



## Ministero della Transizione Ecologica

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

---

IL PRESIDENTE

Al Proponente ENAC  
protocollo@pec.enac.gov.it

Alla Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali  
[DVA@pec.minambiente.it](mailto:DVA@pec.minambiente.it)

e p.c. Al Coordinatore della Sottocommissione  
VIA  
Avv. Paola Brambilla  
SEDE

**Oggetto: [ID\_VIP 4799] Istruttoria VIA – Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia - Montichiari. Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030**

### Richiesta di Approfondimenti

Con la presente si comunica che, con riferimento alle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta, il Gruppo Istruttore 3 e al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, nel corso della riunione in data 9 febbraio u.s. è scaturita la necessità dei seguenti approfondimenti sullo SIA e sulle matrici ambientali relativamente a:

1. Analisi dell'impatto dovuto all'inquinamento atmosferico e acustico derivanti dalle attività proposte
2. Studio del "rischio aereo"
3. Coerenza del progetto con il Piano regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria
4. Componente meteo – climatica
5. Componente atmosfera: allo stato attuale
6. Componente atmosfera: Simulazioni modellistiche-scenario attuale e scenario futuro
7. Traffico stradale indotto
8. Componente atmosfera: Stima degli impatti in fase di cantiere
9. Componente rumore:
10. Componente vibrazioni
11. Componente acque
12. Componente Acque sotterranee
13. VINCA
14. Biodiversità (Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
15. Componente salute umana
16. Economia locale
17. Impatti cumulativi
18. PMA
19. Fauna ed ecosistemi
20. Acquisizione di aree private da anettere al sedime civile
21. Cava interna al sedime aeroportuale e al suo previsto tombamento
22. Richieste del Mibact
23. PUT
24. Area di recupero e messa a verde

## 25. Modalità di trasmissione della documentazione integrativa

La produzione della nuova documentazione deve rispettare quanto richiesto al punto 25 - Modalità di trasmissione della documentazione integrativa.

### 1. Analisi dell'impatto dovuto all'inquinamento atmosferico e acustico derivanti dalle attività proposte

Dalla risposta del Proponente per il fattore ambientale atmosfera si ritiene opportuno un approfondimento relativo all'analisi dell'impatto dovuto all'inquinamento atmosferico derivante dalle attività proposte, con specifico riferimento all'impatto sui territori comunali interessati dai sorvoli prima dell'atterraggio e sulle aree interessate dalle traiettorie di decollo, anche in ragione della necessità di prevedere opere di mitigazione e, laddove non risultasse possibile prevedere mitigazioni, interventi di compensazione per la popolazione interessata.

### 2. Studio del "rischio aereo"

Sono necessarie informazioni più dettagliate sul deposito carburante presente e futuro in aeroporto, e nello specifico:

- caratterizzazione nello specifico del deposito di carburante a servizio dell'aeroporto, in condizioni attuali e nel suo status futuro, con dati tecnico-impianistici e gestionali utili per inquadrare la dimensione del problema dal punto di vista del rischio di incidente rilevante potenzialmente originato dai serbatoi di liquido infiammabile (caratterizzazione nello specifico anche degli eventi incidentali connessi con rilascio di carburante da apparecchiature interne al deposito carburante, e delle relative misure di sicurezza adottate);
- informazioni aggiuntive sull'eventuale presenza di rete di distribuzione del carburante, ovvero sulla circolazione su vie - piazzali interni dell'aeroporto di autocisterne di carburante infiammabile, indicando gli aspetti di sicurezza operativa e tutela ambientale;
- informazioni sulle modalità di controllo e manutenzione della suddetta rete, sul sistema di rilevamento di eventuali perdite di carburante e sui *test* periodici di prova di tenuta;
- informazioni aggiuntive sui sistemi e dispositivi di sicurezza e di prevenzione e protezione antincendio dell'area stoccaggio e della rete pipeline di distribuzione;
- informazioni aggiuntive sulle procedure di intervento di emergenza atte alla mitigazione di scenari di spandimenti e incendio del carburante, anche in collaborazione con i Vigili del Fuoco aeroportuali e con la Società di Gestione aeroportuale, e incluse nel Piano di Emergenza interno dell'aeroporto;
- caratterizzazione geografica dell'area circostante il deposito di carburante, in relazione alla possibile presenza di elementi vulnerabili, che possano essere oggetto di impatto esterno (irraggiamento, impatto ambientale) da eventuale incidente connesso con rilascio di carburante.

È necessario un approfondimento sulla compatibilità territoriale degli stabilimenti Seveso individuati nell'area di studio dell'aeroporto di Montichiari, in relazione alla posizione in relazione all'asse della pista di volo, tenendo in considerazione i dati aggiornati su detti stabilimenti:

- stabilimento ND318 Bossini Spa (Montichiari), soglia inferiore;
- stabilimento D332 Bossini Spa (Castenedolo), fuori dalla direttiva Seveso;
- stabilimento ND454 SABIO *Fuels* Srl (Castenedolo), soglia inferiore.

in termini di duplice valutazione del rischio da:

- effetti degli scenari incidentali ipotizzati con origine negli stabilimenti, sull'area aeroportuale in esame;
- eventuali incidenti indotti da impatti aerei sugli stabilimenti, in relazione alla loro posizione rispetto all'asse della pista di volo, nonché alle aree di rischio definite nei Piani di Rischio Aeroportuale.

### **3. Coerenza del progetto con il Piano regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria**

È necessaria la verifica della coerenza del progetto con il Piano regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria, con le opportune specifiche azioni legate all'opera in progetto da individuare ai fini della riduzione delle concentrazioni degli inquinanti e, vista la criticità legata ai superamenti di PM<sub>10</sub>.

### **4. Componente meteo – climatica**

L'analisi del Proponente non riporta la distribuzione delle frequenze annuali di direzione e velocità del vento prossime alle calme di vento (0-0,5 m/s) e i dati presentati si riferiscono al dato storico registrato presso la centralina di Brescia Ghedi fra il 1971 e il 2000, e al bollettino METAR all'anno 2017 presso la stazione di Brescia Montichiari. Pertanto, in relazione al fatto che i dati meteorologici presentati non sono aggiornati all'ultimo anno di dati, è necessario, in relazione alle criticità dell'area della Pianura Padana nella quale ricade l'intervento, approfondire l'analisi delle condizioni anemologiche di direzione e velocità del vento e le classi di stabilità atmosferica evidenziando le situazioni critiche di velocità del vento basse prossime alle calme di vento (0-0,5 m/s).

### **5. Componente atmosfera: allo stato attuale**

Poiché l'analisi presentata dal Proponente utilizza dati INEMAR del 2014, è necessario, vista la criticità legata ai superamenti di PM<sub>10</sub>, aggiornare la caratterizzazione dell'area oggetto di studio con le principali fonti emissive di inquinanti attualmente presenti sul territorio.

### **6. Componente atmosfera: Simulazioni modellistiche-scenario attuale e scenario futuro**

Nello SIA sono stati riportati solo i fattori di emissione dei parcheggi P1 e P2 al 2025 e, pertanto è opportuna la stima anche dei fattori di emissione dei parcheggi P1 e P2 al 2017, considerando nel calcolo tutti i parcheggi definiti per lo scenario attuale.

### **7. Traffico stradale indotto**

Si ritiene necessario, vista la complessità del traffico stradale indotto legata a 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 considerando tutte le tratte interessate del traffico stradale indotto dal progetto per gli scenari attuale (2017), intermedio (2025) e di progetto (2030).

### **8. Componente atmosfera: Stima degli impatti in fase di cantiere**

L'analisi della stima degli impatti indotti dal traffico in fase di cantiere non è stata prodotta.

È necessario, vista la criticità legata ai superamenti di PM<sub>10</sub>, produrre la stima degli impatti indotti dal traffico in fase di cantiere, riportando:

- la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali da e verso i cantieri operativi e il cantiere base e i fattori di emissioni per tutti gli inquinanti in input al modello di simulazione;
- 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;
- la stima delle ricadute a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere con l'individuazione delle aree più sensibili, con la rappresentazione sia su mappa sia in formato tabellare dei valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori individuati.

### **9. Componente rumore:**

In relazione alla caratterizzazione del clima acustico ante-operam, contrariamente a quanto indicato dal Proponente, è necessaria l'individuazione di eventuali altre sorgenti di rumore collocate in prossimità dell'aeroporto e concorsuali con esso, compreso il rumore delle altre infrastrutture dei trasporti presenti, come stabilito dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al fine di poter determinare i possibili impatti complessivi sull'ambiente e sulla salute da parte delle opere previste. Lo studio previsionale acustico, pertanto, deve considerare l'estensione delle analisi acustiche a tutti i possibili impatti per la componente rumore derivanti dalla verifica del rispetto della normativa di settore. In particolare, oltre al descrittore Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale ( $L_{VA}$ ) e ai relativi limiti introdotti dal decreto ministeriale 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", per lo scenario di progetto occorre descrivere i potenziali impatti dell'infrastruttura in tutto l'ambito territoriale influenzato dall'aerostazione stessa, valutando anche la presenza concorsuale di eventuali altre sorgenti di rumore che contribuiscono al clima acustico, come espressamente indicato dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 ottobre 1995 (art.8, comma 2 bis) e all'esterno delle fasce di pertinenza, come disposto dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" (art. 3, comma 2). Pertanto l'analisi dell'impatto acustico deve considerare anche i ricettori ubicati oltre la curva  $L_{VA}$  60 dB(A) e in tale ambito deve essere effettuata, mediante modellizzazione e/o campagna di monitoraggio e secondo il descrittore Livello equivalente ( $Leq$ ), anche la valutazione del rispetto dei limiti di immissione previsti dai Piani di classificazione acustica comunale ai sensi del predetto DPCM 14/11/1997.

Nel caso specifico dell'aeroporto di Brescia una tale valutazione, estesa oltre l'impronta acustica individuata dalla curva isolivello  $L_{VA}$  60 dB, è oltretutto necessaria in ragione dell'assenza della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, che deve essere comunque quanto prima approvata dalla commissione aeroportuale ex articolo 5, del decreto Ministeriale 31 ottobre 1997.

Inoltre, nell'ambito del monitoraggio previsto nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), devono essere individuati punti di misura presso i ricettori critici e/o i più esposti, sia all'interno, sia all'esterno della curva isolivello  $L_{VA}$  60 dB individuata, al fine di verificare il rispetto dei limiti normativi e devono essere indicate eventuali azioni di mitigazione o risanamento da attivare in caso di accertato superamento dei valori limite, come prescritto dalla Legge Quadro n. 447/1995 e dai decreti attuativi.

### **10. Componente vibrazioni**

Nello Studio di Impatto Ambientale sono stati valutati trascurabili gli impatti delle vibrazioni correlati all'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale, ma non sono stati considerati i potenziali impatti da vibrazioni dovuti alle attività di cantiere sui ricettori potenzialmente più esposti, che dovranno pertanto essere analizzati. Si ritiene inoltre necessario introdurre nel PMA punti di monitoraggio delle vibrazioni in corrispondenza dei ricettori più esposti alle attività di cantiere, da effettuarsi in fase ante operam e in fase corso d'opera,

prioritariamente per valutare il disturbo delle persone all'interno degli edifici, secondo la metodologia individuata dalla norma UNI di riferimento.

### **11. Componente acque**

Ferma restando la successiva progettazione esecutiva di dettaglio, è necessaria sin d'ora un'indicazione di massima degli interventi che saranno realizzati in relazione al principio di invarianza idraulica. È pure necessaria sin d'ora una indicazione di massima sulle portate trattate e sul dimensionamento dei sistemi di depurazione previsti e un bilancio idraulico più dettagliato relativo alle differenti modalità di gestione delle acque meteoriche.

### **12. Componente Acque sotterranee**

È necessario l'utilizzo di dati sulla qualità più aggiornati rispetto a quelli presentati, ferma restando la necessità di una conoscenza di maggior dettaglio da accertarsi mediante un piano di indagini preliminari da concordarsi, per quanto riguarda sia i punti di campionamento sia la tempistica e la lista degli analiti, con l'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente che stabilirà particolari prescrizioni in relazione alla specificità del sito.

### **13. VINCA**

A complemento delle richieste già avanzate e in considerazione dei rilievi della relazione ISPRA di Fase 2, si richiede al Proponente di:

- approfondire lo studio delle incidenze in termini di degradazione degli habitat e di disturbo alle specie (inclusi lo spostamento degli esemplari delle specie faunistiche, i cambiamenti nel comportamento delle specie, particolarmente nella fase di riproduzione e nelle attività di pascolamento e alimentazione, l'aumento del rischio di mortalità per collisione) causati dall'aumento dell'inquinamento chimico, acustico o luminoso, conseguente al maggiore traffico aereo e alla maggiore frequentazione di persone e veicoli causati dall'inserimento dell'opera, anche tenendo conto (i) delle potenziali incidenze cumulative con altri piani o progetti e (ii) degli obiettivi di conservazione specifici stabiliti per i siti della rete Natura 2000 che ricadono all'interno dell'Area di Influenza dell'opera in esame;
- suffragare con robuste evidenze scientifiche e documentali i risultati a cui il Proponente giunge nella VINCA rispetto all'individuazione dei tipi di incidenza e alla significatività degli stessi, possibilmente presentando opportuni indicatori di significatività dei diversi tipi di perturbazione ad habitat e specie;
- presentare le fonti (indagini esistenti, dati di monitoraggio su specie e habitat rilevanti, mappe attuali e passate del sito, dati esistenti sugli inquinanti gassosi rilevanti, carte e sistemi GIS, modelli, le indagini esistenti e i dati di monitoraggio sulle specie e sui tipi di habitat rilevanti, la loro distribuzione all'interno e intorno al sito, lo stato di conservazione, le pressioni e le minacce su di essi; etc.) utilizzate per l'individuazione delle incidenze e per la stima della significatività delle stesse.

Occorre ricordare che se le probabili incidenze significative non possono essere escluse oltre ogni ragionevole dubbio, il piano o progetto dovrà essere sottoposto al Livello 2 della VINCA (Valutazione Appropriata) ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3. Si ricorda a questo proposito che in fase di Valutazione Appropriata della VINCA possono essere prese in considerazione eventuali misure di mitigazione per minimizzare gli effetti al di sotto del livello di significatività.

La Valutazione di Incidenza di Livello 1 (*screening*) redatta dal Proponente si basa sulla metodologia indicata nell'allegato G del DPR 357/97, negli allegati C e D della D.G.R. 14106 dell'8/8/2003 e nella guida metodologica "*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological*

*guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”, redatta dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente.

Sarebbe opportuno, alla luce delle variazioni intervenute negli ultimi anni fare riferimento alle seguenti Linee Guida:

- Comunicazione della Commissione “Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all’articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE, Bruxelles, 28.9.2021 C(2021) 6913 final”,  
[https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/pdf/methodological-guidance\\_2021-10/IT.pdf](https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/pdf/methodological-guidance_2021-10/IT.pdf)
- Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR). (19A07968) (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019),  
<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2019/12/28/303/sg/pdf>

#### **14. Biodiversità (Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)**

Il Proponente valuti l’estensione della superficie, ripartita tra le diverse categorie di uso del suolo, che è sottratta, in via temporanea e in via permanente, dall’inserimento dell’opera e valuti eventuali misure per limitarne, mitigarne o compensarne l’impatto.

Il Proponente rimanda a una cartografia insufficiente per la componente richiesta, poiché l’uso del suolo ha scopi rappresentativi tematici diversi da una carta della vegetazione, sebbene l’area abbia una vocazione agricola e siano stati rappresentati i filari alberati (a pochi chilometri dall’area di progetto sono presenti habitat fluviali e perfluviali).

#### **15. Componente salute umana**

Appare opportuno che il Proponente estenda la valutazione del rischio sanitario secondo il metodo del *risk assessment* anche agli inquinanti atmosferici ubiquitari PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> e NO<sub>2</sub>, considerando anche eventuali effetti cumulativi relativi all’area di studio e facendo riferimento, oltre che ai valori limite riportati dalla normativa vigente, anche ai valori guida dell’OMS (15 µg/m<sup>3</sup> per il PM<sub>10</sub>, 5 µg/m<sup>3</sup> per il PM<sub>2.5</sub>).

Si fa inoltre presente che l’area interessata dal progetto in esame si trova allo stato attuale in una situazione relativamente critica in riferimento alla Componente Atmosfera, in particolare per il PM<sub>10</sub> (elaborato P2, cap. 3, §3.4.4.3.3, pag. 119) e, ricordando che, nell’ottica della tutela della salute umana, le opere sottoposte a procedura di VIA e in attesa di giudizio di compatibilità ambientale non possono creare ulteriori criticità ambientali tali da richiedere misure di risanamento, o comunque essere peggiorative rispetto alla situazione attuale, occorre tenere in considerazione quanto riportato nel Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell’Aria (PRIA) della Regione Lombardia, per il quale nel 2018 è stato approvato l’aggiornamento (D.G.R. n. 449 del 2 agosto 2018)

[<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-general/direzione-generale-ambiente-e-clima/piano-regionale-interventi-qualita-aria-pria>]

Si segnala infine di tenere in conto l’osservazione dell’Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024836 del 1.10.2019), ID del Proponente L.18 nel cap. 2 Quadro di sintesi delle richieste di integrazione, pag. 19 del documento di integrazioni e controdeduzioni, esaminando la "Valutazione stato salute Vighizzolo tramite uno studio ecologico sui residenti", redatto da ATS Brescia nel 2017 e riguardante gli abitanti della frazione di Montichiari, situata a circa 1 km in linea d’aria dall’aeroporto.

Si fa inoltre presente che i dati dei ricoveri ospedalieri si riferiscono all'intera provincia di Brescia e non alla popolazione dei comuni impattati dall'aeroporto.

L'eccesso di mortalità respiratoria nelle donne dei comuni impattati è valutato in modo superficiale.

## **16. Economia locale**

La quantificazione delle superfici sottratte per ciascun habitat riferita esclusivamente all'area di studio e di nuova realizzazione non permettono di valutare l'effettiva entità delle interferenze con ciascun habitat, soprattutto quelli di interesse conservazionistico. L'analisi degli usi del suolo interessati dagli interventi per la realizzazione dell'opera deve essere integrata con una quantificazione dell'incidenza delle percentuali sottratte, in maniera temporanea e permanente, rispetto alla superficie totale per ciascuna categoria di uso del suolo sia nell'area di studio sia a livello regionale.

L'esame degli habitat agricoli interferiti direttamente dalla realizzazione dell'opera, deve essere completato con una valutazione qualitativa, mediante indagini floristico-vegetazionali di campo volte a verificare l'eventuale presenza, lo stato e la consistenza di popolazioni di specie oggetto di misure di protezione a livello internazionale, nazionale e/o regionale, nonché la presenza di coltivazioni o allevamenti di pregio tutelati da normativa e disciplinari dedicati.

## **17. Impatti cumulativi**

È necessario, vista la criticità legata ai superamenti di  $PM_{10}$ , approfondire la valutazione degli impatti cumulativi del progetto, attraverso l'utilizzo di modelli matematici che tengano conto delle principali fonti emissive (puntuali, areali e lineari) di nuove opere nel territorio di area vasta e di quelle già esistenti (a titolo esemplificativo e non esaustivo, in relazione alla qualità dell'aria con la presenza di A4 e A35 e al traffico indotto dal progetto).

## **18. PMA**

In considerazione di quanto evidenziato per la componente rumore si ritiene necessario l'aggiornamento del PMA con l'individuazione dei seguenti ulteriori punti di monitoraggio (per le fasi ante operam e post operam):

- presso i ricettori critici individuati nello SIA (ovvero nello studio acustico aggiornato) e presso eventuali altri ricettori esposti all'interno dell'intorno aeroportuale, al fine di verificare il rispetto dei limiti normativi previsti dal DM 31/10/1997 e quindi l'incompatibilità urbanistica evidenziata nello studio previsionale; per ricettori più prossimi all'installazione aeroportuale dovranno essere previste misure fonometriche anche durante la fase di cantiere;
- presso i ricettori più esposti ubicati al di fuori dell'intorno aeroportuale, al fine di stimare il contributo acustico della sorgente aeronautica e quindi verificare il rispetto dei limiti normativi previsti dal DM 31/10/1997 e dal DPCM 14/11/1997.

Nell'aggiornamento del PMA dovranno essere anche indicate le azioni di mitigazione o risanamento da porre in essere durante la fase di cantiere e di esercizio, in caso di evidenza di superamenti dei valori limite normativi. Il PMA dovrà inoltre essere integrato inserendo anche punti di monitoraggio delle vibrazioni presso i ricettori/edifici più esposti alle attività di cantiere. Il monitoraggio delle vibrazioni dovrà essere effettuato per la fase ante operam e per la fase di corso d'opera e dovrà essere finalizzato prioritariamente alla valutazione del disturbo delle persone all'interno degli edifici. Le modalità di misura e di elaborazione dei dati di monitoraggio dovranno essere conformi a quanto previsto dalla norma UNI 9614:2017.

Il proponente dovrà sviluppare, all'interno del piano di monitoraggio ambientale, una sezione per monitorare gli effetti sulle specie e sugli habitat e per verificare l'efficacia delle misure di mitigazione e, se necessario, adattarle.

Concordando con l'obiettivo del Proponente, si ritiene necessario anche la costruzione ante operam di un quadro di riferimento di dettaglio dell'assetto idrogeologico e della qualità delle acque sotterranee, da realizzarsi utilizzando sia i dati più recenti disponibili, sia con campionamenti ex novo anche utilizzando i diversi pozzi già presenti nell'area.

Particolare attenzione deve essere posta all'area di cava da colmare, dove sembra più probabile l'interazione tra eventuali inquinanti e la falda sottostante.

### **19. Fauna ed ecosistemi**

Il Proponente non risponde in relazione alla richiesta del punto 3.1 rimandando al PMA precedentemente presentato sia per la componente fauna sia per la componente ecosistemi, riportando punti di monitoraggio solo per la fascia arborea di schermatura che sarà messa a dimora.

### **20. Acquisizione di aree private da anettere al sedime civile**

Si ritiene opportuno acquisire l'indicazione puntuale delle aree private che saranno oggetto di annessione al sedime civile.

### **21. Cava interna al sedime aeroportuale e suo previsto tombamento**

Stante l'insufficienza delle informazioni utili alla caratterizzazione della cava e sugli interventi ivi previsti, è necessario un approfondimento. Considerando che per i dati di profondità della falda si fa riferimento alla vicina cava ATE g45 della *Solo Immomec*, si può solo supporre che nella cava di progetto sussista una situazione simile, pertanto da accertarsi opportunamente considerando pure le oscillazioni stagionali. È inoltre necessario chiarire univocamente, stanti le difformità riscontrate fra la "Relazione illustrativa degli interventi" e il "Piano di utilizzo organico delle terre", con quali materiali si intenda colmare il volume corrispondente alla porzione coltivata della cava, indicarne la provenienza e dichiararne l'idoneità all'utilizzo secondo i parametri di legge. Qualora si intenda procedere con il riutilizzo, come sottoprodotti, dei materiali naturali di scavo previsti in progetto, è necessario procedere alla verifica dei requisiti attraverso la presentazione del Piano di utilizzo ex DPR n. 120/2017. Il "Piano di utilizzo organico delle terre" allo stato depositato non presenta i contenuti previsti dalla norma indicata per il Piano di utilizzo. Per una compiuta analisi degli impatti, devono anche essere definite le fasi operative, indicate le modalità di lavoro e le misure di mitigazione che si intendono adottare per evitare la possibile contaminazione della falda.

### **22. Richieste del Mibact**

Si richiama la necessità che il Proponente provveda a produrre la documentazione integrativa richiesta, consistente nella verifica preventiva dell'interesse archeologico condotta sotto la direzione della soprintendenza archeologica territorialmente competente, anche in virtù del fatto che il territorio dei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi, ricadente nel piano di sviluppo aeroportuale, come da segnalazione della Soprintendenza competente, risulta interessato da un'alta frequenza di siti archeologici di varie epoche, dalla preistoria all'età medievale.

Per ciò che riguarda la demolizione della cascina presente all'altezza della testata 32, il Proponente deve produrre, in fase di documentazione, un minimo di rilievo utile per valutare l'effettiva consistenza dell'edificio,

in quanto risultano assai scarse le informazioni grafiche, cartografiche e fotografiche prodotte, oltre alle informazioni relative alla corretta identificazione del manufatto (nome, identificativo, se presente).

### **23. PUT**

Il Proponente non ha presentato il richiesto Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo conformemente alle previsioni del DPR n. 120/2017. L'allegato "Piano organico di gestione delle terre", al di là della diversa denominazione, risulta dichiaratamente un documento programmatico e sebbene indichi l'intenzione di gestire i materiali di scavo come sottoprodotti, non presenta i contenuti previsti dalla norma citata per il Piano di Utilizzo che, come noto, nel caso di grandi cantieri di opere sottoposte a VIA, deve essere redatto e trasmesso prima della conclusione del procedimento. La mancata presentazione del Piano di Utilizzo, con i contenuti previsti all'Allegato 5 del decreto, entro il termine indicato implica l'impossibilità di gestire come sottoprodotti gli ingenti volumi di progetto, bensì di trattarli come rifiuti, con gli evidenti maggiori impatti.

### **24. Area di recupero e messa a verde**

Da quanto scaturito in sede di sopralluogo, nella zona in alto a sinistra del sedime aeroportuale è prevista la demolizione degli edifici militari e il recupero a verde della stessa area.

Il Proponente deve fornire indicazioni sulle modalità di trasporto a discarica o al luogo di recupero del materiale demolito, indicando il/i sito/i di conferimento e i possibili impatti alla viabilità esistente, sull'atmosfera, nonché la tipologia delle essenze da impiegare per la messa a verde.

### **25. Modalità di trasmissione della documentazione integrativa**

Si richiede che tutto quanto sarà trasmesso in esito alle presenti richieste, in aggiunta a eventuali relazioni progettuali specifiche relative ai temi approfonditi, sia opportunamente integrato in una nuova versione del SIA (Rev. 1), da intendersi come sostitutiva di quanto originariamente sottoposto per valutazione, evidenziando graficamente le parti innovative. In alternativa, alla luce delle integrazioni richieste, il Proponente è richiesto di fornire indicazioni chiare e precise in merito alla documentazione (già presentata) da considerare ancora valida ai fini delle valutazioni in questione.

*Per il Presidente, giusta delega agli atti*

**Coordinatore Sottocommissione Via**

**Avv. Paola Brambilla**

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