



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE

Alla Direzione Generale per le Valutazioni e le  
Autorizzazioni Ambientali  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

e p.c. Al Coordinatore della SVIA  
Dott. Gaetano Bordone  
SEDE

**OGGETTO: [ID\_VIP 4799] Istruttoria VIA, Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia - Montichiari.  
Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, Proponente ENAC.  
Richiesta di integrazioni**

Su richiesta del Coordinatore della Sottocommissione VIA, a seguito delle attività di analisi e di valutazione della documentazione presentata ed in seguito alla riunione tenutasi presso il MATTM in data 17/10/2019, si ritiene necessario chiedere al Proponente gli approfondimenti di seguito indicati:

**1. PARERI E STUDI PREGRESSI**

- 1.1. Trasmettere riscontri in merito al precedente decreto di compatibilità ambientale e alle relative verifiche di ottemperanza.
- 1.2. Fornire un riscontro in merito alla relazione tra il nuovo PSA e i limiti al numero di movimenti posti dal vecchio decreto.
- 1.3. Fornire riscontro in merito alla procedura di screening svoltasi con la DVA del MATTM, citata nel corso della riunione del 17.10.2019 c/o il Ministero dell' Ambiente.
- 1.4. Fornire riscontri rispetto al numero di movimenti notturni attuali e futuri e relative autorizzazioni.

**2. STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

- 2.1. Dalla sintesi delle previsioni di traffico si evidenzia un importante incremento di traffico previsto per il 2030, pertanto risulta necessaria da parte del Proponente una attenta analisi dell' impatto dovuto all' inquinamento atmosferico e acustico derivanti dalle attività proposte. Inoltre, visto il significativo incremento delle attività di volo cargo e del traffico, risulta necessario effettuare un approfondimento dell' impatto sui territori comunali interessati dai sorvoli prima dell' atterraggio e sulle aree interessate dalle traiettorie di decollo e quindi della necessità di prevedere opere di mitigazione e, laddove non risultasse possibile prevedere mitigazioni, interventi di compensazione per la popolazione interessata.
- 2.2. Occorre, infine, potenziare lo studio del "rischio aereo", in funzione di tutte le prevedibili rotte di volo e delle presenze di siti residenziali e/o industriali potenzialmente interferiti/vulnerabili, valutando i possibili rischi per la salute umana e per l' ambiente in relazione alla specifica situazione urbanistica/abitativa del territorio nell' intorno aeroportuale.

In merito al quadro di riferimento programmatico

- 2.3. Il Proponente verificherà la coerenza del progetto con il Piano regionale degli Interventi per la Qualità dell' Aria, fornendo le opportune specifiche azioni legate all' opera in progetto da individuare ai fini della riduzione delle concentrazioni degli inquinanti.
- 2.4. Il Proponente provvederà ad approfondire la coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 con i più recenti dettami normativi a livello europeo che hanno come obiettivi la riduzione delle

ID Utente: 6770  
ID Documento: CTVA-6770\_2019-0055  
Data stesura: 20/12/2019

*Tuteliamo l' ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223063 3064 - Fax 06-57223082  
e-mail: ctva@minambiente.it - e-mail PEC: ctva@pec.minambiente.it

emissioni di CO<sub>2</sub>.

#### In merito alla componente meteo - climatica

2.5. Si ritiene necessario, per una completa caratterizzazione meteo climatica dell'area di studio, relativamente sia all'analisi meteo climatica effettuata utilizzando i dati dell'Atlante Climatico dell'Aeronautica Militare - Brescia Ghedi che all'analisi meteo climatica con i dati meteo-climatici relativi all'anno 2017 della centralina di Brescia Montichiari: riportare in formato tabellare (in %, ecc.) la direzione e velocità del vento espressa in frequenze annuali (millesimi) e le classi di stabilità espressa in frequenze stagionali e annuali (millesimi) ed in forma grafica la distribuzione delle frequenze annuali di direzione e velocità del vento e le classi di stabilità atmosferica, evidenziando eventuali situazioni di criticità (es. velocità del vento basse prossime alle calme di vento (0-0,5 m/s), ecc.). Tali elaborazioni statistiche devono considerare la direzione del vento suddivisa in 16 settori di ampiezza 22.5°, a partire dal Nord geografico, e la velocità del vento ripartita in 6 classi.

#### Componente atmosfera: allo stato attuale

2.6. Si ritiene necessario caratterizzare l'area in progetto individuando e localizzando le fonti emissive di inquinanti presenti sul territorio.

2.7. Per la caratterizzazione della qualità dell'aria si ritiene necessario:

- a) - localizzare su mappa tutte le stazioni fisse e private ricadenti nell'area di studio identificandole rispetto all'area di intervento;
- b) - riportare i dati di concentrazione misurati da tutte le centraline fisse/private ricadenti nell'area oggetto di studio ed evidenziare situazioni di criticità, quali superamenti dei limiti di legge, che scaturiscono dal confronto tra i valori misurati ed osservati per tutti gli inquinanti considerati.

#### Componente atmosfera: Simulazioni modellistiche-scenario attuale e scenario futuro

2.8. Il Proponente provvederà a stimare i fattori di emissione dei parcheggi P1 e P2 non solo al 2025, ma anche al 2017, considerando nel calcolo tutti i parcheggi definiti per lo scenario attuale.

2.9. Per le simulazioni modellistiche relative allo scenario attuale si ritiene necessario, vista la complessità del traffico stradale indotto legata ad un importante incremento delle attività aeroportuali in termini di incremento di traffico previsto al 2030 rispetto allo scenario attuale, analizzare separatamente la stima degli impatti delle ricadute degli inquinanti al suolo del traffico stradale indotto.

2.10. Vista la complessità del traffico stradale indotto, legata ad un importante incremento delle attività aeroportuali in termini di incremento di traffico previsto al 2030 rispetto allo scenario attuale, il Proponente provvederà ad analizzare separatamente la stima degli impatti allo stato attuale (anno 2017) e per i due scenari futuri di riferimento (intermedio: 2025 e di progetto: 2030). Tale analisi dovrà avvenire attraverso l'uso di un adeguato modello di simulazione per sorgenti lineari, al fine di avere un raffronto basato sull'influenza del solo traffico. In particolare, è necessario analizzare la stima degli impatti delle ricadute degli inquinanti al suolo del traffico stradale indotto considerando tutte le tratte interessate e non solo la SP37 (come nello studio presentato), per gli scenari attuale, intermedio e di progetto, utilizzando:

- a) per gli scenari da simulare (attuale, intermedio e di progetto) lo stesso dominio di calcolo;
- b) i dati meteo rappresentativi dell'area oggetto di studio, evidenziando eventuali situazione di criticità;
- c) i flussi di traffico, riportando oltre al traffico annuo anche il traffico giornaliero medio, per tutte le tratte interessate dal traffico indotto dall'esercizio dell'aeroporto, considerando anche i flussi derivanti dalle strade statali/provinciali, autostrade e raccordi esistenti in un ambito territoriale sufficientemente rappresentativo;
- d) i fattori di emissioni medi di tutti gli inquinanti tipici del traffico veicolare, fornendo elementi dettagliati sul parco veicolare per gli scenari considerati.

Inoltre, nella relazione di analisi, il Proponente provvederà a riportare:

- e) il confronto (gap di concentrazioni degli inquinanti) tra i dati di concentrazione simulati e i dati misurati dalle centraline fisse di qualità dell'aria;
- f) i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo sia su mappa che in formato tabellare ai recettori residenziali, ricadenti in tutti i comuni direttamente coinvolti nell'azione di piano, riferendoli ai valori limite riportati nel D.Lgs. 155/2010.

#### Componente atmosfera: Stima degli impatti in fase di cantiere

- 2.11. Il Proponente provvederà ad integrare l'analisi degli impatti per la fase di cantiere considerando tutti gli interventi finalizzati allo sviluppo dell'aeroporto riportati nel PSA, nonché ad analizzare la stima degli impatti indotti dal traffico in fase di cantiere, riportando:
- a) la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali da e verso i cantieri operativi e il cantiere base ed i fattori di emissioni per tutti gli inquinanti in input al modello di simulazione;
  - b) i flussi di traffico (numero di veicoli, tratte interessate, ecc.) generati da ogni singolo cantiere e cumulati lungo le viabilità percorse, considerando quindi tutte le infrastrutture esistenti interessate dai suddetti flussi di cantiere in un ambito territoriale sufficientemente rappresentativo;
  - c) la stima delle ricadute a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere e del sollevamento polveri causato dal movimento dei mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili.
- 2.12. Il Proponente provvederà ad integrare l'analisi di cui al punto precedente con una cartografia tematica in scala adeguata, che individui le aree più sensibili, e a riportare sia su mappa che in formato tabellare i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori individuati.

#### Componente atmosfera: Misure di mitigazione

- 2.13. Il Proponente provvederà ad integrare lo studio dettagliando, per tutti interventi che verranno effettuati in fase di cantiere, le misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico individuando in particolare tutte le situazioni in cui si rende necessario adottare tutte le modalità operative utili ad impedire il più possibile il sollevamento delle polveri dalle aree di cantiere.
- 2.14. Il Proponente provvederà ad integrare lo studio con l'indicazione di opportuni interventi per la mitigazione da prevedersi durante la fase di esercizio.

#### Componente rumore: Definizione del clima acustico ante-operam

- 2.15. La definizione del clima acustico ante-operam prevede il censimento e la caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore insistenti sul territorio e il censimento dei ricettori e l'entità dell'impatto al quale sono sottoposti, mediante una campagna di monitoraggio in situ e una successiva simulazione modellistica, al fine di analizzare lo stato attuale. L'assenza di tale analisi impedisce di valutare se il territorio è in grado di ospitare una sorgente di rumore quale l'opera proposta, che vede i movimenti aerei passare da 8099 nel 2018 a 24.451 nel 2030. Il giudizio di trascurabilità del traffico stradale deve essere supportato dalla entità dei livelli attualmente prodotti, che devono essere misurati. Inoltre, a poca distanza dall'opera oggetto di trasformazione, è situato l'aeroporto militare di Brescia Ghedi, il cui contributo al clima acustico della zona deve essere tenuto in considerazione, nelle modalità ritenute conformi alla tipologia di sorgente, nelle fasi di valutazione del clima acustico. Non sono inoltre riportati i riferimenti legislativi regionali, riferiti al rumore aeroportuale. Il contributo delle infrastrutture di trasporto al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione dettati dalla classificazione acustica comunale, all'esterno delle fasce di pertinenza, in ottemperanza al decreto citato, deve essere considerato, anche in assenza di piani di risanamento comunali. In particolare, per quanto riguarda l'aeroporto di Brescia Montichiari, la definizione della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, nelle zone A, B e C, ai sensi del D.M. 31/10/97 non è stata approvata e, in presenza dell'impronta acustica della sorgente aeroportuale, una analisi del clima acustico attuale dell'ambito territoriale sottoposto agli impatti,

all'interno e all'esterno della curva di isolivello di 60 dB(A) in Lva ottenuta quale output della simulazione previsionale, adeguatamente dettagliata, risulta necessaria. Il censimento dei ricettori, con relativa destinazione d'uso, riportati nella Carta della distribuzione della popolazione nell'ambito aeroportuale. P2 T13, ma in assenza dei relativi livelli di rumore ai quali sono sottoposti, non consente una lettura adeguata degli impatti allo stato attuale. Il Proponente, pertanto, provvederà ad effettuare la definizione del clima acustico ante-operam dell'ambito territoriale sottoposto all'impatto dell'opera, effettuando il censimento e la caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore insistenti sul territorio (stradali, aeroportuali, industriali, agricole, ecc.) e il censimento dei ricettori e la definizione dell'entità dell'impatto al quale sono sottoposti, mediante una campagna di monitoraggio in situ e una successiva analisi previsionale. In osservanza dell'art.3, c.2 del D.P.C.M. 14/11/97, l'analisi del contributo della sorgente aeroportuale sarà estesa oltre le curve isolivello designate dall'impronta acustica della sorgente aeroportuale, nello stato attuale.

#### Componente rumore: Rumore aeronautico allo stato attuale

2.16. Il Proponente provvederà a definire l'impronta acustica dell'infrastruttura aeroportuale, rappresentando le curve isolivello nell'intervallo di valori compreso tra 55 e 75 dB(A) in Lva, nello stato attuale, garantendo la bontà dei dati di ingresso utilizzati per le simulazioni previsionali, confrontandoli con i dati misurati in situ e verificati mediante l'utilizzo dei tracciati radar.

#### Componente rumore: Impatti in fase di esercizio

2.17. Con riferimento ai movimenti aerei previsti nel periodo notturno, il Proponente provvederà a specificare il numero effettivo, oltre che in percentuale, dei movimenti aerei notturni, effettuati giornalmente o riportando il valore medio della distribuzione mensile, indicando gli intervalli orari nei quali sono previsti i decolli e gli atterraggi (all'interno del periodo 23:00-06:00) e valutando la proposta di alternative di minore impatto con una presenza minore di voli notturni.

2.18. Il Proponente dovrà puntualmente definire gli impatti dell'opera in esercizio all'interno della curva dei 60 dB(A) Lva, rappresentata dall'impronta acustica dell'infrastruttura aeroportuale e all'esterno di tale curva isolivello, caratterizzando i singoli impatti sui ricettori in modo puntuale e rappresentandoli graficamente in scala adeguata, tale da consentire una lettura dettagliata.

2.19. Con riferimento agli scenari 2025 e 2030, data la presenza di 120 abitanti residenti in 31 edifici nella zona caratterizzata da intervalli di valori di Lva compresi tra 65 e 75 dB(A), situazione che configura la non osservanza di quanto prescritto dal D.M. 31/10/97, art. 7, che vieta la presenza di residenze esposte a tali livelli, il Proponente dovrà fornire una descrizione dettagliata e supportata graficamente, a scala adeguata, dei singoli edifici oggetto di tali impatti e valutare situazioni alternative, atte ad evitare tali condizioni.

2.20. La proposta di interventi diretti sui ricettori, nel rispetto dei requisiti posti dal D.M. 31/10/97 e dal D.M. 29/11/2000, assume valore per i ricettori appartenenti alla zona A e alla zona B, coerentemente con le destinazioni d'uso consentite, dalle quali restano escluse, per la zona B, le residenze e dovrà essere corredata da una analisi e da una valutazione che affermi che non sia stato tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione, oppure che sussistano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale che rendano necessarie tali misure.

#### Componente vibrazioni

2.21. Il Proponente provvederà ad integrare lo studio di impatto ambientale con l'analisi della componente "vibrazioni" in fase di cantiere e di esercizio dell'opera, finalizzando la stessa sia alla valutazione degli effetti sugli edifici che sulla popolazione (disturbo). Lo studio dovrà inoltre prevedere l'analisi dei livelli vibrazionali e relativo confronto con i limiti vigenti su tutti i ricettori potenzialmente impattati (individuati planimetricamente e in formato tabellare), nelle fasi di esercizio (atterraggio/decollo) e di cantiere.

#### In merito alla componente acque

- 2.22. Il Proponente provvederà a fornire appositi studi di approfondimento in relazione al mantenimento del principio dell'invarianza idraulica nelle diverse fasi di realizzazione del progetto e nella fase di esercizio.
- 2.23. Il Proponente provvederà a fornire un approfondimento in relazione alla costruzione del secondo depuratore (e relative superfici/acque trattate) previsto in affiancamento al primo e ai nuovi relativi punti di scarico e caratteristiche specifiche.
- 2.24. Il Proponente provvederà a chiarire le modalità di gestione delle acque meteoriche, con particolare riferimento alla dispersione in cava.
- 2.25. Il Proponente provvederà ad aggiornare i dati relativi alla componente acque sotterranee;

#### In merito alla vegetazione, flora, fauna e VINCA

- 2.26. Il Proponente provvederà a fornire la carta della vegetazione dell'area di studio.
- 2.27. Si richiede di chiarire i metodi di monitoraggio effettuati per i censimenti, il numero dei sopralluoghi, le stagioni in cui sono stati effettuati i rilievi essendo l'area interessata da popolazioni presenti tutto l'anno con modalità diverse (riproduttori, migratori e svernanti), almeno a livello di area vasta.
- 2.28. In relazione alla VINCA, il Proponente provvederà a fornire le schede dei siti Natura 2000 analizzati.

#### In merito alla componente salute umana

- 2.29. Occorre presentare uno studio che valuti gli impatti delle nuove opere sulla salute pubblica, con adeguati confronti tra la situazione attuale e quella prevedibile nello scenario di massimo sviluppo del Masterplan aeroportuale.
- 2.30. Nell'ambito dello studio specifico il Proponente provvederà a fornire un aggiornamento in relazione ai dati sulla popolazione presente nel territorio circostante l'infrastruttura, in quanto quelli presentati risalgono al censimento 2011.

#### In merito agli impatti sull'economia locale

- 2.31. Il Proponente provvederà ad effettuare una valutazione dei potenziali impatti sulle aziende agricole, con particolare attenzione verso quelle caratterizzate da produzioni di qualità, ove presenti.

#### In merito agli impatti cumulati

- 2.32. Il Proponente provvederà ad integrare il SIA con una valutazione degli impatti cumulati del progetto, sia nella sua fase di realizzazione che nella fase di esercizio, in relazione alla realizzazione di nuove opere nel territorio di area vasta e/o alle criticità già esistenti (a titolo esemplificativo e non esaustivo, in relazione alla qualità dell'aria con la presenza di A4 e A35 ed al traffico indotto dal progetto).

### **3. PMA**

- 3.1. Il Proponente provvederà a redigere un PMA aggiornato per le opere di progetto, conforme alle indicazioni metodologiche ed operative riportate nel documento "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)", con particolare riferimento alle componenti atmosfera, rumore, vibrazioni, acque e fauna ed ecosistemi, nella sua più ampia accezione, e non con riferimento esclusivamente ai volatili. In particolare in riferimento alla componente atmosfera la scelta dei punti di monitoraggio (AO, CO, PO) dovrà essere effettuata sulla base dei risultati modellistici, ottenuti dalle stime degli impatti sia per la fase di cantiere che di esercizio.
- 3.2. Il Proponente presenterà una cartografia adeguata in cui siano rappresentati tutti i punti di monitoraggio individuati.
- 3.3. Con particolare riferimento alla componente rumore, il Proponente provvederà:

- a) nella fase ante-operam ad effettuare apposite campagne di monitoraggio acustico, riguardanti tutte le sorgenti di rumore presenti nell'ambito territoriale di studio al fine della definizione del clima;
- b) nella fase di corso d'opera ad effettuare il monitoraggio, nelle tre aree individuate, presso i ricettori situati in prossimità delle aree di costruzione e a garantire una informazione adeguata ai cittadini;
- c) nella fase di esercizio ad assicurare il completamento del sistema di monitoraggio dell'aeroporto, in osservanza alle leggi nazionali e regionali vigenti e agli indirizzi pubblicati, al fine di utilizzarne i dati (DM Ambiente 20/05/1999; Linee guida per conseguire il massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia" DGR 11 ottobre 2005 n. 808; Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale- ISPRA, 2012);
- d) a predisporre campagne di monitoraggio ante e post operam all'interno della curva di isolivello di 60 dB(A) in Lva, definita dall'impronta acustica prodotta dall'output del modello, nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 31/10/97 e all'esterno di tale curva di isolivello, nel rispetto di quanto richiesto dal D.M. 14/11/97, nell'ambito delle classificazioni acustiche comunali vigenti;
- e) garantire un monitoraggio volto a valutare eventuali impatti sugli ecosistemi e su singole specie appartenenti al territorio.

#### **4. TERRE E ROCCE DA SCAVO**

4.1. Il Proponente dovrà presentare un aggiornamento del PUT coerente con la normativa vigente, corredato da opportuna cartografia. In particolare, il suddetto piano dovrà contenere tutte le caratterizzazioni dei terreni oggi fattibili, nonché gli esiti analitici di tutti i campionamenti in contraddittorio con ARPA Lombardia (qualora vi siano dei campionamenti oggi non realizzabili, tali situazioni dovranno essere adeguatamente motivate). Dovranno essere di conseguenza aggiornate tutte le previsioni di utilizzo dei terreni scavati, i volumi, i siti di deposito temporanei, i siti di approvvigionamento e di conferimento autorizzati, le modalità di trattamento dei rifiuti etc. Il tutto dovrà essere messo in relazione alle diverse fasi di realizzazione delle opere e alla cantierizzazione (dislocazione dei cantieri, mezzi e attrezzature, movimentazioni, percorsi etc.).

#### **5. VARIE**

- 5.1. Fornire aggiornamenti in merito all'attività della Commissione aeroportuale e stato dell'arte delle zonizzazioni acustiche aeroportuale.
- 5.2. Il Proponente provvederà a verificare ed eventualmente aggiornare le tavole di assetto patrimoniale di progetto, da cui sembra che parte della superficie civile venga divenga militare.
- 5.3. Il Proponente provvederà a fornire maggiori informazioni in merito alla cava interna al sedime aeroportuale ed al suo previsto tombamento.

#### **B) ALTRE INTEGRAZIONI**

- 1. Trasmettere il cronoprogramma dei lavori aggiornato.
- 2. Si chiede al Proponente di riscontrare le richieste di integrazioni del MIBACT di cui alla nota prot. 31766-P del 05.11.2019, che si trasmette in allegato alla presente.
- 3. Si chiede al Proponente di contro-dedurre puntualmente tutte le osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it).

all.: c.s.

**Il Presidente**

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e  
ss.mm.ii.)