comma 1, nonché all'E.N.C., formulando eventuali proposte e fornendo la documentazione necessaria.

Le restrizioni operative previste dal presente decreto sono adottate dall'E.N.A.C., con provvedimento emanato entro 60 giorni dalla proposta del Comitato tecnico-consulativo di cui al comma 1, tenendo conto delle eventuali indicazioni operative della competente commissione aeroportuale.

Gli oneri connessi allo svolgimento della attività di valutazione prevista dal comma 1 ed inerenti al funzionamento del Comitato, ivi compreso il trattamento economico di missione eventuali spettante ai componenti del medesimo Comitato, sono posti a carico del gestore dell'aeroporto interessato.

Il Decreto Ministeriale 31 ottobre 1991 recante "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" art. 5 e 6 stabilisce che una commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e 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, società di gestione aeroportuale, entro novanta giorni

dal suo insediamento, definisce: "

1. le procedure antirumore che sono adottate con provvedimento del direttore della circoscrizione aeroportuale

2. i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C, nell'intorno aeroportuale. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali:

zona A: l'indice L<sub>VA</sub> non può superare il valore di 65 dB(A); zona B: l'indice L<sub>VA</sub> non può superare il valore di 75 dB(A); zona C: l'indice L<sub>VA</sub> può superare il valore di 75 dB(A).  
Al di fuori delle zone A, B e C l'indice L<sub>VA</sub> non può superare il valore di 60 dB(A).

Inoltre, il Decreto Ministeriale 20 maggio 1999 recante "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti" stabilisce i criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione a livello di inquinamento acustico" all'articolo 6 stabilisce che "Le commissioni di cui all'art. 5, comma 1, del decreto 31 ottobre 1997, definiscono gli indici la, Tb, ed Ic, relativi all'aeroporto di competenza".

Tali indici caratterizzano l'aeroporto dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

Si fa presente che la valutazione del rumore aeroportuale è effettuata secondo le metodologie riportate nel Decreto Ministeriale 31 ottobre 1991, in corrispondenza di edifici abitativi posti nella zona A, di cui all'art. 6, comma 1 del medesimo decreto.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mario Grillo)

## OSSERVAZIONE

# n° 17

Per tutte le considerazioni sin qui espresse e per il contenuto del regolamento dell'ENAC è evidente che: nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio".

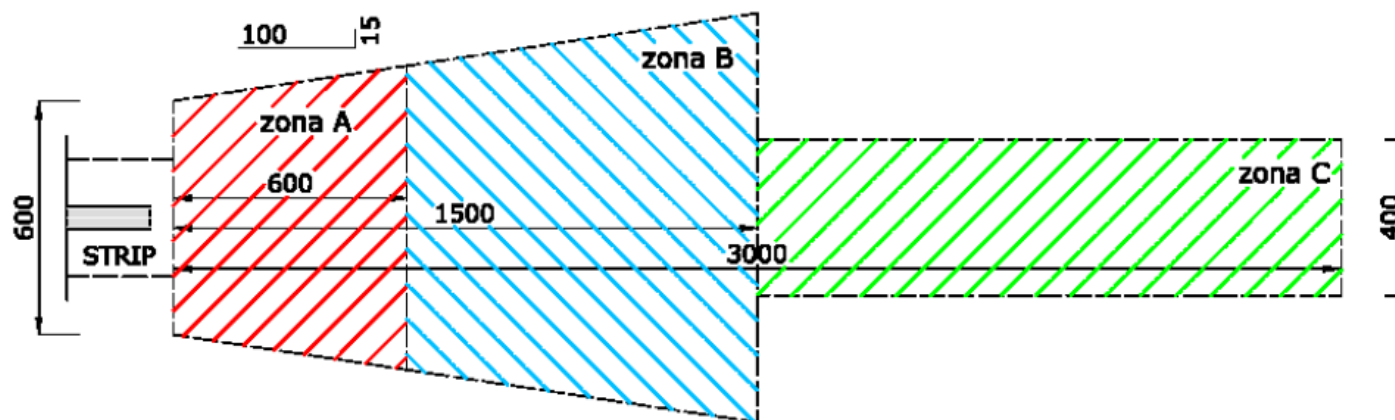
E se questo è possibile non si comprende come mai la proposta di Variante al PRG del Comune di Villafranca non abbia tenuto conto di questo visto che - di fatto - è stata ricopiata solo la sagoma delle tre aree come queste sono riportate sul regolamento di ENAC.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio ?

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.





## OSSERVAZIONE

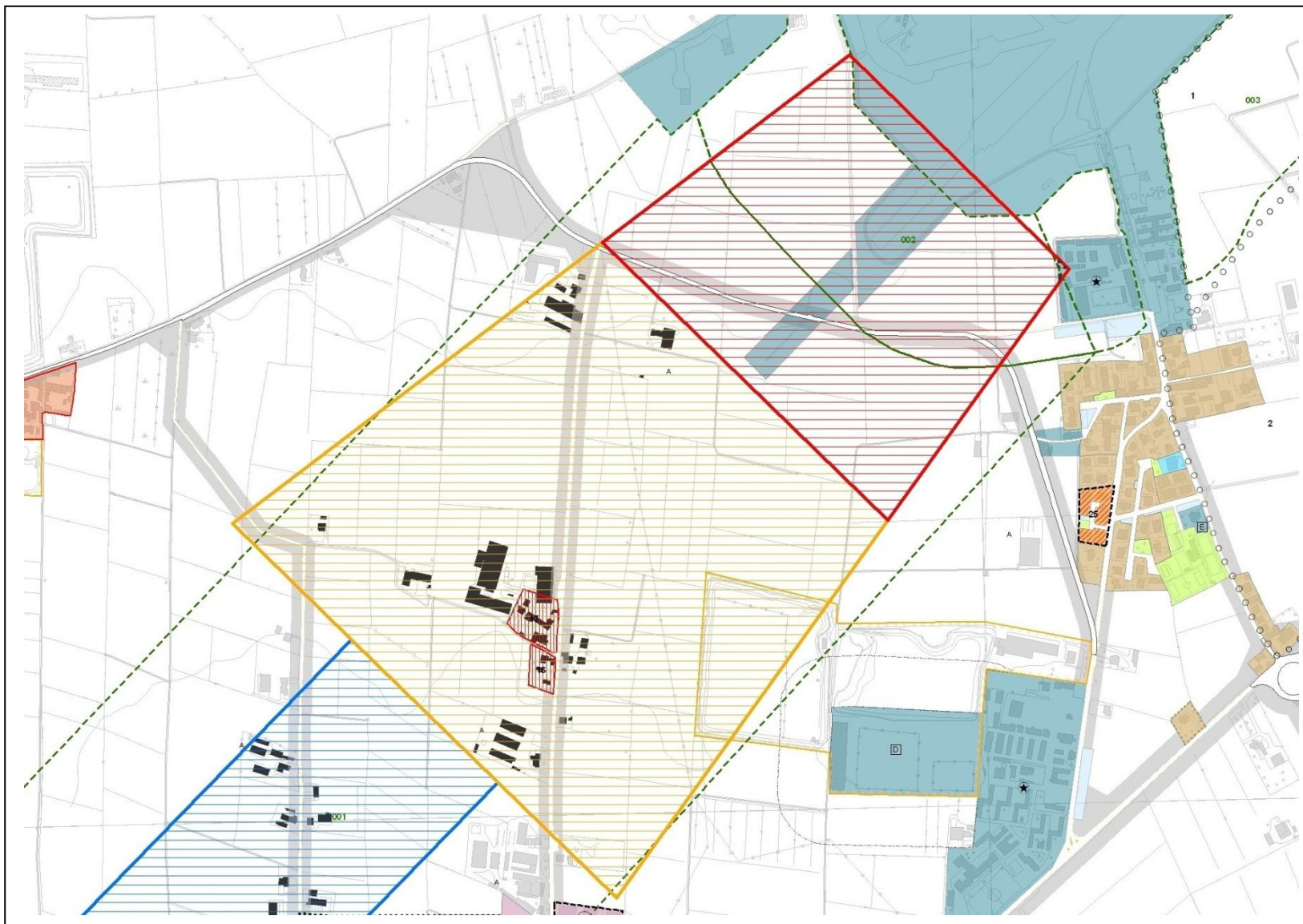
# n° 18

La Zonizzazione del Piano di Rischio dell'Aeroporto Catullo lato testa pista 04, non ha tenuto conto di tutte le considerazioni sin qui espresse ed in particolare nella deliberazione non vi è alcun cenno che il Piano di Sviluppo deve essere sottoposto a VIA e che pertanto detto Piano potrebbe anche non essere approvato.

Prima di proporre zonizzazioni all'esterno del "sedime" dell'Aeroporto devono essere... prima "adeguate" tutte quelle aree quali la STRIP, la RESA e la CLEARWAY.

Ma soprattutto deve essere verificato se il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, oltre ad essere compatibile con la sicurezza del territorio sia anche compatibile con l'ambiente a seguito di procedura V.I.a

Le aree del Piano di Rischio che sono state adottate, rappresentano la soluzione migliore per rispondere alle esigenze di sicurezza dell'intorno dell'Aeroporto ?



**OSSERVAZIONE**

**n° 19**

Tutto ciò considerato, si osserva che le zone di rischio in testa pista 04 dell'Aeroporto Catullo devono essere definite e come individuate nel sottostante schema.

**DECOLLO RWY 22**

Con "virata" obbligata

**STRIP**

Prolungata con la pista

**Superficie Salita Decollo**

Allargata a causa virata

**RESA**

Prolungata a 240 metri

**CLEARWAY**

Prolungata a 1000 metri

**ZONA A:**

Ampliata per virata decollo spostata verso lato virata

**ZONA B:**

Ampliata per virata decollo spostata verso lato virata

**ZONA C:**

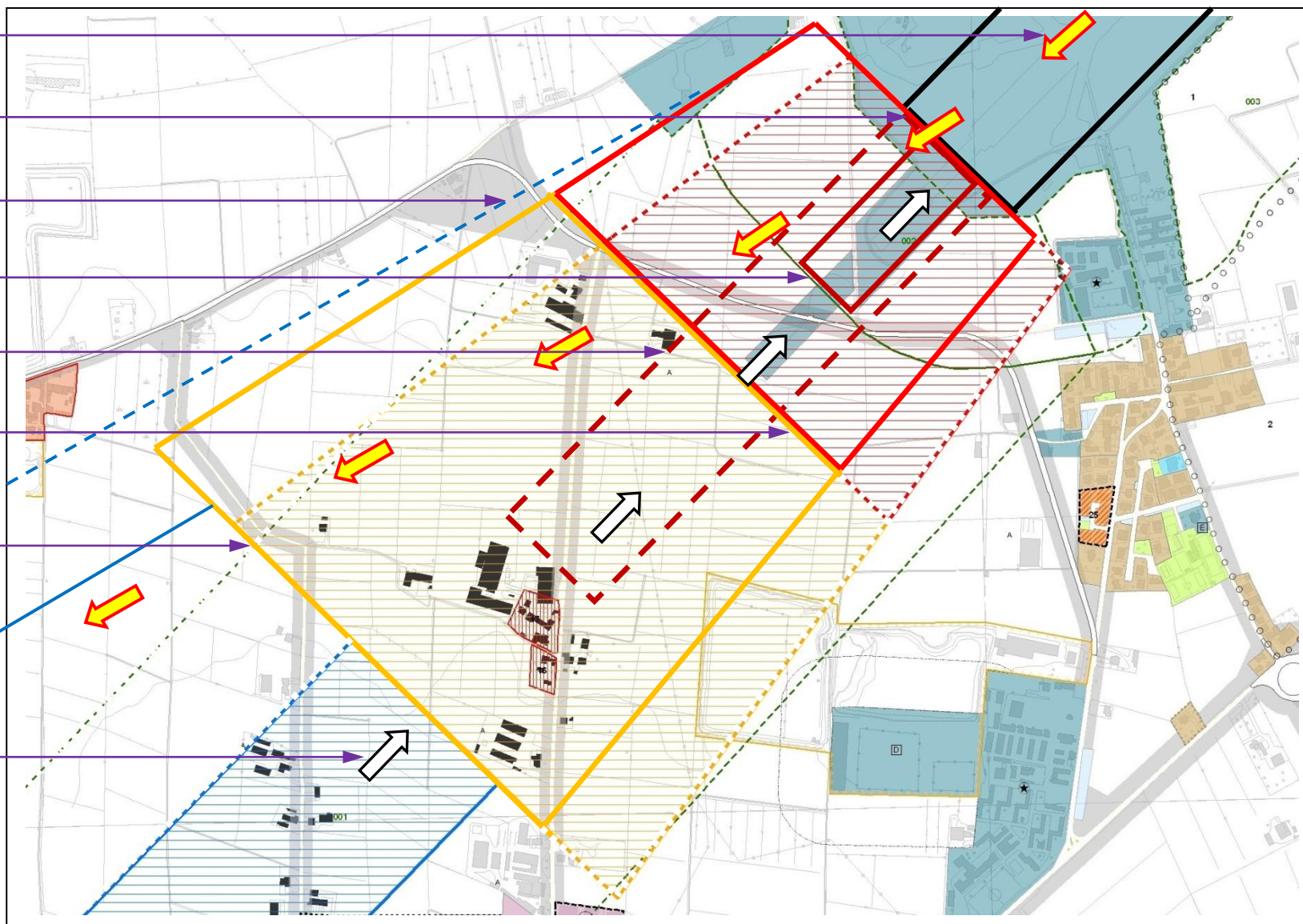
Ampliata per virata decollo spostata verso lato virata

**ATTERRAGGIO RWY 04**

Maggioranza atterraggi

**MODIFICHE PROPOSTE**

Conseguenti alla "virata" in decollo utilizzando RWY 22





OSSERVAZIONE

n° 20

Se l'Aeroporto Valerio Catullo è mancante del Decreto di Compatibilità Ambientale, prima di ipotizzare delle varianti al P.R.G. (o P.A.T.) bisogna sanare l'esistente?

La Commissione Europea Ambiente ha così determinato:

Mi preme nondimeno informarla del fatto che il Ministero dell'Ambiente italiano ha riconosciuto e confermato che tutti gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona dall'apertura della pratica EU-Pilot fino 2024 saranno valutati nell'ambito di una VIA complessiva che avrà per oggetto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'aeroporto stesso.

La informo infine che questi servizi hanno raccomandato alle autorità nazionali competenti, a titolo di buona prassi, di valutare nell'ambito della procedura di VIA sul Piano di Sviluppo Aeroportuale anche tutti gli impatti ambientali verificatisi nel periodo successivo alle modifiche o estensioni autorizzate dopo il 14.03.99. Si tratta tuttavia di una raccomandazione, non avendo la Commissione titolo ad imporre un obbligo in tal senso.

L'E.N.A.C. ha così determinato:

È evidente che nelle more dei procedimenti di cui sopra la Società Aeroporto Valerio Catullo non darà luogo ad interventi che abbiano a comportare incrementi capacitivi del traffico.