

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

**Oggetto: Valutazione impatto ambientale Aeroporto V. Catullo
Verona-Villafranca**

L'aeroporto Catullo, definito "primario" nel Piano nazionale aeroporti dell'Enac, è collocato in zona fortemente urbanizzata e antropizzata con rilevanti zone residenziali adiacenti: Caselle di Sommacampagna, Calzoni e Dossobuono di Villafranca, Madonna di Dossobuono e S. Lucia di Verona a nord, Villafranca con le frazioni Caluri, Quaderni e Rosegaferro a sud. Vicino al lato nord della pista si trovano zone artigianali, industriali e commerciali di valenza strategica ed europea (in primo luogo il Quadrante Europa).

L'aeroporto al lato nord è inserito all'incrocio tra 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 rilevante impatto ambientale con inquinamento dell'aria, rumore e congestione da traffico veicolare anche nelle strade interne ai paesi vicini.

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

-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 nella maggiore potenza, poiché poi l'aereo in volo disperde gli inquinanti in ampie aree di territorio.

-Gli aerei negli ultimi anni hanno migliorato i sistemi di insonorizzazione, dunque sono più silenziosi, ma non hanno migliorato i CARBURANTI, che sono ancora il **cherosene** per i jet e la **benzina avio** per i motori a pistoni (aerei da turismo), entrambi **molto inquinanti**.

Inoltre, si è verificata un'enorme crescita del traffico aereo, che ha quindi aumentato l'impatto di questa parte del sistema di trasporti sull'inquinamento complessivo.

Nel 2015 il traffico aereo è triplicato rispetto al 1990 ed è diventato una delle principali cause dei cambiamenti climatici.

Il sistema dei trasporti aerei ha un impatto in termini di inquinamento di

gas ad effetto serra emessi per passeggero trasportato molto più elevato di qualsiasi altro mezzo di trasporto (si calcola che un aereo inquina come 500 automobili!).

Da tutto ciò si dovrebbe dedurre la conseguenza logica che, se si vogliono ridurre i cambiamenti climatici e i **danni che essi stanno già provocando anche in termini economici**, sarebbe saggio **ridurre, o quantomeno mantenere immutato, l'attuale volume del trasporto aereo di passeggeri e merci, non aumentarlo**, e puntare invece sui **sistemi di trasporto più ecocompatibili (treno, idrovie)**.

Peraltro la diffusione di Internet e l'acquisizione di una nuova visione del commercio, del consumo (prodotti a km 0) e del turismo (aumento dell'interesse per mete culturali del territorio e per luoghi di vacanza vicini a quello di residenza), riducono la necessità e l'esigenza di effettuare grandi spostamenti intercontinentali, mentre per quelli nazionali ed europei si dovrà invece puntare sul potenziamento del treno.

Detto questo, vanno contestate le nuove strutture pensate e progettate in vista di un aumento del traffico aereo.

Il commento ai dati delle tabelle 4.5.16, 4.5.17, 4.5.18 (pag. 288 e 289 Particolato PM 2,5: "Certamente il valore limite nella frazione Calzoni è presumibilmente superato indipendentemente dal contributo aeroportuale (che risulta minimo)." è molto discutibile.

L'Organizzazione mondiale della sanità fissa per la salvaguardia della salute umana limiti agli inquinanti dell'aria che sono la metà di quelli previsti dall'attuale legge italiana.

Anche questi limiti però nei nostri territori sono ampiamente superati, come dimostrato dai rilevamenti effettuati dall'ARPAV di Verona.

L'ampliamento previsto dello scalo con l'obiettivo dei **5 milioni di passeggeri** nel 2030 non risulta realistico per i seguenti motivi:

1) oggi l'aeroporto si contende i volumi di traffico con altri vicini a distanze esigue. Entro 150 km dall'Aeroporto di Verona ci sono gli aeroporti di Brescia Montichiari, Orio al Serio, Milano Linate, Bologna, Venezia e Treviso.

2) la Rete Ferroviaria Italiana ha in Verona uno storico e fondamentale snodo ben 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 le gestiscono fa prevedere una concorrenza ancora più

consistente.

3) la recente trasformazione della compagine 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.

4) la crisi economica ha ridotto in modo rilevante le abitudini e le richieste degli utenti contraendo il mercato dei voli.

Tutto questo determinerà probabilmente una conferma dei volumi di traffico esistenti, legati a un bacino di utenza comprendente il Trentino, la provincia di Verona e parte di quella di Vicenza sia per la fruizione di questi territori da parte dei turisti (montagna, Lago di Garda, città d'arte) sia al loro servizio per motivi turistici e di lavoro.

I prospettati interventi di *razionalizzazione e migliore organizzazione dello scalo (piazzole di sosta dei velivoli, torretta per il controllo dei voli, deposito carburanti, nuova strutturazione della palazzina passeggeri)* **si possono ritenere accettabili in quanto opere di ristrutturazione funzionale**, coerenti con la necessità di fornire adeguati servizi ai passeggeri e di rispettare le norme di sicurezza.

Contestiamo invece fermamente quanto previsto nelle fasi 2 e 3 del progettato **ampliamento del parcheggio aeromobili**: le piazzole di sosta degli aerei arriverebbero a 150 metri dalle abitazioni di Calzoni (vedi planimetrie TAV 09 e TAV 10).

Sul **Casello autostradale dedicato all'aeroporto** occorre rilevare che: il traffico indotto dall'aeroporto previsto, anche nella non realistica stima di 5 milioni di passeggeri nel 2030, è pari al 5% del traffico totale, irrilevante rispetto all'enorme traffico che grava sul territorio, e **non giustifica la costruzione di un casello dedicato**. Inoltre il traffico proveniente da Sud (Mantova, Modena le uniche realtà che potrebbero beneficiarne) è sempre la parte meno significativa del traffico che arriva all'aeroporto (si considerino i dati sul numero di veicoli e le provenienze).

Pertanto **contestiamo decisamente l'affermazione** "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 si scrive: "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 garantito da una tangenziale a 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 è a circa 10 minuti ed esiste un collegamento all'aeroporto per mezzo della tangenziale sud di Verona. Manca ancora un collegamento con la bretella che porta all'aeroporto, che sarebbe di facile attuazione, mentre in senso contrario il collegamento c'è.

Per accedere all'autostrada A22 da Sud si può usufruire del casello di Nogarole Rocca o di quello di VR Nord, che per chi viene da Mantova si trova a 5 minuti di strada.

Si può dunque affermare che **già oggi l'Aeroporto di Villafranca è servito in modo ottimale da collegamenti rapidi alla rete autostradale.**

Opere necessarie sarebbero la ristrutturazione della tangenziale presso Verona Nord, oggi 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 proposto casello è destinata a *“migliorare le condizioni ambientali e di insediamento con azioni di mitigazione rispetto alle infrastrutture aeroportuali, stradali e autostradali”*.

Un utile provvedimento per decongestionare il traffico presso l'aeroporto sarebbe quello di impedire il transito dei mezzi pesanti che si recano al Quadrante Europa provenienti dal casello di Sommacampagna dell'autostrada A4, che possono fruire delle autostrade e tangenziali esistenti.

Il prospettato collegamento dell'aeroporto con una *linea ferroviaria metropolitana* sarebbe una soluzione positiva a condizione che essa preveda anche il passaggio dei treni merci e sia di servizio al territorio per la mobilità ordinaria tra Mantova e Verona dei cittadini della zona.

Parcheggi Non viene considerato il parcheggio privato da 2300 posti auto entrato recentemente in funzione.

Doveva essere acquistato dalla società Catullo spa. Questo nuovo parcheggio confina col sedime aeroportuale e dista 300 metri dall'ingresso dell'Aerostazione. **Risulta perciò inutile la costruzione di ulteriori parcheggi.** Necessaria è invece la messa a norma degli esistenti, anche

perchè prevedere un maggiore afflusso di autoveicoli contrasta con le affermazioni da più parti fatte sull'esigenza di promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici.

-Lo studio non prevede opere di mitigazione e compensazione a parte qualche limitato intervento per rispettare i parametri di legge.

Per l'impatto subito dai territori non sono sufficienti gli indennizzi economici in proporzione al numero di passeggeri previsti per i comuni in cui è collocato l'aeroporto, che **risultano peraltro non erogati!**

Proposte di Mitigazione, Tutela e Compensazione

Inquinamento, qualità dell'aria, salute, vegetazione

In attesa di auspicabili ed urgenti interventi tecnologici per ridurre l'inquinamento provocato dai carburanti usati, servono **azioni concrete ed efficaci di mitigazione.**

Si propone l'inserimento di **ampie fasce di vegetazione(alberi d'alto fusto e siepi)** intorno alla zona aeroportuale.

Per Dossobuono si può utilizzare allo scopo l'ex deposito carburanti da acquisire dal demanio militare(da bonificare), il Parco Mariotto e la zona del casello autostradale da noi contestato.

Queste fasce servirebbero come barriere e parziale filtro agli inquinanti e potrebbero contribuire al ripristino di un minimo di **biodiversità** e del **paesaggio originario.**

-Si richiedono rilevamenti periodici della qualità dell'aria con vari punti di raccolta dati nei paesi vicini all'aeroporto e comunicazione degli stessi alla popolazione.

-Si propone di documentare lo stato di salute della popolazione, considerate le caratteristiche del territorio che vede più infrastrutture(compreso l'aeroporto) sommare i carichi inquinanti.

In particolare ci sembra opportuna una raccolta dati sulla mortalità, suddivisa per patologie in vario modo correlate all'esposizione agli inquinanti.

Inquinamento acustico

-E' auspicabile che la tecnologia punti ad arrivare all'impatto acustico zero per gli aerei. Intanto è auspicabile che siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici per limitare le emissioni di rumore sia nelle procedure a terra che in volo(atterraggio).

Vanno realizzate subito le prospettate barriere antirumore a difesa degli abitati di Dossobuono e Caselle e adeguate fasce di vegetazione(alberi e siepi).

Va costruita una barriera a difesa degli abitanti di Calzoni dal rumore. Vanno previsti incentivi per l'insonorizzazione degli edifici anche con agevolazioni fiscali per cambiare gli infissi con particolare attenzione agli edifici pubblici.

Per le rotte di decollo e atterraggio si rileva che l'impatto sugli abitati della zona nord è eccessivo. I centri abitati, le autostrade, le zone commerciali e industriali sono vicinissimi. Nelle fasi di decollo e di atterraggio spesso si attua il sorvolo ravvicinato degli abitati e delle infrastrutture. Questo determina inquinamento acustico, dell'aria e pericoli per la sicurezza. Va preferito l'utilizzo del lato a sud della pista per la distanza dagli abitati, per la mancanza di strade con forte traffico e di zone industriali nelle vicinanze.

Un attento studio delle rotte deve **impedire il sorvolo ravvicinato di Villafranca e degli altri paesi della zona.**

Per quanto riguarda le dimensioni degli aerei, vanno preferiti i modelli di potenza intermedia e non quelli più grandi e potenti: ciò permetterebbe di raggiungere le quote di volo in minor spazio, con minore impatto in termini di rumore e gas di scarico immessi nell'aria e una maggiore tutela delle popolazioni residenti.

-Lo scrivente risiede a Povegliano veronese, comune non direttamente confinante con l'area dell'aeroporto. Qui il passaggio degli aerei si avverte solo in alcuni casi.

Nel suo lavoro di insegnante ha però potuto più volte constatare il pesante condizionamento negativo esercitato dagli aerei sulle scuole collocate nel quartiere di Madonna del popolo.

Questo, nonostante le proposte alternative presentate più volte da comitati di cittadini, è stato costruito PROPRIO SOTTO IL CORRIDOIO AEREO DI DECOLLO E ATTRAGGIO.

Quando passano gli aerei mentre l'insegnante spiega, questo deve fermarsi, aspettando che cessi il rumore.

E' chiaro che la responsabilità di tutto ciò è di due soggetti:

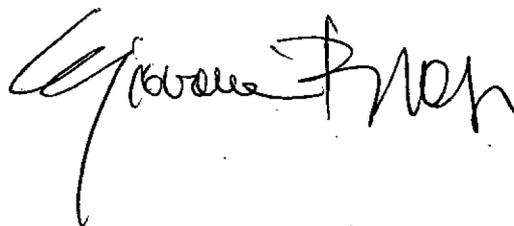
- 1)chi ha deciso e progettato l'espansione dell'aeroporto in quella direzione
- 2)chi ha avallato, con l'approvazione di relativi provvedimenti urbanistici, tale errata decisione, permettendo poi, aggravando così ulteriormente la situazione, la costruzione di edifici pubblici e privati sotto il corridoio aereo.

E' ora **responsabilità di tutti** coloro che, a vario titolo, possono prendere decisioni (autorità nazionali del settore, istituzioni politiche nazionali e

locali) **che tali errori non si ripetano e la presenza dell'aeroporto non comporti ulteriori danni alla salute dei cittadini e alla residua integrità dell'ambiente della zona.**

Povegliano veronese,
19-3-2016

Ringraziando
per l'attenzione
si porgono distinti saluti
prof. **Giovanni Biasi**
coordinatore dei Verdi
di Povegliano veronese

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Giovanni Biasi". The signature is fluid and cursive, with a long, sweeping underline that extends to the right.