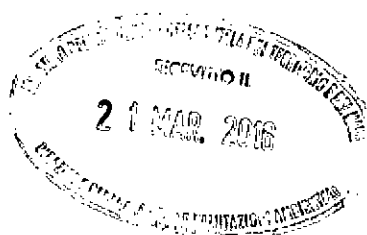




MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0007673-DVA del 21/03/2016



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: Valutazione impatto ambientale Aeroporto Valerio Catullo Verona-Villafranca

L'aeroporto Catullo, definito aeroporto primario nel piano nazionale degli aeroporti di Enac, è inserito in zona ampiamente antropizzata con consistenti zone residenziali limitrofe: Caselle di Sommacampagna, Calzoni, Dossobuono, Madonna di Dossobuono, Quartiere di S. Lucia di Verona a nord. Villafranca, Caluri, Quaderni, Rosegaferro a sud.

Nelle immediate vicinanze soprattutto lato nord di pista si trovano Zone artigianali, Industriali, Commerciali di valenza strategica ed Europea (Quadrante Europa)

Inoltre l'aeroporto sempre a lato nord è inserito all'incrocio tra l'Autostrada del Brennero e Autostrada Serenissima A4, è limitrofo alla tangenziale sud e nord di Verona e costeggiato dalla statale 62 "Grezzanella".

Tutte queste infrastrutture producono un notevole impatto ambientale con inquinamento dell'aria, rumore e congestione da traffico veicolare anche nelle strade interne ai paesi citati.

Nello studio in esame si ha una parziale e non autentica conoscenza dell'inquinamento diffuso.

I rilievi eseguiti impediscono di avere un dato realistico per due motivi:

-L'unica centralina in zona è stata posizionata nell'abitato di Calzoni lontano dalle principali sorgenti di traffico costituite dalle due autostrade citate, lontana dalle zone di parcheggio a servizio dell'aeroporto e anche dalla zona di sosta e partenza dei velivoli. --

Gran parte dei rilievi sono stati eseguiti in periodi piovosi o con tempo perturbato

L'impatto sulla qualità dell'aria determinato dagli aerei andrebbe rilevato in più punti, in particolare nella zona di partenza della pista quando i motori sono al massimo, considerando che raggiunta la quota di volo gli inquinanti vengono dispersi in ampi raggi di territorio.

Pur consapevoli del costante ammodernamento tecnologico dei velivoli per conoscere in modo preciso il carico di inquinanti prodotti e dispersi nell'ambiente, sarebbe opportuno avere a disposizione schede tecniche che diano la esatta consistenza degli inquinanti prodotti da singolo

aereo per ora di esercizio. Ciò darebbe un dato più realistico sull'apporto di inquinanti per l'atmosfera determinato dal traffico aereo.

E' appena il caso di richiamare recenti studi, mai smentiti che paragonano il carico inquinante di un singolo aereo di medie dimensioni a cinquecento autovetture non catalizzate.

Destano particolare preoccupazione i dati delle tabelle 4.5.16, 4.5.17, 4.5.18 e il commento che segue **pag.288 e 289 Particolato PM 2,5** : *"Nel caso qui considerato, si dispone di un numero inferiore di dati descrittivi della situazione di inquinamento in atto. Si può però considerare che le polveri PM 2,5 costituiscono una frazione delle polveri PM10: confrontando i valori medi ponderati disponibili dei due inquinanti, si ottiene che, per quanto riguarda la centralina di VR-Cason, le PM 2.5 costituiscono il 73% delle PM10 rilevate nel medesimo periodo, e, per quanto riguarda la postazione di Calzoni, esse costituiscono invece il 71% delle rispettive PM10 misurate nei medesimi periodi. Di conseguenza, pare sufficientemente attendibile considerare come descrittivo della situazione attuale di inquinamento della zona relativamente al PM 2,5 il 73% dell'analogo dato relativo al PM10 (si veda il paragrafo 4.5.1.3.4) rilevato, eventualmente depurato del contributo aeroportuale. In tale ipotesi certamente il valore limite nella frazione Calzoni è presumibilmente superato indipendentemente dal contributo aeroportuale (che risulta minimo)."*

Ricordiamo che l'Organizzazione Mondiale della Sanità, per la salvaguardia della salute umana fissa limiti agli inquinanti dell'aria che sono la metà di quelli previsti dalla attuale legge Italiana. Peraltro anche questi limiti nei nostri territori sono ampiamente e regolarmente superati, come dimostrato da ogni serio rilevamento effettuato da A.R.P.A.V Dipartimento di Verona.

L'ampliamento previsto dello scalo con l'obiettivo di raggiungere i 5 milioni di passeggeri nello scenario 2030 non pare realistico per una serie di ragioni che elenchiamo.

La situazione attuale vede l'aeroporto contendersi i volumi di traffico con altri aeroporti limitrofi a distanze irrisorie. Nel raggio di 150 Km dall'Aeroporto di Verona ci sono i seguenti Aeroporti: Brescia Montichiari, Orio al Serio, Milano Linate, Bologna, Venezia e Treviso.

La Rete Ferroviaria Italiana ha in Verona uno storico ed importante snodo ottimamente servito su direttrici di traffico Europee Nord-Sud ed Est Ovest. La ferrovia già oggi contende agli aerei volumi di traffico passeggeri su tratte medio lunghe e, il previsto sviluppo delle linee ferroviarie e delle compagnie che su esse operano, fanno prevedere una concorrenza ancora più agguerrita.

La recente trasformazione della compagnia sociale con l'incorporazione della società Aeroportuale in SAVE, pone l'Aeroporto Catullo come gregario con specifiche attitudini rispetto agli aeroporti di Treviso e Venezia.

La crisi economica che ha ridotto in modo drastico le abitudini e le richieste delle utenze contraendo il mercato dei voli.

Tutto ciò determinerà nella migliore delle ipotesi un assestamento dei volumi di traffico esistenti.

E' realistico ipotizzare che i volumi di traffico saranno legati ad un bacino di utenza limitato al Trentino, alla città di Verona e in parte di Vicenza sia per la fruizione di questi territori da parte di turisti (la montagna, il lago di Garda le città d'arte) sia al servizio di questi territori per ragioni turistiche e di lavoro.

Gli ipotizzati interventi di razionalizzazione e migliore organizzazione dello scalo, le piazzole di sosta dei velivoli, la torretta per il controllo dei voli, il deposito carburanti, la nuova configurazione della palazzina passeggeri, magari ridimensionate in taluni aspetti, pertanto possono essere

considerate opere di ristrutturazione funzionale, in coerenza con la necessità di fornire adeguati servizi ai passeggeri e rispettare norme di sicurezza.

Esprimiamo però netta contrarietà a quanto previsto nelle fasi 2, 3 del progettato ampliamento del parcheggio aeromobili, le piazzole di sosta degli aeromobili arriverebbero a 150 mt dalle abitazioni dell'abitato di Calzoni. (vedi planimetrie TAV 09 e TAV 10)

Per la **viabilità di accesso** la rotonda ipotizzata per l'ingresso all'aerostazione può essere utile, ma va considerato che si troverebbe all'approssimarsi di una curva con poca visibilità e pertanto servirebbe ridisegnare il parcheggio confinante con il sedime stradale limitandone gli spazi.

Per quel che riguarda il **Casello autostradale dedicato all'aeroporto** più volte richiamato occorre rilevare quanto segue

Il traffico indotto dall'aeroporto previsto, anche nella irrealistica ipotesi di 5 milioni di passeggeri al 2030 è pari al 5% del traffico totale; insignificante rispetto all'enorme traffico che interessa il territorio, e non giustifica la costruzione di un casello dedicato. Inoltre il traffico proveniente da sud (Mantova, Modena) uniche realtà che potrebbero beneficiare del casello è sempre la parte meno significativa del traffico che arriva all'Aeroporto (si confrontino i dati sul numero di veicoli e le provenienze)

Pertanto Si contesta integralmente quanto scritto, "*L'inserimento di un nuovo casello sull'autostrada A22 è finalizzato ad evitare fenomeni di congestionamento e ottimizzare la suddivisione dei flussi*", **Pag 314 Figura 4.5.32**.

Infatti a pag. 162, 163, 164, viene poi scritto "*L'accessibilità allo scalo aeroportuale dalle due autostrade A4 (Milano-Venezia) e A22 (Modena-Brennero) avviene mediante i seguenti caselli autostradali:*

- A22 – Verona Nord (distante 6,6 km);
- A4 – Sommacampagna (distante 7,0 km);
- A4 – Verona Sud (distante 8,8 km);
- A22 – Nogarole Rocca (distante 17,5 km).

Il casello di VR Nord della A22 si trova a 5 minuti di auto e il collegamento è assicurato da una tangenziale di 4 corsie.

Il casello di Sommacampagna si trova a 8 minuti di auto dall'Aeroporto e il collegamento è garantito da una strada Provinciale.

Il casello di VR sud si trova a circa 10 minuti ed esiste un collegamento all'Aeroporto per mezzo della tangenziale sud di Verona. Purtroppo manca un collegamento con la bretella che porta all'Aeroporto anche se sarebbe di facile e opportuna attuazione, mentre in senso inverso il collegamento esiste.

Per accedere dall'autostrada A22 da Sud si può usufruire del casello di Nogarole Rocca e poi con la progettata e, per metà, ultimata tangenziale "Grezzanella". Molto più semplice e già fruibile è il casello di VR Nord che per le provenienze da Mantova si trova a 5 minuti di strada.

Possiamo quindi affermare che già oggi l'aeroporto di Villafranca è servito in modo ottimale da collegamenti veloci alla rete autostradale

Opere necessarie sarebbero: la ristrutturazione della tangenziale nei pressi di Verona Nord che oggi risulta congestionata in alcune ore dal traffico dei pendolari e la realizzazione del già citato collegamento tra la tangenziale sud e la bretella dell'Aeroporto per chi arriva dalla zona est di Verona, casello di Verona Sud

Nel PAT del Comune di Villafranca di Verona l'area su cui dovrebbe sorgere il suddetto casello è destinata a : **"migliorare le condizioni ambientali e di insediamento con azioni di mitigazione rispetto alle infrastrutture aeroportuali ,stradali e autostradali"**

Nel 2012 come Associazione Ambientalista siamo stati tra i promotori di un Comitato di Cittadini che si sono battuti contro il progettato Casello alle porte del Nostro paese. Un grande mobilitazione di tutti gli abitanti ha permesso di raccogliere 3000 firme (la gran maggioranza della popolazione) contro il progetto . Le stesse Amministrazioni Locali dopo aver preso atto della mobilitazione dei cittadini e considerando altre priorità decisero di abbandonare l'idea

Per ulteriori info vedasi il giornale locale:

<http://www.larena.it/dalla-home/non-si-fa-pi%C3%B9-il-casello-br-per-catullo-e-interporto-1.2887114>

Un utile provvedimento per decongestionare il traffico in prossimità dell'aeroporto sarebbe quello di impedire il transito ai mezzi pesanti che si recano al Quadrante Europa provenienti dal casello di Sommacampagna dell'autostrada A4 . che possono fruire delle autostrade e tangenziali esistenti L' ipotizzato collegamento dell'aeroporto con un **linea ferroviaria metropolitana**, sarebbe una soluzione razionale a patto che la linea preveda anche il passaggio dei treni merci e sia di servizio al territorio per la mobilità ordinaria tra Mantova e Verona dei cittadini residenti .

Deve pertanto essere previsto l'abbandono dell'attuale sedime ferroviario che attraversa l'abitato di Dossobuono e devono essere previste stazioni sia in zona industriale a Dossobuono , che per l'abitato di Madonna di Dossobuono. A servizio anche del Quadrante Europa

Parcheggi : Non viene preso in esame il parcheggio privato da 2300 posti auto entrato recentemente in funzione. In origine doveva essere acquistato dalla società Catullo spa, vedi seguenti link <http://www.larena.it/home/cronaca/catullo-l-39-area-calzoni-br-non-valeva-tutti-quei-milioni-1.2815356> <http://www.larena.it/territori/villafranchese/villafranca/gli-attuali-parcheggi-sono-pi%C3%B9-che-sufficienti-1.3133250>

Questo nuovo parcheggio confina con il sedime aeroportuale ed è distante 300 mt dall'ingresso dell'Aerostazione . Alla luce di questo risulta inutile la costruzione di ulteriori parcheggi. Prioritaria è la messa a norma degli esistenti Anche perché prevedere l'afflusso di un numero maggiore di autoveicoli confligge apertamente con le affermazioni più volte ribadite sulla necessità di incentivare l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico.

Lo studio non prevede opere di mitigazione o compensazione salvo limitati interventi di ordinario buon senso e/o per rispetto a parametri di legge.

Per l'impatto subito dai territori, non sono sufficienti gli indennizzi economici in ragione del numero di passeggeri, previsti per i Comuni in cui è ubicato l'aeroporto, peraltro mai elargiti

Le nostre richieste di Mitigazione, Tutela e Compensazione

Qualità dell'aria .

Pur sperando che i nuovi velivoli riducano le emissioni inquinanti , allo stato attuale servono schede tecniche specifiche per singolo modello di aereo nella normale operatività a terra e in volo come proposto nella prima parte di queste nostre osservazioni.

Servono **interventi di mitigazione** con ampie **zone boscate** al limitare della zona Aeroportuale Per la zona di Dossobuono proponiamo di utilizzare allo scopo l'ex deposito carburanti da

acquisire dal demanio militare(area da bonificare) , il Parco Mariotto e la zona del discusso casello autostradale da noi avversato. Queste zone potrebbero servire egregiamente come barriere e parziale filtro agli inquinanti, essere luogo di svago per la popolazione e servire anche come rifugio e riparo per la fauna selvatica contribuendo a ripristinare il paesaggio originario di pianura .

Servono **rilevamenti periodici della qualità dell'aria** con vari siti di raccolta dati nei paesi coinvolti e pubblicazione degli stessi alla popolazione

Proponiamo di **documentare lo stato di salute della popolazione coinvolta**, viste le caratteristiche del territorio che vede più infrastrutture (e l'aeroporto tra esse) sommare carichi inquinanti. In particolare ci sembra opportuna una raccolta dati su: mortalità suddivisa per patologie, ricoveri ospedalieri, consumi farmaceutici, richiesta di prestazioni specialistiche ,accessi al pronto soccorso.

Inquinamento acustico

E' sperabile che la tecnologia permetta di arrivare ad impatto acustico zero per gli aeromobili. Nel frattempo auspichiamo che vengano adottati tutti gli accorgimenti tecnici per limitare le emissioni di rumore sia nelle procedure a terra che in volo (fase di atterraggio) .

Le ipotizzate barriere antirumore a difesa degli abitati di Dossobuono e Caselle vanno realizzate al più presto senza attendere le risultanze dei lavori della commissione aeroportuale dedicata al rumore (peraltro mai insediata). Inoltre è da prevedere la piantumazione di vegetazione ad alto fusto. Va costruita una barriera a difesa dell'abitato di Calzoni dal rumore e dalla incombenza decisamente antiestetica ed inquinante degli aeromobili. Sono da prevedere incentivi per insonorizzazione degli edifici anche con agevolazioni fiscali per cambiare gli infissi con particolare attenzione agli edifici pubblici: scuole , ecc.

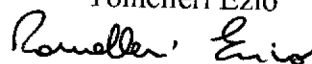
Rispetto alle rotte di decollo e atterraggio rileviamo che l'impatto sugli abitati della zona nord dell'aeroporto è eccessivo . I centri abitati ,le autostrade, le zone commerciali e industriali sono vicinissimi .In fase di decollo o atterraggio spesso si assiste al sorvolo ravvicinato ,degli abitati e delle infrastrutture citate. Ciò determina inquinamento acustico , dell'aria e pericoli per la sicurezza. Da privilegiare è l'utilizzo del lato a sud pista ,per la distanza degli abitati, per la mancanza di strade ad intenso traffico, e di zone industriali nelle immediate vicinanze. Un attento studio delle rotte deve comunque impedire il sorvolo ravvicinato dell'abitato di Villafranca.

Per quanto riguarda gli aerei adatti allo scalo ci sembra opportuna una limitazione delle dimensioni. Usare modelli di potenza intermedia, e non esemplari più grandi e potenti può permettere il raggiungimento delle quote di volo in minor spazio con minore impatto in termini di rumore e gas di scarico immessi nell'aria e una maggiore tutela per le popolazioni residenti

Villafranca di Verona 14 marzo 2016

Portavoce del Circolo Il Riccio

Tomelleri Ezio



Per comunicazioni

Tomelleri Ezio

Cell.

Mail.