

**Stefano Belli ante DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0025621.08-10-2019**

**Da:**  
**Inviato:** martedì 8 ottobre 2019 00:10  
**A:** Stefano Belli - Luxor s.p.a.  
**Oggetto:** Fwd: osservazioni SIA D'Annunzio  
**Allegati:** COMUNE CARPENEDOLO-PROCEDURA ATERRAGGIO 09-05-06.pdf;  
20191007170652034.pdf; 20191007170759059.pdf; Belli Stefano.docx

Buongiorno,  
Ieri sera ho cercato di inviare alla vostra PEC la mail, ma con esito negativo.  
Pertanto invio in data 08/10/2019 tramite fax la documentazione sotto riportata con la speranza che sia accettata.  
Attendo vostro riscontro per accettazione della comunicazione.  
Potete scrivermi a [stefano@luxor.it](mailto:stefano@luxor.it)  
Cordiali saluti.  
Stefano Belli.

----- Original Message -----

**Subject:** osservazioni SIA D'Annunzio  
**Date:** Mon, 07 Oct 2019 23:58:31 +0200  
**From:**  
**To:** <DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it>

Buona sera,  
Sotto riporto osservazione SIA in merito alla Struttura aeroportuale di Montichiari BS.  
Attendo vostra conferma di ricezione Mail.  
Cordiali saluti.

**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.

**PRESENTA**

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

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

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

[REDACTED]

- X 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)  
 X Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro [REDACTED]

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

[REDACTED]

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

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

**OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
 (SIA) DEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)  
 AEROPORTO D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI CIRCA IL**

## PIANO DI SVILUPPO AEROPORTO 2030

Premessa: dalla lettura delle 1336 pagine dello Studio di Impatto Ambientale si prende atto della volontà della Società di gestione di implementare la struttura aeroportuale avendo la Concessione quarantennale dal 2013: prolungamento della pista di 460 metri di cui 85 a sud (testata 32) e 375 a nord (testata 14), nuovi magazzini cargo, area di manutenzione, nuovo deposito carburante, piazzola spedizionieri, spostamento di un tratto della SP 37, opere di mitigazione e di compensazione. Il tutto per una spesa preventivata di 101 milioni di Euro.

Dopo una attenta lettura del documento SIA seguono le seguenti osservazioni a cui attendiamo una risposta:

### Relazione

#### Punto 1- monitoraggio ambientale e il PMA pag 6

Non sembra esserci una visione olistica della gravità dell'ambiente dell'area aeroportuale del D'Annunzio circondata da cave, laghetti di cava e ben 11 discariche con 12 milioni di metri cubi di rifiuti di varia tipologia superando l'indice di pressione previste dalla norme della Regione Lombardia. Aggiungasi gli sversamenti zootecnici fuori di misura per l'abnorme presenza di allevamenti di vario tipo e lo sversamento di 364.000 ton/anno di fanghi e gessi da parte di 3 Aziende dell'area in oggetto.

La precarietà di questo ambiente è stata dimostrata dalla gravissima epidemia di legionella di tipo 1, 2 e 14 che ha interessato 8 Comuni (Montichiari, Carpenedolo, Visano, Remedello, Calvisano, Acquafredda, Isorella) dell'asse del fiume Chiese nel settembre 2018 con 1.017 casi di cui una decina di decessi. Evento unico al mondo che ha allarmato tutte le strutture sanitarie di Brescia e Mantova oltre che ARPA, Prefettura e Istituto Superiore di Sanità. (Si allega studio

scientifico sulla epidemia di Legionella-allegato 2)

Punto 3 aria e clima pag.13

Si sminuisce il contributo all'inquinamento dell'aria da parte dell'attività aeroportuale mentre non si considera l'effetto cumulativo dai vari fattori di rischio ambientali (NO2, SO2, PM10, PM2,5) secondo il principio di precauzione

Punto 4.2 il traffico atteso pag.24

Ci si chiede su quali basi prospettiche si fa la seguente affermazione: "evoluzione della domanda di traffico attesa" se non per una visione prettamente mercantile ed economicistica. Si afferma una ipotesi nel 2025 di 772.000 passeggeri e 369.000 tonnellate di merci mentre nel 2030 si ipotizzano 895.000 passeggeri e 429.000 tonnellate di merci.

Punto 5 fauna pag 33

Si conferma l'ambito territoriale fortemente antropizzato sia dall'uomo con le sue attività agricole e industriali sia da parte di una fauna particolarmente ricca rimarcando il rischio di *bird strike*

Punto 7.3.4 pag 46

Si ritiene opportuno aumentare i punti di monitoraggio del rumore posizionandone uno nuovo a Mezzane di Calvisano ( BS )

### **Sintesi non tecnica**

Punto 3.motivazione dell'opera pag 35

La previsione di 24.451 movimenti/anno corrispondono a 67 movimenti die che superano il limite di 46 movimenti die della VIA del 1999

Punto 4.1 Alternative valutate pag 37

La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti di un'area geografica già enormemente abusata dal punto di vista ambientale chiamata dai mass media "Pattumiera d'Italia"

#### Punto 6.3 operatività aeronautica pag 49

La prospettiva nel 2025 di avere il 100% di atterraggi e l'80% di decolli dalla pista 32 offre alcune riflessioni pensando alla situazione che verrà a crearsi sulla direzione di Carpenedolo (13.096 abitanti) in stretto contatto con Mezzane di Calvisano.

Si allega la lettera (allegato 1) del Comune di Carpenedolo del 9/5/2006 prot.n.6713, firmata dai Sindaci di Carpenedolo, Castenedolo, Ghedi e Montichiari indirizzata al Ministero delle infrastrutture Trasporti, Ministero dell'Ambiente, a ENAC, ENAV, Regione Lombardia e ARPA con la proposta del Com.te Mansutti di una procedura di avvicinamento strumentale ILS+DME-P RWY 32 che prevedesse una angolazione di 15° alla pista 32. Questa potrebbe essere una soluzione di compromesso che potrebbe salvaguardare la Comunità di Carpenedolo ma potrebbe creare GROSSI DANNI A MEZZANE DI CALVISANO (BS).

#### Punto 7.3.5 Salute umana pag 84

Contraddittoria la affermazione che "l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile" seguito poi dalla prospettiva di un intervento diretto di mitigazione su 31 edifici a destinazione residenziale.

Si riportano i dati della ASL di Varese circa l'aeroporto di Malpensa con uno studio di 12 anni (1997/2009) dove emerge un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% e un aumento dei ricoveri ospedalieri del 23,8% rispetto ad una media del 14%

#### Punto 7.4 Tematiche connesse al rischio aeronautico. Pag.88

E' incredibile nella valutazione dei piani di rischio l'assenza del Comune di Calvisano che si trova accanto l'asse di avvicinamento alla testata 32 a 7 Km di distanza. Si fa riferimento solo ai Comuni di Castenedolo, Ghedi e Montichiari.

### SIA parte 1

Punto 1.3.2 Le osservazioni degli Enti. Pag.6

Interessanti le osservazioni del Comune di Castenedolo con n.prot.0016756 del 7/6/2018 inerenti:

1-compensazioni relative alla modifica della viabilità proposta

2-osservazioni ambientali

3-compensazioni ambientali

Non si comprende l'assenza di osservazioni da parte dei Comuni di Carpenedolo e Calvisano

Punto 2.1 articolazione dello SIA pag.9

Alla luce del punto 9 sugli impatti ambientali significativi e negativi del progetto...ai rischi di gravi incidenti/calamità.....

La comunità è dell'avviso di favorire l'alternativa zero

Punto 2.2.3 le alternative pag.13

La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti della zona

Punto 4.1.2 Traffico aviazione commerciale passeggeri pag.22

Si prende atto della posizione nel 2018 del D'Annunzio rispetto ai

passaggeri in 37° posizione con 8.589 presenze e rispetto al traffico merci al 6° posto con 23.768 ton. di cui 16.214 dovuto al traffico postale. Circa le 16.214 ton. movimentate nel 2018 dalle Poste Italiane, si denuncia come gli attuali voli notturni dei postali sia inibito dal DPR 476/1999 che vieta i voli notturni dalle ore 23 alle 6 eccetto i voli di Stato. Inoltre aggiungasi che ogni movimento notturno è equivalente a 10 movimenti. In tal modo i voli postali (attuali 10 voli x 2=200 voli equivalenti) superano l'autorizzazione del 1999 che permetteva 46 movimenti die. Ciò è stato oggetto di una denuncia alla Procura di Brescia da parte di Cambiarotta ( associazione di Carpenedolo ).

Punto 7.2.4 La pianificazione urbanistica comunale pag.43

Non facendo parte del sedime aeroportuale “non evidenziando quindi ovviamente nessun tipo di interferenza con le previsioni del piano”. Non si capisce il perché del quindi e dell'ovviamente. Adiacente a Mezzane di Calvisano sorvolano a poche centinaia di metri di altitudine tutti gli aerei in arrivo al D'Annunzio e tutti i cittadini hanno perfettamente compreso il grave disagio della presenza di questi aerei.

SIA parte 2

Punto 1.1.1 pag.7

Si conferma che il sedime aeroportuale si trova in presenza rilevante di cave. In effetti dal 1986 al 2011 attorno al sedime aeroportuale si trovano ben 11 discariche sulle precedenti cave con 12 milioni di m3 di rifiuti di varia natura superando di molto l'indice di pressione stabilito dalla Regione Lombardia. Non si calcolano le discariche non autorizzate precedenti al 1986. Aggiungasi inoltre la presenza di numerosi laghi formati in numerose cave. Tutte situazioni di richiamo per migliaia di uccelli con il rischio possibile di bird strike.

Punto 3.5.1.1 inventario delle principali sorgenti inquinanti pag.125

Si conferma la natura inquinante di ogni struttura aeroportuale e dovuta

a vari elementi:

1-aeromobili che emettono una notevole emissione di particelle inquinanti (CO, Nox, CO2) e la grande quantità di ossigeno bruciato

2-gruppi elettrogeni ausiliari

3-traffico veicolare sulla pista

4-traffico veicolare (auto, bus, camion) degli utenti (lavoratori e cittadini) della struttura

Punto 4.4.12 uso del suolo pag.208

Non si menziona il territorio di Calvisano.

Punto 4.4.10 Stato qualitativo delle acque sotterranee pag 203

Si rimarca come la qualità delle acque di falda presentano spesso delle gravi criticità per la presenza di composti azotati, fitofarmaci, sostanze farmaceutiche, composti organolettici (solventi clorurati), metalli come il Cromo esavalente. Perché dunque aggiungere ulteriori sostanze tossico-nocive grazie all'attività aeroportuale?

Punto 4.4.11 Vulnerabilità della falda pag 205

Si sottolinea la gravità della pressione esercitata sui territorio dai carichi agricolo-zootecnici.

Punto 5.4.2 vegetazione reale pag 229

Si conferma la predominanza della monocoltura a mais dimostrando come la biodiversità sia scomparsa sulla nostra pianura. Ciò per l'utilizzo non solo per il trinciato ma anche per l'abnorme sviluppo dei biodigestori per produrre biogas e energia elettrica visti i bonus economici dello Stato nella logica equivoca della *green economy*. Il problema è che questa monocoltura richiede quantità enormi di acqua

prelevata dal fiume Chiese e dalle falde creando una ulteriore crisi del sistema. Vedasi la epidemia da polmonite da legionella nel settembre 2018. Fiume Chiese che si trova a 2,1 Km dall'aeroporto.

A pag.232 si afferma come il 25,9% della superficie visibile sia completamente antropizzata per la presenza di centri abitati, dalle vie di comunicazione, da cave e discariche e dai 2 aeroporti di Montichiari e di Ghedi

Punto 5.8.1 rete ecologica regionale RER pag. 256

Si sottolinea la importanza del corridoio ecologico primario del fiume Chiese per lo spostamento della fauna.

Punto 7.4 la qualità dell'aria e il rumore in relazione alla salute umana pag. 287

Si equivoca sul concetto di "fastidio" con il grave disagio fisico e psichico dovuto al rumore inequivocabile dovuto al sorvolo degli aeromobili. Si fa giustamente riferimento al concetto di Salute dell'OMS (LA SALUTE è UNO STATO DI COMPLETO BENESSERE FISICO, MENTALE E SOCIALE E NON SEMPLICEMENTE L'ASSENZA DI MALATTIA) e pertanto non si può affermare che la presenza dell'infrastruttura aeroportuale non rappresenti un fattore di rischio rispetto al sistema antropico complessivo del territorio. Si ricordano di nuovo i dati della ASL di Varese circa l'aeroporto di Malpensa con uno studio di 12 anni (1997/2009) dove emerge un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% e un aumento dei ricoveri ospedalieri del 23,8% rispetto ad una media del 14%.

Punto 7.6.2 Mortalità pag.310

Si prende atto dai dati ISTAT che a Brescia il tasso di mortalità è lievemente inferiore rispetto alla Lombardia e all'Italia ma questo non giustifica il fatto di implementare altri fattori di nocività ambientale con

la presenza dell'attività aeroportuale per raggiungere o superare i dati di mortalità del nostro Paese. Da notare, al contrario, che il 3° rapporto dello studio Sentieri dell'ISS e AIRT rileva a Brescia una maggiore incidenza di tumori maligni +10% degli uomini e +14% nelle donne; melanomi della cute +27% negli uomini e +19% nelle donne; linfomi non-Hodgkin +14% negli uomini e +25% nelle donne; tumori alla mammella +25%.

#### Punto 7.7 Fattori di pressione pag.323

Si equivoca perché, da un lato, si afferma il livello di criticità relativo agli aspetti idrogeologico, meteorologico, sismico, incendi boschivi, industriale, incidenti stradali, incidenti sul lavoro, insicurezza urbana per affermare, poi, che tutto ciò non costituisce un fattore di interazione con il Piano di Sviluppo Aeroportuale.

#### Punto 7.8.1 Qualità dell'aria pag.328

Pur ammettendo che i rischi delle varie sostanze sia nei limiti di legge, secondo il principio di precauzione, si porta l'attenzione della mancata conoscenza scientifica della interazione biologica dei vari fattori chimici ambientali ipotizzando una alterazione genetica del DNA secondo le conoscenze dell'epigenetica.

### **SIA parte 3**

#### Punto 5.2 modalità d'uso dell'infrastruttura di volo, rotte e procedure di volo pag.39

Si afferma che già dal 2025 si utilizzerà la testata 32 per il 100% di atterraggi e l'80% di decolli. Pertanto si ribadisce la preoccupazione dei cittadini di Mezzane di Calvisano.

Sul tema delle rotte si allega la lettera del Comune di Carpenedolo del

9/5/2006 prot.n.6713, firmata dai Sindaci di Carpenedolo, Castenedolo, Ghedi e Montichiari indirizzata al Ministero delle infrastrutture Trasporti, Ministero dell'Ambiente, a ENAC, ENAV, Regione Lombardia e ARPA con la proposta del Com.te Mansutti di una procedura di avvicinamento strumentale ILS+DME-P RWY 32 che prevedesse una angolazione di 15° alla pista 32. Questa potrebbe essere una soluzione di compromesso che potrebbe salvaguardare la Comunità di Carpenedolo ma potrebbe creare un probabile danno alla frazione di Calvisano ( Mezzane di Calvisano ).

#### SIA parte 4

-

Punto 12,2 il rumore aeronautico agli scenari 2025 e 2039 pag.151

Si sottolinea come l'utilizzo di aeromobili di grandi dimensioni C, E e F aumenta maggiormente i rischi ambientali per i cittadini dell'area

-

Punto 12.2.3 output del modello pag 157

Si conferma la gravità della mancanza di zonizzazione acustica aeroportuale.

#### SIA Parte 5

Punto 1.1 il concetto di prevenzione pag.3

Si conferma la vicinanza alla testata 32 di edifici da proteggere o eliminare dichiarando inoltre la vicinanza con importanti nuclei residenziali con indubbio incremento delle interferenze ambientali e di rischio aeronautico. Pertanto rispetto ai 3 items: **prevenzione, mitigazione, compensazione**, si richiede di prendere in considerazione la ipotesi di spostare l'avioleina di avvicinamento alla testata 32 per evitare l'impatto acustico, ambientale e alla salute.

Punto 3.1 gli impatti dell'opera sul clima pag.12

E 'pleonastico richiamare l'attenzione sull'apparente scarso apporto di CO2 del D'Annunzio (19.274,742 tonn. di CO2 nel 2030 pari allo 0,87%) rispetto al contributo del settore aeronautico nazionale (2220,72 KT) o delle sorgenti complessive della provincia di Brescia di 6825 KT pari allo 0,28%.L'inquinamento c'è e rimane assommandosi comunque alla produzione di CO2 di tutta l'area.

### Punto 6.1 Rumore di origine aeronautica pag.33

Si scrive dell'attività notturna del trasporto merci dalle ore 23 alle 6. Ci si dimentica di scrivere che l'attività notturna è inibita secondo il DPR 476/1999 con l'unica eccezione per i voli di Stato e dei voli postali autorizzati. Ci si chiede se questi voli postali sono stati autorizzati.

Belli Stefano

Il/La Sottoscritto/a 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](http://www.va.minambiente.it)).



#### **ELENCO ALLEGATI**

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX -

1-Comune Carpenedolo: procedure di atterraggio 4/5/06

2-Modulo compilato e firmato.

Luogo e data Calvisano 07/10/2019

Il/La dichiarante Stefano Belli

---

**Allegato 1**

---

Con Tiscali Mobile Smart 30 hai minuti illimitati, 30 Giga e 100 SMS a soli 7,99€ al mese. L'attivazione è gratis e disdici quando vuoi. <http://tisca.li/smart30>

Con Tiscali Mobile Smart 30 hai minuti illimitati, 30 Giga e 100 SMS a soli 7,99€ al mese. L'attivazione è gratis e disdici quando vuoi. <http://tisca.li/smart30>

---

[1][1] Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.

**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.

II/La Sottoscritto/a

BELLI STEFANO

II/La Sottoscritto/a

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

**PRESENTA**

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

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

VIA DEL PMA AEROPORTO D'ANNUNZIO  
DI MONTICHIARI BRESCIA

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- 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

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- Atmosfera  
 Ambiente idrico

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro [REDACTED]

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

VEDERE MAIL

Il/La Sottoscritto/a 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](http://www.va.minambiente.it)).

[REDACTED]

**ELENCO ALLEGATI**

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - [REDACTED]

Luogo e data CALVISANO 07/10/2019

Il/La dichiarante  
  
[REDACTED]



# COMUNE DI CARPENEDOLO

PROVINCIA DI BRESCIA

Prot. n. 6713  
Carpenedolo, 9/5/2006

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Direttore Generale del Dipartimento  
della Navigazione Marittima e Aerea  
Viale Cavour 115  
00144 Roma

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio**

Ai Direttori  
-Direzione ricerca Ambientale e Sviluppo  
-Direzione Salvaguardia Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma

Spett.le Prof.  
**Vito Riggio**  
ENAC  
Viale del Castro Pretorio, 118  
00185 Roma

Spett.le Com.te  
**Silvano Manera**  
ENAC  
Viale del Castro Pretorio, 118  
00185 Roma

Spett.le  
Direttore Generale  
**Ing. Raffaele Rizzi**  
ENAV  
Via Salaria 716  
00189 Roma

Spett.le Dott.  
**Massimo Bitto**  
ENAC  
Presidente Commissione Aeroportuale di Montichiari  
Aeroporto Malpensa 2000  
21010 Malpensa 2000 (VA)

**Brigata Spazio Aereo**  
Spett. Comandante

Aeroporto CentoCelle  
Via di CentoCelle 301  
00175 Roma

Spettabile Sig.  
**Umberto Corvari**  
ENAV S.p.A.  
Via Salaria, 716  
00199 Roma

**Dott. Giuseppe Bruno**  
Regione Lombardia  
Via Fabio Filzi, 22  
20124 MILANO

**ARPA - Agenzia Regionale Protezione Ambientale**  
Settore Agenti Fisici  
Via Restelli, 1  
20124 Milano  
p.c.  
Componenti Commissione Aeroportuale  
e Tribunale nel quale sono state inoltrate esposti / denunce

**Oggetto: Aeroporto Montichiari, richiesta adozione di:**

- (a) **procedura addizionale S.I.D. SUD pista 14,**
- (b) **procedura ILS "offset" pista 32,**
- (c) **una rianalisi del traffico per la elaborazione di una riduzione preliminare dell'impatto acustico connesso alle operazioni di volo.**
- (d) **allegati - Lettera inviata dai quattro Sindaci alla DCA Linate, Lettera alla DCA Malpensa, Proposta ILS "offset" e/o equivalenze, ecc.)**

A seguito dell'incontro informale avvenuto presso la sala riunioni ENAC - DCA Bergamo Orio al Serio lo scorso 29 marzo, alla presenza del Direttore dott. Massimo Bitto, di responsabili della Società Aeroporto Catullo e rappresentanti dei quattro Comuni insediati nella Commissione Aeroportuale (art. 5 D.M.31 - 10 - 97); i sindaci dei sottoscritti Comuni formalizzano le richieste anticipate al tavolo,

Rilevando i ritardi dei lavori della stessa Commissione Aeroportuale:

- insediata nel 2002 e sostanzialmente mai operativa,
- le evidenze del Decreto VIA del Ministero Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali del 21 - 12 - 2000, in larga parte inapplicato,
- le considerazioni relative all'attività di volo consolidata in questi anni sullo scalo D'Annunzio;

e le ripercussioni "ambientali" sul territorio si sottopone alla Vs. cortese attenzione, in sintesi, la seguente serie di rilievi:

- I. Il Decreto VIA, predisposto ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, aveva pronunciato giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del progetto d'attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" in Comune di Brescia (BS) (presentato dalla Società Aeroportuale Valerio Catullo di

Verona Villafranca S.p.A.) alla condizione che si fosse ottemperato ad una serie di prescrizioni;

- II. In aggiunta occorre rilevare come anche il traffico analizzato dallo Studio di Impatto Ambientale, il documento sul quale i due Dicasteri hanno valutato l'autorizzazione VIA, non corrisponda al numero/volume dei voli e loro tipologia attualmente operativo sullo scalo di Montichiari;
- III. L'attività cargo del vettore Ocean Airlines e la flotta Boeing 747/200 non ha potuto, infatti, essere stimata dal S.I.A. redatto dalla società VDP con evidenti ripercussioni sul piano operativo quanto sulle ripercussioni acustiche - ambientali;
- IV. Le problematiche associate all'attività addestrativa sul campo (circuiti e circling) della Ocean Airlines, le limitazioni operative derivate da una lunghezza pista critica per decolli al massimo peso commerciale in determinate condizioni ed infine procedure SID verso nord con velocità IAS penalizzanti per procedure ICAO B<sup>1</sup> ma soprattutto per operazioni di volo rapportate alla riduzione dei tempi di volo e politiche fuel saving, stanno determinando riflessi negativi sulla coesistenza tra l'infrastruttura aeroportuale e la Comunità circostante;
- V. La denuncia/esposto inoltrata dal Sindaco di Castenedolo ha in tal senso un valore, nel contempo, emblematico quanto esemplare per i ritardi degli interventi prescritti dal VIA citato;
- VI. L'attività della Ocean Airlines, che ha la base di armamento al D'Annunzio e svolge training iniziale e periodico anche per piloti "ab initio", determina spesso decolli/atterraggi notturni oltre ai diurni con una frequenza di bassi sorvoli sulle città di Castenedolo (le alture/oroografia/ubicazione appare davvero incisiva), Carpenodolo e Montichiari davvero insolito. Con le questioni del rumore percepito e rischio incidenti che, a parere degli scriventi, ancora non del tutto valutato;
- VII. Le considerazioni ricorrenti attinenti le alberature elevate posizionate a sud della pista e le esigenze di allungamento della pista verso sud e nord sembrerebbero confermare gli interrogativi che stiamo ponendo.

In attesa che i lavori della Commissione Aeroportuale "rumore" possano autorevolmente elaborare scenari adeguati di mitigazione acustica, in rapporto alle naturali prospettive evolutive e strategie di potenziamento aeroportuale, peraltro ancora non del tutto esplicitate, e risolvere le problematiche inerenti l'impatto acustico al suolo e conseguentemente la destinazione d'uso A, B e C delle zone relative, indichiamo alcune soluzioni, ritenute preliminari dai nostri tecnici, per l'identificazione e riduzione dell'impatto sonoro sui cittadini residenti nell'intorno aeroportuale:

- 1) Regolamentazione dell'addestramento in volo secondo criteri di fasce orarie di salvaguardia e tutela dei cittadini (divieto notturno, arco giornaliero 09.00 - 12.00/15.00 - 19.00, divieto festivi - domenicali)
- 2) Zona circuito/circling ad ovest della pista

<sup>1</sup> Le velocità IAS massime previste dalle SID dalla pista 32, restrittive per la flotta di categoria D andrebbe inoltre correlate alla virata con riduzione del gradiente di salita e relativo aggravio del carico acustico al suolo.

- 3) Rispetto delle rotte e delle quote durante i voli d'addestramento *evitando il sistematico sorvolo del centro di Castenedolo*
- 4) Valutazione di quota e procedura "one engine out" a salvaguardia della Comunità
- 5) Analisi nell'ambito delle procedure convenzionale ILS di una procedura ILS offset 32 nel rispetto della normativa JAR 1430 Appendix 1 (contemplate anche da EUROCONTROL) al fine di evitare il sistematico sorvolo di Carpenedolo (vedi una prima ipotesi nell'allegato) ed adozione in "buone" condizione meteo
- 6) Analisi di una Standard Instrument Departure supplementare per la pista 14, in grado di seguire la radiale in un arco tra 150/160° BSA VOR DME, onde ridurre il sorvolo in decollo (in particolare per la flotta wide body cargo) di Montichiari, Carpendolo e Castenedolo.

Nell'ambito della Commissione Aeroportuale di Montichiari riteniamo possano inoltre essere valutate altre strumentazioni, procedure e profili di volo, tecnologicamente avanzate (Precision R - NAV, MLS, GLS ed altre) indispensabili a circoscrivere l'impatto ambientale - acustico originato dagli aeromobili in basso sorvolo nell'intorno aeroportuale, quali:

- **Procedura di discesa CDA**
- **Low drag low noise approach**
- **Adozione di glide slope ILS superiore a 3°**
- **Adozione HALS per flotte Categoria C ed inferiori sulla pista 14**

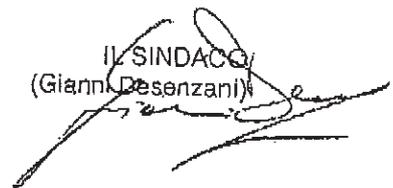
In attesa di un Vs. riscontro, da un lato per una prossima convocazione della Commissione Aeroportuale di Montichiari, dall'altra per rappresentare ai responsabili della Brigata Spazio Aereo e/o ENAV/ENAC soluzioni e varianti nella procedura ILS offset quanto nella SID SUD pista 14, si porgono cordiali saluti.

Per la parte tecnica

Com.te Giuliano Mansutti




IL SINDACO  
(Gianni Desenzani)



Per presa visione:

Comune di Castenedolo  
Il sindaco

Comune di Ghedi  
Il sindaco

Comune di Montichiari  
Il sindaco

