

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto **MARCO TOGNI**, in qualità di **Sindaco pro tempore del COMUNE DI MONTICHIARI**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

Procedura di VIA (ID:4799) Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia – Montichiari – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

ASPETTI POLITICI, ECONOMICO, SOCIALI

La Provincia di Brescia rappresenta l'eccellenza produttiva della Lombardia e dell'Italia. L'aeroporto di Montichiari (Brescia), è essenziale per la competitività della provincia e del sistema lombardo. Per permettere ciò è importante l'affidabilità del gestore aeroportuale. Purtroppo, da vent'anni a questa parte tale situazione non si è verificata e oggi ci ritroviamo nuovamente a valutare un piano di sviluppo basato su ipotesi non supportate da un concreto piano di investimenti.

Riteniamo sia opportuno che il Ministero dei Trasporti con l'appoggio dell'Enac attui tutte le necessarie

verifiche sugli adempimenti e gli obblighi riportati nel Decreto di concessione del 2013.

VALUTAZIONE IMPATTI

Si ritiene, tuttavia, doveroso esprimere in questa sede alcune valutazioni in merito al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto di Montichiari, sottolineando sin da ora che l'incremento delle attività aeroportuali previste comporterà significativi impatti sulla salute pubblica, riconducibili ad un incremento dell'inquinamento atmosferico ed acustico, avrà ripercussioni importanti sulla viabilità e determinerà un significativo consumo di suolo agricolo.

In tema di **rumore, di inquinamento atmosferico e, in ultima analisi, di salute pubblica** si evidenzia quanto segue:

la Relazione generale del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Gabriele D'Annunzio di Montichiari si basa su previsioni di traffico elaborate dal Gestore che prevedono nel 2030 un volume di traffico cargo/posta pari a 429.000 tonnellate e 895.000 passeggeri all'anno, a fronte di valori inseriti in relazione relativi al 2018 pari a 25.000 tonnellate di cargo e posta e 5.000 passeggeri. Tale dato di riferimento trova parziale riscontro nei dati di Assaeroporti che riportano per il 2018 un totale di 8.589 passeggeri (inclusa l'aviazione generale) e di 23.768 tonnellate per il traffico merci e posta.

Sulla base di tali dati l'incremento di traffico previsto al 2030 per il traffico cargo/posta comporta, in base ai valori sopra riportati, una crescita nei 12 anni di quasi + **2000%**, il che rende necessaria una analisi attenta delle conseguenze derivanti dall'impatto ambientale delle attività proposte.

L'incremento esponenziale dell'attività di voli cargo sarà attuato con aeromobili di medie e grandi dimensioni che, come è noto, non consentono performance con angoli di salita e ratei di virata elevati in prossimità del suolo. Ciò determinerà un **impatto acustico** e ambientale sui territori sorvolati prima dell'atterraggio e sulle aree sottostanti alle traiettorie di decollo, concentrato oltretutto nelle ore notturne, quando il mercato dei cargo e dei *couriers* esprime la maggiore operatività. Il Comune di Montichiari sarà direttamente interessato dai sorvoli.

La Relazione Generale del nuovo Piano di Sviluppo non include affatto tale fondamentale tematica, trascurando completamente sia il tema dell'impatto ambientale generato dalla mole aggiuntiva di traffico aereo e le conseguenze sulla popolazione interessata, sia la necessità di prevedere opere di mitigazione o, per impatti non mitigabili, interventi di compensazione a favore della popolazione interessata.

Per quanto attiene al traffico passeggeri, inoltre, si ritiene sottostimato l'incremento previsto (895.000 passeggeri annui al 2030) se si considera, da un lato, che la stessa SAVE, alcuni anni fa, prevedeva circa un 1 milione di passeggeri per l'attuale periodo storico e, dall'altro, che gli aeroporti lombardi limitrofi di Bergamo e Linate sono prossimi alla saturazione, mentre sull'aeroporto di Verona lo stesso gestore di Brescia ha dichiarato una capacità massima inferiore ai 5 milioni di passeggeri. In tale contesto l'aeroporto di Brescia pare, quindi, l'unico in grado di sviluppare traffico passeggeri ad est di Milano. Tale intrinseca potenzialità porta a ritenere del tutto ragionevole che il traffico passeggeri possa raggiungere e superare la soglia del milione di passeggeri all'anno per il 2030. Ne consegue, quindi, un **ulteriore impatto ambientale** che, sommandosi al precedente, necessita di una approfondita valutazione sia in termini di mitigazioni sia di compensazioni da portare compiutamente nel piano di sviluppo.

Si rileva, inoltre, un possibile impatto diretto sull'abitato di Ro di Sopra. La frazione è situata, infatti, in prossimità del sedime aeroportuale e le prime abitazioni sono ubicate a non più di 200 m dal perimetro aeroportuale. In direzione Est, quindi in ulteriore avvicinamento all'abitato di Ro di Sopra, è previsto il prolungamento della pista in testata 32 (vedasi al riguardo l'elaborato "D_03_01_03_Stato_di_Progetto-Sviluppo_al_2030-Tavola_di_dettaglio_parte_2") e ciò, unito all'intensificazione del traffico prevista, determinerà un significativo appesantimento degli impatti già gravanti dai residenti e comporterà, inoltre, un significativo **consumo di suolo agricolo**.

La Relazione Generale descrive, inoltre, la previsione di un'area con *hangar* annesso posta nella zona ad ovest del sedime aeroportuale, che talvolta è indicata semplicemente come area manutenzione e talaltra come area di manutenzione e demolizione aeromobili.

Si sottolinea che gli impatti degli impianti di demolizione aeromobili possono generare **inquinamento da particelle volatili** di sostanze tossiche di difficile contenimento. E' quindi essenziale che il Gestore chiarisca quali siano le esatte previsioni, dando una connotazione univoca alle attività pianificate in tale area, precisando quali siano le prescrizioni vincolanti volte ad impedire qualsiasi inquinamento ambientale e conseguente rischio per la salute pubblica. In ogni caso si esprime sin da ora contrarietà assoluta all'insediamento di attività di demolizione di aeromobili.

In tema di **viabilità e impatti sul traffico**, infine, si sottolinea che:

l'analisi degli impatti derivanti dall'incremento di traffico veicolare indotto dallo sviluppo aeroportuale sulla

viabilità esistente non è sufficientemente approfondito. Si ritiene indispensabile un coordinamento delle opere di adeguamento infrastrutturale con l'incremento delle attività aeroportuali e la definizione di un cronoprogramma che tenga conto del sopravvenire di tali esigenze. Ciò in considerazione del fatto che la viabilità esistente risulta già inadeguata alle esigenze attuali.

Sempre in tema di adeguamento infrastrutturale, poi, si ritiene del tutto inadeguata la prevista dotazione di parcheggi a servizio del traffico civile.

Da ultimo si sottolinea come, dalla lettura della relazione, sembrano emergere alcune imprecisioni quali il riferimento ad un presunto collegamento bus con la stazione di Brescia che non sembra esistere, o il mancato rimando ai *players* dello sviluppo cargo recente, o il rimando alla *Jadecargo* che, a quanto è dato sapere, ha terminato le operazioni diversi anni fa.

Si ritiene quindi opportuno redigere con maggiore accuratezza e con completezza sui delicati temi ambientali un documento programmatico di fondamentale importanza per l'aeroporto e per i territori limitrofi, che preveda azioni di monitoraggio e, laddove possibile, azioni mitigative, fatto salvo che per tutti gli impatti non mitigabili si dovranno individuare adeguati interventi compensativi.

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Montichiari (BS), 07/10/2019



Il dichiarante

Marco Togni

(Firma)