



Regione Lombardia - Giunta
 DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
 VALUTAZIONI AMBIENTALI E BONIFICHE
 VALUTAZIONI DI IMPATTO AMBIENTALE

Piazza Città di Lombardia n.1
 20124 Milano
 Tel 02 6765.1

ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Ministero dell'Ambiente e della
 Sicurezza Energetica
 Email: va@pec.mite.gov.it

Oggetto : [ID 4799] Espressione del parere in merito all'istanza di VIA del progetto di "Aeroporto G.D'Annunzio di Brescia- Montichiari. Piano di sviluppo aeroportuale 2030". Modifica del parere reso con Dgr. XI/3896 del 23/11/2020. (VIA191-MA)

Spettabile Ministero,
 con la presente si trasmette la DGR N° XI / 6310 del 26/04/2022 con la quale Regione Lombardia ha approvato la Relazione Istruttoria relativa alla procedura in oggetto.

Distinti saluti

Il Dirigente

AUGUSTO CONTI

ID ALLEGATO	NOME	FIRMATO	LINK
255867300	DGR_XI_6310_T1.2022.00326 90_27.04.2022.pdf	No	

Referente per l'istruttoria della pratica: francesca_gatto@regione.lombardia.it



**Regione
Lombardia**

Regione Lombardia - Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Piazza Città di Lombardia n.1
20124 Milano

Tel 02 6765.1

www.regione.lombardia.it

ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Protocollo T1.2022.0032690 del 27/04/2022

Spett.le

MINISTERO DELLA TRANSAZIONE
ECOLOGICA

Email: cress@pec.miniambiente.it

PROVINCIA DI BRESCIA

Email: protocollo@pec.provincia.bs.it

COMUNE DI MONTICHIARI

Email: ufficio.protocollo@cert.montichiari.it

COMUNE DI CASTENEDOLO

Email:
protocollo@comune.castenedolo.bs.it

COMUNE DI GHEDI

Email:
pecghedi@cert.comune.ghedi.brescia.it

Oggetto : [ID 4799] Espressione del parere in merito all'istanza di VIA del progetto diu "Aeroporto G.D'Annunzio di Brescia- Montichiari. Piano di sviluppo aeroportuale 2030".Modifica del parere reso con Dgr. XI/3896 del 23/11/2020. (VIA191-MA)

Con riferimento alla procedura di VIA in oggetto, si trasmette in allegato la Dgr n°XI/6310 del 26 aprile 2022 relativo alla modifica del parere reso con Dgr n°XI/3896 del 23 novembre 2020.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE

AUGUSTO CONTI

Allegati:

Referente per l'istruttoria della pratica: PATRIZIA BOSITel. 02/6765.4659

File Delibera n°6310 del 26 aprile 2022.pdf
File Relazione istruttoria VIA 191-MA.pdf

Copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.lgs 39/1993 e l'articolo 3bis, comma 4bis del Codice dell'amministrazione digitale. Il documento originale è firmato digitalmente e conservato presso l'Ente.

Referente per l'istruttoria della pratica: PATRIZIA BOSIOTel. 02/6765.4659



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° XI / 6310

Seduta del 26/04/2022

Presidente

ATTILIO FONTANA

Assessori regionali

LETIZIA MORATTI *Vice Presidente*

STEFANO BOLOGNINI

DAVIDE CARLO CAPARINI

RAFFAELE CATTANEO

RICCARDO DE CORATO

MELANIA DE NICHILLO RIZZOLI

PIETRO FORONI

STEFANO BRUNO GALLI

GUIDO GUIDESI

ALESSANDRA LOCATELLI

LARA MAGONI

ALESSANDRO MATTINZOLI

FABIO ROLFI

FABRIZIO SALA

MASSIMO SERTORI

CLAUDIA MARIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Enrico Gasparini

Su proposta dell'Assessore Raffaele Cattaneo

Oggetto

ESPRESSIONE DEL PARERE AL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA IN MERITO ALL'ISTANZA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DI "AEROPORTO "G. D'ANNUNZIO" DI BRESCIA - MONTICHIARI. PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2030". PROPONENTE: ENAC - ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE. [ISTRUTTORIA REGIONALE VIA191-MA – PROCEDURA M.A.T.T.M ID-VIP: 4799]-MODIFICA DEL PARERE RESO CON D.G.R. XI/3896 DEL 23/11/2020

Si esprime parere di regolarità amministrativa ai sensi dell'art.4, comma 1, l.r. n.17/2014:

Il Direttore Generale Dario Fossati

Il Dirigente Augusto Conti

L'atto si compone di 27 pagine

di cui 22 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTI:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 s.m.i. “Norme in materia ambientale” (nel seguito richiamato come “Codice dell’ambiente”), con riguardo segnatamente alla parte seconda recante “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (AIA)”;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 “Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale”, nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 “Norme in materia di valutazione d’impatto ambientale”;
- il r.r. 25 marzo 2020, n. 2 “Disciplina delle modalità di attuazione e applicazione delle disposizioni in materia di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della l.r. 5/2010 e delle relative modifiche e integrazioni. Abrogazione del r.r. 5/2011”;

CONSIDERATO che il Codice dell’ambiente prevede:

- all’art. 7-bis comma 4 che “in sede statale, l’autorità competente Ministero della Transizione Ecologica esercita le proprie competenze in collaborazione con il Ministero della Cultura per le attività istruttorie relative al procedimento di V.I.A.”;
- all’art. 24 comma 3 che sia acquisito per via telematica il parere da parte delle Amministrazioni e degli Enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all’art. 23 comma 4 in merito all’avvenuta pubblicazione nel sito web dell’autorità competente, dell’istanza di VIA e relativa documentazione di cui all’art. 23 comma 1;

PRESO ATTO che:

- l’istanza di VIA è stata depositata in data 22/07/2019 da ENAC (Proponente) al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ora Ministero della Transizione Ecologica, che ne ha dichiarato la procedibilità in data 08/08/2019 dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali;
- l’opera in esame rientra nella tipologia progettuale di cui all’Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006 s.m.i., punto 10, “*tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*”;
- la documentazione depositata dal Proponente ed esaminata nell’ambito dell’istruttoria per l’espressione del parere al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata resa disponibile tramite il sito web del



Regione Lombardia

LA GIUNTA

MATTM nella sezione corrispondente alla procedura identificata con il codice "ID-VIP: 4799" e comprende la documentazione progettuale con allegati, studio di impatto ambientale e relazione di incidenza, sintesi non tecnica, piano di monitoraggio ambientale, relazioni tecniche specialistiche ed elaborati progettuali, nonché documentazione integrativa richiesta nel corso dell'istruttoria VIA;

- gli Enti territoriali (Provincia di Brescia, Comuni di Montichiari, Castenedolo, Ghedi) sono stati coinvolti nel procedimento di competenza statale e sono stati interessati dalla richiesta di parere finale da parte della Regione Lombardia, unitamente alla Commissione Istruttoria regionale per la VIA;
- Regione Lombardia, con d.g.r. 3896 del 23/11/2020, ha espresso al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, *parere negativo in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto di "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia Montichiari, nei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi"* per le motivazioni ivi espresse;
- con riferimento al procedimento di VIA richiamato in oggetto, con nota n. 126482 del 22/12/2020, acquisita al prot. n. 109657/MATTM del 29/12/2020, ENAC ha richiesto "una sospensione della procedura di VIA per un periodo massimo stimato di 9 mesi, al fine di valutare la necessità di aggiornare i contenuti del piano di sviluppo, rendendoli utili al prosieguo della procedura di VIA";
- sentita la Commissione tecnica VIA/VAS ministeriale, con nota n. 8668/MATTM del 28/01/2021, il Ministero ha comunicato il proprio nulla osta all'accoglimento della richiesta di sospensione del procedimento;
- con nota n. 73565 del 30/06/2021, assunta al prot. n. 75435/MATTM del 12/07/2021, il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa di approfondimento;
- a seguito della avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa del Proponente nel sito web dell'Autorità competente, la Commissione Istruttoria regionale per la VIA ha esaminato la relativa documentazione, i cui contenuti risultano modificativi/integrativi rispetto alla precedente documentazione esaminata;
- a seguito della disamina della documentazione integrativa, la Commissione istruttoria regionale per la VIA, nella seduta asincrona n. 5 del 06/4/2022 ha, pertanto, approvato la Relazione Istruttoria in sostituzione del documento approvato nella seduta plenaria n. 19 del 11/11/2020;
- il procedimento di VIA è attualmente ancora in istruttoria presso il Ministero della Transizione Ecologica;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

RILEVATO che:

- l'aeroporto Gabriele D'Annunzio fa parte dei "dieci bacini di traffico nazionali" individuati dal Piano nazionale aeroporti e risulta essere l'ottavo scalo italiano per traffico cargo mentre il primo ^{1°} per il traffico postale; è compreso nel Sistema Aeroportuale del Garda insieme all'aeroporto di Verona Villafranca, ma è anche considerato come riserva di capacità per il sistema aeroportuale lombardo-milanese;
- il vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), redatto nel 2007, risulta oggi superato e ha avuto come riferimento un orizzonte temporale di breve/medio periodo (2014/2024); gli interventi previsti dal PSA, oggetto della presente valutazione, fanno riferimento alla soglia temporale di riferimento fissata al 2030 e riguardano, in sintesi, l'implementazione delle infrastrutture aeroportuali all'interno e all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale e l'adeguamento della SP 37 di accesso all'aeroporto;
- il PSA 2030, nella scelta di una riorganizzazione ed un efficientamento dello scalo mirata a potenziare proprio il suo ruolo per il traffico cargo (differenziandosi dalle attività cargo proprie di Malpensa), prevede anche la possibilità di assorbire nel lungo termine parte della domanda del traffico passeggeri in crescita in Lombardia, anche in considerazione della penetrazione del settore low cost nell'aeroporto;

VISTA la "Relazione istruttoria" approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA [art. 7 del r.r. 2/2022] nella seduta n. 5 del 06/04/2022, allegata quale parte integrante e sostanziale alla presente deliberazione, qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della l. 241/1990 s.m.i. ai fini della motivazione del presente atto;

RILEVATO che, alla luce dei contenuti della relazione istruttoria, risulta che le principali carenze e criticità evidenziate nel parere reso con D.G.R. XI/3896 del 23/11/2020, sono state adeguatamente affrontate e risolte, anche se permangono alcuni aspetti da sviluppare e dettagliare in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia - Montichiari, come indicato al cap. 6 "considerazioni conclusive" della suddetta Relazione istruttoria;

RITENUTO di condividere i contenuti della suddetta Relazione Istruttoria, che ha tenuto conto dei pareri degli Enti Territoriali resi nell'ambito del procedimento;

DATO ATTO, altresì, che il presente provvedimento concorre all'obiettivo



Regione Lombardia

LA GIUNTA

Ter.09.02.198 “Miglioramento delle prestazioni ambientali degli impianti e della qualità ambientale degli interventi e delle trasformazioni territoriali” del vigente PRS;

Ad unanimità dei voti, resi nei modi e termini di legge;

DELIBERA

1. di prendere atto della Relazione Istruttoria di cui alla seduta asincrona n. 5 del 06/4/2022 della Commissione regionale per la VIA parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di modificare il parere reso con d.g.r. n. XI/3896 del 23/11/2020 esprimendo al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 152/06 s.m.i. e dell'art. 11 della l.r. 5/10, parere positivo in ordine alla compatibilità ambientale del progetto alle condizioni indicate al cap. 6 “considerazioni conclusive” della Relazione Istruttoria di cui al punto 1;
3. di disporre che il presente atto sia:
 - trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica ed agli Enti territoriali interessati (Provincia di Brescia, Comuni di Montichiari, Castenedolo, Ghedi);
 - pubblicato sul sito web regionale, nel sistema informativo regionale per la VIA [“SILVIA”].

IL SEGRETARIO
ENRICO GASPARINI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge



RegioneLombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente e Clima
Commissione Istruttoria regionale per la V.I.A.

**Procedura di VIA nazionale
Cod. regionale SILVIA VIA191-MA
Cod. Autorità competete MiTe ID-VIP 4799**

**Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia – Montichiari
Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030**

Proponente: ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

**Relazione istruttoria
approvata dalla Commissione regionale per la VIA
nella seduta asincrona n. 5 del 6/4/2022**

Sommario

1. Premessa	3
2. Caratteristiche del progetto e localizzazione	3
3. Inquadramento programmatico e pianificatorio.....	5
4. Partecipazione al procedimento.....	6
4.1 Osservazioni del pubblico.....	6
4.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali.....	6
5. Quadro ambientale e valutazione degli impatti	9
5.1. Mobilità	9
5.2. Qualità dell'aria	11
5.3. Rumore	13
5.4. Aziende a Rischio Incidente Rilevante.....	15
5.5. Componenti paesaggistiche, naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza.....	15
5.6. Ambiente idrico	16
5.7. Consumo di suolo	17
5.8. Terre e rocce da scavo.....	19
5.9. Salute pubblica e sicurezza.....	19
6. Considerazioni conclusive.....	19

1. Premessa

La presente Relazione Istruttoria sostituisce il documento approvato nella seduta plenaria n. 19 del giorno 11/11/2020, integrandone i contenuti a seguito degli sviluppi conseguenti al parere di Regione Lombardia reso all'allora competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con D.G.R. 3896 del 23/11/2020 e di seguito riportati:

- incontri tematici sulle principali criticità emerse nel corso dell'istruttoria VIA regionale, con le Direzioni Generali regionali competenti, Provincia di Brescia, Comuni, Proponente ENAC, SAVE SpA
 - 26/01/2021 tematica rumore/componente acustica
 - 02/02 tematica viabilità e infrastrutture
 - 09/02 tematica consumo di suolo e compensazioni.
- in data 30/6/2021 il Proponente ha depositato documentazione integrativa di approfondimento al competente Ministero della Transizione Ecologica ed agli Enti interessati, cui ha fatto seguito un nuovo avviso del deposito della documentazione integrativa, al fine di riaprire la consultazione del pubblico;
- con nota del 10/8/2021 l'Autorità Competente Regionale, al fine di valutare nuove determinazioni rivolte alla conclusione del procedimento per l'espressione del parere regionale all'Autorità Competente Statale, ha richiesto ai soggetti coinvolti nel procedimento regionale pareri e contributi istruttori sulla base degli aggiornamenti presentati dal Proponente.

L'istanza di valutazione di impatto ambientale (VIA) riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia Montichiari (nel seguito PSA), nei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi. La tipologia progettuale è quella di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006, punto 10, denominata "tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Nel seguito si riportano i principali passaggi istruttori caratterizzanti il procedimento di competenza statale:

- ENAC (Proponente) ha depositato istanza di VIA in data 22/07/2019 al Ministero Ambiente Tutela del Territorio e Mare (MATTM) che ha dato avvio alla consultazione pubblica dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali in data 08/08/2019;
- in data 22/01/2020 il MATTM ha richiesto al Proponente integrazioni sulla base delle richieste elaborate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS (CTVA);
- in data 19/03/2020 Regione Lombardia (con nota prot. T1.2020.14155) ha inviato al Proponente ed al MATTM il proprio contributo istruttoria con richieste di integrazione a seguito delle risultanze della prima fase istruttoria ed acquisiti i contributi della Commissione istruttoria V.I.A. Regionale (CVIA);
- il Proponente, in data 11/08/2020 ENAC ha depositato (con nota PROT-11/08/2020-0076588-P) le integrazioni richieste (a seguito di richiesta e concessione da parte del MATTM della proroga per l'invio della documentazione);
- in data 04/09/2020 il MATTM ha, pertanto, disposto la ripubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web e l'avvio della consultazione pubblica;
- con D.G.R. 3896 del 23/11/2020, Regione Lombardia ha espresso parere negativo in ordine alla compatibilità ambientale del progetto;
- in data 30/6/2021 il Proponente ha depositato documentazione integrativa volontaria di approfondimento al competente Ministero della Transizione Ecologica, anche a seguito di incontri tematici svolti con gli Enti locali, sulla base della quale viene predisposta la presente Relazione Istruttoria come aggiornamento del documento approvato nella seduta plenaria n. 19 del giorno 11/11/2020.

2. Caratteristiche del progetto e localizzazione

L'aeroporto Gabriele D'Annunzio, localizzato a sud-est della città di Brescia all'interno del territorio comunale di Montichiari, ricade parzialmente in Comune di Castenedolo ed è vicino al confine con il Comune di Ghedi.

Questo aeroporto fa parte dei "dieci bacini di traffico nazionali" individuati dal Piano nazionale aeroporti e risulta essere l'8° scalo italiano per traffico cargo mentre il 1° per il traffico postale; è

compreso nel Sistema Aeroportuale del Garda insieme all'aeroporto di Verona Villafranca, ma è anche considerato come riserva di capacità per il sistema aeroportuale lombardo-milanese. Nonostante la vocazione dell'aeroporto di Brescia-Montichiari come infrastruttura cargo abbia sbilanciato il Masterplan nella scelta di una riorganizzazione ed un efficientamento dello scalo mirata a potenziare proprio il suo ruolo per il traffico cargo (differenziandosi dalle attività cargo proprie di Malpensa), è prevista anche la possibilità di assorbire nel lungo termine parte della domanda del traffico passeggeri in crescita in Lombardia. Tutto ciò anche in considerazione della penetrazione del settore low cost nell'aeroporto.

Lo scalo è servito da vari collegamenti infrastrutturali, vista la sua posizione e i collegamenti con le infrastrutture esistenti (Bre.Be.Mi., Pedemontana Lombarda), il proseguimento dell'asse AV/AC Milano-Verona-Venezia-Trieste e gli interventi infrastrutturali identificati come prioritari per il miglioramento dell'accessibilità dell'area: il completamento del raccordo stradale Ospitaletto-Montichiari con la realizzazione della connessione diretta con l'aeroporto.

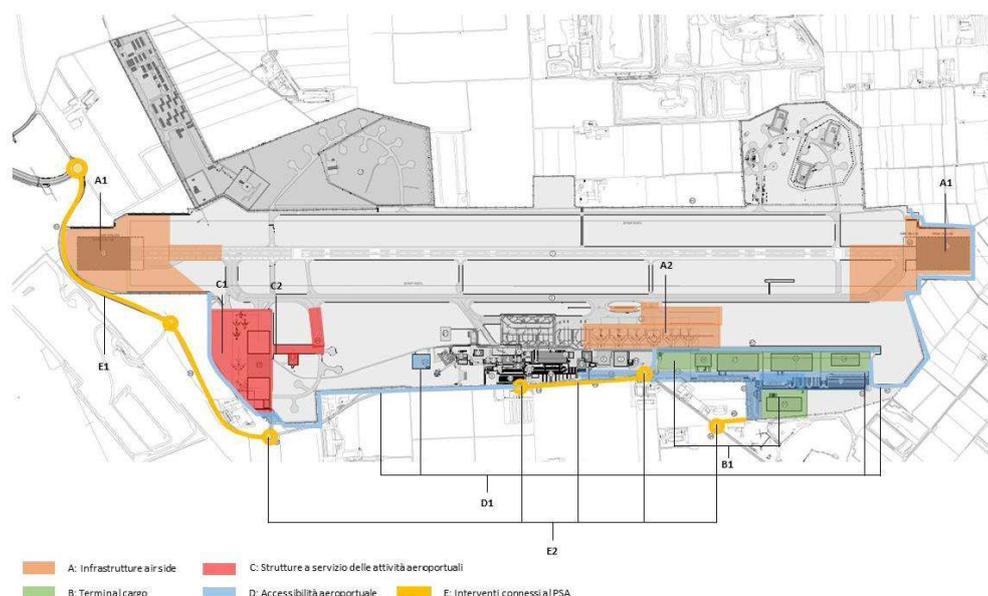
Il vigente PSA, redatto nel 2007, risulta oggi ampiamente superato e ha avuto come riferimento un orizzonte temporale di breve/medio periodo (2014/2024); gli interventi previsti dal PSA oggetto della presente valutazione fanno riferimento alla soglia temporale di riferimento fissata al 2030 e riguardano, in sintesi:

- l'implementazione delle infrastrutture aeroportuali, all'interno e all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale
- e l'adeguamento della SP 37 di accesso all'aeroporto, da realizzarsi in tre fasi temporali con orizzonte 2030.

Gli scenari di previsione descritti dal Proponente indicano:

- un aumento della merce trasportata dalle 75.000 tonnellate del 2019 alle 429.000 tonnellate per il 2030;
- un traffico passeggeri nel 2019 di 280.000 unità che potranno raggiungere nel 2030 895.000 - o 1.07 milioni di passeggeri se calcolati con metodo delle linee di tendenza;
- movimenti commerciali e quelli di aviazione generale che nel 2019 erano pari a 12.647, nel 2030 saranno pari a 24.451 movimenti annui (rispettivamente 15.067 e 9.384).

Gli interventi in progetto, raggruppati in cinque sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa, si possono riassumere come segue



- A). *Infrastrutture air side*: prolungamento pista di volo da 2900 m a 3450 m;
- B). *Terminal*: ampliamento terminal cargo;
- C). *Strutture a servizio delle attività aeroportuali*: area per la manutenzione, realizzazione hangar,

realizzazione di un capannone ad uso magazzino, realizzazione piazzale manutenzione, nuovo hangar aviazione generale e riqualifica dei raccordi;

- D). *Accessibilità aeroportuale*: aree di sosta e viabilità interna, nuova area carburante, realizzazione piazzale apposito per il deposito carburanti, ampliamento piazzali edificio cargo, parcheggi area cargo, viabilità accesso area cargo, nuova strada perimetrale airside;
- E). *Interventi connessi al PSA*: modifica del tracciato della SP37, rotatoria raccordo autostradale, rotatoria ingresso cava, modifica del tracciato della SP37 in testata 14, accessi al sedime aeroportuale, rotatoria ingresso courier, nuova rotatoria accesso al terminal passeggeri, rettifica strada fronte cargo, rotatoria area cargo.

Complessivamente gli interventi prevedono un'espansione del sedime aeroportuale in corrispondenza delle due testate della pista, sulla quale è previsto un intervento di prolungamento in direzione ovest di 375 m, e l'adeguamento della RESA (Runway End Safety Area) di dimensioni pari a 150x240 m; l'allungamento della pista in direzione est sarà di 85 m e l'adeguamento della RESA interesserà anch'esso un'area di 150x240 m.

Gli interventi al fuori dell'attuale sedime aeroportuale includono anche l'adeguamento della strada SP 37 che, stante la vicinanza alla pista di volo di cui è previsto il prolungamento, interferirebbe con la medesima; il Proponente ha analizzato due alternative di modifica del tracciato dell'infrastruttura viaria:

1. *Deviazione SP37*: tale alternativa prevede lo smantellamento della strada attuale e la ricostruzione più ad ovest della stessa, con la formazione di due rotatorie, una all'intersezione con il Raccordo Autostradale Ospitaletto Montichiari ed una per consentire l'accesso alla cava esistente posta a sud – ovest del sedime aeroportuale.
2. *Interramento della SP37*: la seconda alternativa prevede la realizzazione di un tratto interrato per la SP37 che attraversa parte del nuovo sedime aeroportuale, in prossimità della RESA di testata 14. Come per l'Alternativa 1, anche tale soluzione prevede la costruzione delle due rotatorie di intersezione con il Raccordo Autostradale e di accesso alla cava.

La scelta dal Proponente è ricaduta sulla soluzione progettuale 1 per le seguenti motivazioni:

- Il costo dell'interramento risulta nettamente superiore (quasi doppio dovuto alla realizzazione del tunnel);
- Necessità di realizzare un tunnel con particolari caratteristiche antideflagranti e con una carreggiata più ampia per assicurare nel tempo la possibilità di un allargamento di carreggiata che soddisfi la domanda in crescita;
- la realizzazione di una galleria comporterebbe interferenze in termini di esubero di materiale scavato da smaltire e possibili interferenze con la componente idrica sotterranea, causate dalla presenza della falda.

Tra gli interventi previsti a valenza paesaggistico-ambientale sono previsti:

- la sistemazione a verde e l'inerbimento di alcune aree interne al sedime con specie coerenti anche alle esigenze aeroportuali (prive di bacche e fiori);
- la formazione di quattro terrapieni di altezza pari a 3 metri ciascuno, costituenti delle mitigazioni per il paesaggio e l'ambiente circostante, nonché i per l'impatto acustico;
- la creazione di un doppio filare arboreo al fine di ridurre l'impatto visivo dalla S.P. 37 causato dai nuovi edifici cargo destinati alla manutenzione degli aeromobili; la sua realizzazione avverrà solo nella medesima fase temporale di costruzione dell'hangar.

3. Inquadramento programmatico e pianificatorio

Le aree confinanti con il perimetro aeroportuale attuale risultano dal Piano d'Area e dalla Pianificazione locale destinate ad usi di supporto alle attività aeroportuali.

Queste aree sono infatti classificate nel PGT di Montichiari come "Zona E4-agricola di salvaguardia per lo sviluppo dell'aeroporto"; a nord del sedime e in posizione baricentrica si rileva un nucleo edilizio e un'area di pertinenza classificato come "Zona D3-produttiva di espansione confermata"; l'ambito a nord ovest del sedime aeroportuale (margherita militare nord ovest) confina con un ambito classificato come "Zona E5-agricola di salvaguardia per ambito T3 del Piano Territoriale Regionale d'area di Montichiari.

Per quanto attiene le aree all'interno del Comune di Castenedolo, tutte le zone adiacenti al sedime aeroportuale, fino al raccordo autostradale, vengono classificate come "aree di tutela Aeroporto di Montichiari", prevedendo quindi un utilizzo del territorio legato allo sviluppo aeroportuale.

Rispetto al Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) Montichiari, si rileva la sostanziale coerenza del PSA con gli scenari di sviluppo previsti nel medio termine, pari a 3 mln di passeggeri e 360.000 tonnellate di merci.

L'implementazione dell'area cargo e dei piazzali per la movimentazione e manutenzione degli aeromobili interessa l'ambito territoriale 'T1 - Sedimi aeroportuali' per il quale il PTRA ammette l'insediamento delle funzioni aeroportuali rimandando alle previsioni del PSA, mentre l'allungamento della pista, l'adeguamento della SP 37 e, in misura ridotta, l'ampliamento dell'Area Cargo interessa l'ambito territoriale 'T2 - Sedime per lo sviluppo aeroportuale', nel quale è comunque ammesso lo sviluppo dell'aeroporto e delle relative infrastrutture.

Il PTRA, nel prefigurare le ampie potenzialità di sviluppo dell'aeroporto e delle attività ad esso correlate, prevede espressamente che le nuove costruzioni negli ambiti territoriali T2 e T3 (di sviluppo aeroportuale e locale) generino delle compensazioni ambientali e territoriali destinate al rafforzamento della rete ecologica, con indicazione di specifici ambiti territoriali dell'intorno aeroportuale. Tale disciplina non è esplicitamente estesa al sedime aeroportuale T1, per il semplice fatto che è da ritenersi assorbita nel procedimento di VIA del PSA, cui è demandata pertanto l'individuazione delle opere mitigative e compensative dei singoli impatti.

4. Partecipazione al procedimento

4.1 Osservazioni del pubblico

Durante l'iter istruttorio non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico, ai sensi dell'art. 24 comma 4 e dell'art.25, comma 3 del d.lgs. 152/2006.

4.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali

A seguito degli incontri tematici e delle integrazioni volontarie trasmesse dal Proponente, di cui in premessa, sono pervenuti i seguenti ulteriori pareri trasmessi anche al competente Ministero della Transizione Ecologica.

4.2.1 Comune di Montichiari

D.G.C. n. 134 del 2/9/2021 che approva l'allegato "Nota tecnica - osservazioni Comune di Montichiari (rev.01-agosto 2021) e riferisce che per poter individuare azioni specifiche di miglioramento/mitigazione/compensazione degli impatti rilevati (vd. Capitolo 2, 3, 4) e garantire il massimo livello di tutela della salute e dell'ecosistema, il Comune di Montichiari adotterà e richiederà l'adozione di un modello di gestione preventiva degli impatti/dei rischi, basato sull'impiego di dati effettivi misurati, ove disponibili, e di sistemi di monitoraggio predittivo/adattativo in corso di attuazione del progetto, coinvolgendo l'operatore e gli stakeholder istituzionali e territoriali, sia per le componenti di qualità dell'aria che di impatto acustico.

4.2.2 Comune di Castenedolo

D.G.C. n. 140 del 30/8/2021, che:

- riconferma le osservazioni/proposte, allegate alla deliberazione della Giunta Comunale 133 del 30/09/2020;
- approva le nuove osservazioni aggiuntive, di seguito riportate
in riferimento alla tematica "rumore", chiede:
 - l'implementazione di ulteriori centraline di rilevamento che tengano conto dell'ampia zona residenziale esistente sopra la collina di Castenedolo,
 - che la prevista Commissione Rumore venga convocata periodicamente (ogni 6 mesi) al fine di informare la cittadinanza con i dati relativi al rumore e alle rotte, al fine del controllo di quanto previsto dalla normativa e al fine di programmare di concerto con gli Enti preposti, eventuali interventi correttivi;

in materia di "compensazioni, osserva che:

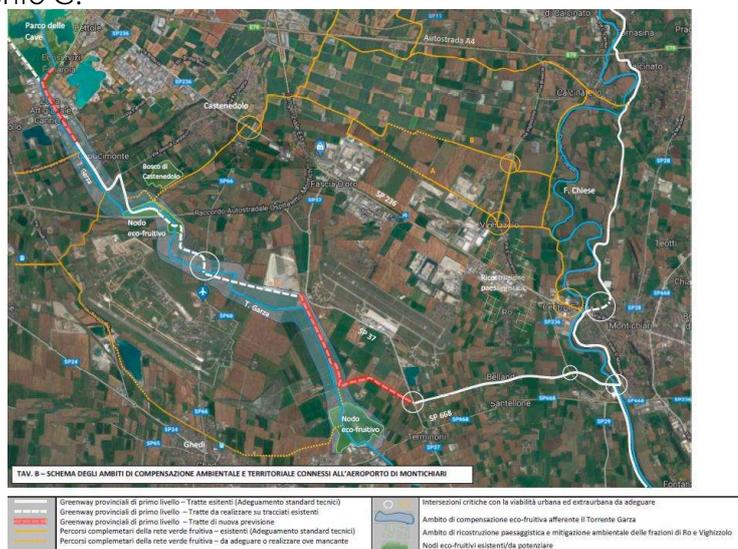
- non si fa cenno né si propongono proposte di mitigazione e/o compensazioni in merito al sito della collina di Castenedolo, fortemente interessata dal decollo e sorvolo di aeromobili. Si ricorda che tutta la collina è sottoposta a vincolo di tutela paesaggistica con D.M. del 26 settembre 1983,
 - il prolungamento in progetto della pista comporta un accrescimento dell'impatto acustico e ambientale proprio nel punto in cui, nella ex cava Italcementi, è stato realizzato un vasto bosco planiziale di rinaturalizzazione con fruizione pubblica,
 - con la seconda variante al PGT, approvata il 24 gennaio 2019, il Comune prevede nei propri "indirizzi" di realizzare un vasto parco agricolo sovracomunale sulla collina di Castenedolo (PLIS) in quanto area di notevole pregio naturalistico, paesaggistico ed agricolo, nel rispetto delle disposizioni di Regione Lombardia, impartite con D.G.R. n. VIII/6148 del 12.12.2007 e s.m.i. Per tale parco sono in corso di svolgimento le attività necessarie alla costituzione e al conseguente formale riconoscimento provinciale;
- riconferma le opere compensative richieste con nota protocollo n. 0016756 del 07/06/2018 (osservazioni sul PSA formulate alla Provincia di Brescia).

4.2.3 Provincia di Brescia

Con nota in atti regionali prot. T1.2021.76197 del 30/8/2021 ha trasmesso parere dirigenziale del Settore Sostenibilità Ambientale e Protezione Civile, nel quale si evidenzia quanto segue.

Compensazioni ambientali all'esterno di sedime aeroportuale, segnala di aver avviato un'interlocuzione con i Comuni del PTR (Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone), sentito anche il Gestore aeroportuale, per condividere il quadro delle misure compensative di interesse sovracomunale che dovranno accompagnare l'attuazione del PSA, sulla base di:

- uno 'Schema della Rete verde fruitiva del Nodo sud-est di Brescia'
- uno 'Schema degli ambiti di compensazione ambientale e territoriale connessi all'Aeroporto di Montichiari' che in sintesi riguardano:
 - A. la rete ciclopedonale principale (Greenway), con particolare riferimento alla tratta di collegamento tra Brescia (Parco delle Cave) e Montichiari (Fiume Chiese), che si sviluppa in prevalenza in affiancamento al Torrente Garza;
 - B. la rete ciclopedonale secondaria, con funzione di connessione tra le tratte della rete principale e i centri urbani;
 - C. l'ambito di compensazione eco-fruitiva afferente al Torrente Garza, il quale dovrà essere oggetto di uno specifico progetto integrato denominato 'Progetto Garza';
 - D. l'ambito di ricostruzione paesaggistica e mitigazione ambientale delle frazioni di Ro e Vighizzolo nel quale attuare interventi ricostruzione e potenziamento del paesaggio agrario con particolare riferimento a filari e siepi arboree;
 - E. i nodi eco-fruitivi della rete, in parte già esistenti, da potenziare nell'ambito del Progetto Garza di cui al punto C.



Estratto tav. B parere Provincia

I punti A e B, dedicati alla fruizione paesaggistica e ambientale, assumono un carattere prevalentemente territoriale, tuttavia la soluzione delle problematiche di assetto idraulico e di valorizzazione ambientale del Torrente Garza e la definizione del percorso della nuova Greenway, in affiancamento al torrente, richiedono una trattazione unitaria delle diverse componenti che potrà aver luogo sulla base di ulteriori approfondimenti progettuali.

Rispetto al punto C, pertanto, il 'Progetto Garza', previa condivisione con i Comuni interessati, anche esterni al PTR, e con gli Enti preposti dovrà valutare congiuntamente gli aspetti di rischio idraulico presenti nel PGRA, gli aspetti fruitivi connessi al percorso ciclabile e quelli di ricostruzione e potenziamento dei valori ambientali del corridoio ecologico del Garza.

L'obiettivo è quello di individuare, tra più alternative e nell'ottica dei servizi ecosistemici, la migliore soluzione per la sistemazione e messa in sicurezza del torrente integrata con il percorso ciclopedonale, minimizzando in ogni caso il consumo di suolo agricolo.

Gli interventi, da definire sulla base di uno studio idraulico integrato redatto a livello di asta fluviale del Garza, dovranno riguardare:

- C1. la realizzazione di un collegamento ciclabile veloce in affiancamento al Garza tra Brescia e Montichiari;
- C2. la realizzazione di interventi di sistemazione idraulica del Torrente Garza per contenere gli effetti delle piene alluvionali rilevate dal Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA);
- C3. la realizzazione di interventi di miglioramento della qualità ambientale dell'intero corridoio ecologico quali aree boscate e filari arborei coordinati con il corso del Garza e della ciclovia.

L'attuazione degli interventi di compensazione ambientale e territoriale delineati dalla Provincia e dai Comuni a scala sovracomunale dovrà necessariamente ricorrere ad una pluralità di risorse da reperire ai vari livelli istituzionali, considerando anche le ricadute compensative degli ulteriori interventi di trasformazione urbana e territoriale indotti dall'aeroporto al suo intorno.

Stanti gli impatti registrati dallo SIA, solo parzialmente mitigati da interventi miglioramento ambientale e contenimento dei rischi, gli interventi compensativi di natura ambientale e territoriale del PSA in oggetto potranno riguardare:

1) la compensazione del valore ecologico definito dallo SIA mediante:

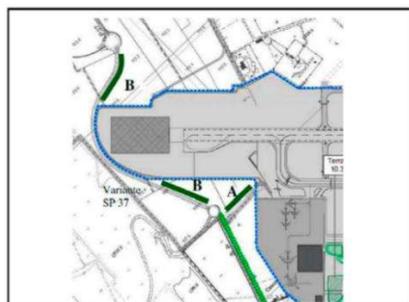
- interventi di cui al precedente punto C.3 (realizzazione di interventi di miglioramento della qualità ambientale dell'intero corridoio ecologico quali aree boscate e filari arborei coordinati con il corso del Garza e della ciclovia) da definire sulla base del 'Progetto Garza', da redigersi di intesa tra i soggetti interessati (Comuni, Provincia, AIPO) entro un termine da concordarsi (indicativamente 24 mesi dalla conclusione del presente procedimento). Qualora necessario tali interventi potranno interessare localmente anche le opere di sistemazione idraulica di cui al punto C.2 (realizzazione di interventi di sistemazione idraulica del Torrente Garza per contenere gli effetti delle piene alluvionali rilevate dal Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA));
- interventi di ricostruzione paesaggistica e mitigazione ambientale nelle aree periurbane delle frazioni di Ro e Vighizzolo di cui al precedente punto D (ambito di ricostruzione paesaggistica e mitigazione ambientale delle frazioni di Ro e Vighizzolo nel quale attuare interventi ricostruzione e potenziamento del paesaggio agrario con particolare riferimento a filari e siepi arboree), da definire sulla base di un progetto pilota da redigersi a cura del Comune di Montichiari, con la supervisione di Provincia ed eventualmente Regione, entro un termine da concordarsi (indicativamente 12 mesi dalla conclusione del presente procedimento);

2) ulteriori opere compensative riguardanti la rete ciclopedonale principale e secondaria, descritta ai precedenti punti A, B e C.1, da definire in accordo con la Provincia e i Comuni sulla base delle risultanze del 'Progetto Garza'.

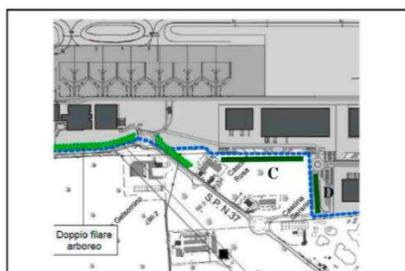
Tali interventi potranno essere meglio specificati nelle successive fasi attuative del PSA, tenuto anche conto dell'evoluzione del sistema di monitoraggio degli impatti che dovesse nel frattempo riscontrarsi a livello locale e sovracomunale.

Interventi di mitigazione per la componente paesaggistica in fregio alla SP 37, ritiene di ribadire che il doppio filare arboreo previsto in fregio alla SP 37 (la cui realizzazione e manutenzione, compreso il reperimento o asservimento delle relative aree, è da intendersi comunque a carico del gestore aeroportuale anche all'esterno del sedime dell'aeroporto) debba essere prolungato su due ambiti:

- in corrispondenza del nuovo hangar per la manutenzione degli aeromobili posto in prossimità della testa 14, nella posizione (A) rappresentata in tratto verde nello schema sottostante, oppure, anche in alternativa, nella posizione (B), in fregio alla SP 37, compatibilmente con le normative per la sicurezza della navigazione aerea. L'intervento consente di schermare, almeno parzialmente, la vista dell'imponente hangar alto 30 mt.;



- in corrispondenza dell'Area Cargo ed in particolare del Primo modulo magazzini e del General Gargo 1, nella posizione (C) rappresentata in tratto verde nello schema sottostante, e in corrispondenza del fabbricato degli spedizionieri potrebbe essere piantumata l'area a parcheggio posta a sud-est, in posizione (D).



Si ricorda che il doppio filare arboreo, o una qualunque un'infrastruttura verde equivalente prevista in fregio alla SP 37, dovrà risultare compatibile con le disposizioni del Codice della strada relative alle piantumazioni in fascia di rispetto stradale.

Ulteriori interventi mitigativi potrebbero riguardare la piantumazione e permeabilizzazione delle aree a parcheggio per addetti e passeggeri e la realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia da fonti rinnovabili sui nuovi fabbricati dell'area cargo, per soddisfare, almeno parzialmente, il fabbisogno energetico dell'infrastruttura aeroportuale.

Zonizzazione acustica: auspica l'approvazione da parte della Commissione, ex art. 5 del DM 31.10.1997, della zonizzazione acustica aeroportuale e la definizione delle eventuali azioni di risanamento connesse agli esiti del processo approvativo.

5. Quadro ambientale e valutazione degli impatti

Nel seguito, rispetto a quanto riportato nella relazione istruttoria approvata nella seduta n. 19 del 11/11/2020, si riportano gli aggiornamenti ai contributi resi e le valutazioni come riportate nella precedente relazione qualora non siano state oggetto di revisione/aggiornamento

5.1. Mobilità

Elementi critici evidenziati nella relazione istruttoria del 11.11.2020

Risulta necessario fornire riscontri – in sede di Conferenza di Servizi di approvazione nell'ambito dell'Intesa Stato-Regione – affinché:

- la documentazione del PSA sia integrata da uno Studio di impatto viabilistico di area vasta, redatto secondo gli indirizzi dell'Allegato '4' della d.g.r. 27 settembre 2006, n° VIII/3219, che

comprenda la modellizzazione dei tre scenari di intervento relativi alle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan dell'aeroporto (fase 1: 2020; fase 2: 2025; fase 3: 2030).

Il modello di offerta di tali scenari dovrà essere definito recependo, ai diversi step temporali di attuazione, gli interventi di potenziamento infrastrutturale previsti nell'intorno dell'area oggetto di intervento inseriti nei vigenti strumenti di programmazione regionale (PTR e PRMT), con prioritario riferimento al potenziamento della Bretella stradale di raccordo Tangenziale Sud - A4 - Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari e al completamento del progetto del Raccordo autostradale della Valtrompia.

- Gli esiti delle simulazioni siano riportati in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.
- Il calcolo della capacità residua delle rotatorie esistenti e di progetto sia effettuato utilizzando la metodologia Cetur/Setra per gli ambiti extraurbani.
- Relativamente al tracciato proposto in variante dell'attuale percorrenza della SP 37:
 - riguardo alle 5 intersezioni a rotatoria previste lungo il tratto della strada provinciale oggetto di intervento, si svolga un approfondimento in fase di progettazione stradale circa l'effettiva necessità della tipologia proposta soprattutto in relazione ai limiti sulla frequenza delle intersezioni lungo strade di interesse regionale tipo C come la SP 37, valutando la possibilità di inserimento di intersezioni canalizzate con sole svolte a destra in luogo delle rotatorie;
 - non essendo chiara dagli elaborati del PSA l'estensione dell'intervento di riqualificazione della SP 37, si ritiene necessario che esso comprenda tutto il tratto interessato dal Piano fino alla rotatoria ingresso cargo in modo da assicurare omogeneità di caratteristiche geometriche, strutturali, funzionali e di sicurezza;
 - l'approvazione definitiva del progetto stradale, adeguatamente sviluppato secondo le indicazioni fornite nella documentazione e come da prescrizioni sopra indicate, è subordinata al parere del Settore delle Grandi Infrastrutture della Provincia di Brescia.

Aggiornamento delle valutazioni

Successivamente al parere regionale espresso al MATTM con DGR 3896 del 23 novembre 2020, nel mese di febbraio 2021 si sono tenuti incontri tematici con la partecipazione del proponente e del gestore aeroportuale, volti alla risoluzione delle criticità evidenziate dalla citata DGR. Durante tali incontri, anche sulla base di quanto disposto dalla vigente normativa nazionale e regionale in materia di contenuti degli studi VIA, si è evidenziato che gli approfondimenti trasportistici sollecitati già in sede di richiesta documentazione integrativa sono necessari per poter caratterizzare in termini quantitativi – e conseguentemente valutare – la sostenibilità dell'impatto delle trasformazioni proposte sulla funzionalità del sistema di mobilità (pubblica e privata) di adduzione al sito, e gli effetti, in primis, delle ripercussioni attese sui livelli di servizio e di sicurezza della viabilità di accesso e della conseguente implementazione delle eventuali occorrenti opere di mitigazione da programmare.

A seguito delle richieste evidenziate nel citato parere regionale di cui alla DGR n. XI/3896/2020, e successivamente ai suddetti incontri del febbraio 2021, il Proponente ha depositato documentazione integrativa volontaria, comprensiva di approfondimenti relativi alla tematica del traffico stradale.

In merito a tale documentazione integrativa volontaria si è preso atto del documento "RUM-STR-RE-01 – La mobilità ed il rumore stradale" all'interno del quale il Proponente ha effettuato stime relative al traffico atteso dalle quali emerge la sostenibilità degli impatti generati sulla rete stradale afferente all'aeroporto nello scenario di completa realizzazione del Masterplan.

Tuttavia, non essendo stata effettuata l'assegnazione del traffico alla rete, non sono stati definiti in maniera puntuale i livelli del traffico atteso sui singoli archi e nodi; sarebbe invece necessario avere un quadro più completo degli impatti su un'area più ampia intorno all'aeroporto.

Si chiede pertanto di poter prevedere un ulteriore approfondimento in sede di Conferenza di Servizi di approvazione nell'ambito dell'Intesa Stato-Regione secondo le indicazioni riportate al par. 6.

Relativamente al tracciato proposto in variante dell'attuale percorrenza della SP 37, si demanda al parere della Provincia di Brescia riportato al par. 4.2.3.

5.2. Qualità dell'aria

Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020

Per la fase di cantiere, oltre alle misure già previste nello SIA, si richiede quanto segue:

- limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 30 km/h);
- lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi;
- lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita da aree sterrate verso la viabilità ordinaria;
- copertura degli autocarri durante il trasporto del materiale;
- schermatura degli impianti che generano emissioni polverulente (quali, ad esempio, gli impianti di betonaggio) provvedendo alla sistemazione di pannelli o schermi mobili per la riduzione delle polveri;
- qualora necessario in base a segnalazioni della popolazione interessata, il posizionamento di adeguate barriere antipolvere a protezione dei ricettori più esposti
- relativamente ai cumuli di terreno: limitarne l'altezza; copertura e/o bagnatura di cumuli di materiale terroso depositato;
- bagnatura delle terre scavate e del materiale polverulento durante l'esecuzione delle lavorazioni.

Per la fase di esercizio sono necessari alcuni approfondimenti in merito alla sorgente traffico stradale: non sono state presentate, difatti, nuove valutazioni quantitative su eventuali ulteriori ricettori che potessero risultare rappresentativi su un grafo stradale più esteso, in quanto il proponente ritiene il contributo trascurabile rispetto alle sorgenti aeronautiche. A tal proposito, in base alle analisi presentate, si ritiene che tale contributo sia minoritario ma su alcuni ricettori non trascurabile.

Si ritiene, che a rigore, si sarebbero dovuti valutare i contributi di: scavo, eventuale trasporto su strade sterrate all'interno del cantiere, formazione di cumuli e successivo carico del materiale accumulato, trasporto ed eventuale scarico all'interno del cantiere. Sarebbe inoltre stato opportuno valutare anche le emissioni allo scarico di autocarri e macchine operatrici adottando, per queste ultime, fattori di emissione espressi in g/h per Kw di potenza ipotizzando un utilizzo medio del 60% della potenza della macchina (si veda ad esempio:

<https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-non-road-1/view>).

Lo studio non riporta in dettaglio né i dati né il calcolo effettuato per la stima delle emissioni orarie per i diversi cantieri e per le varie fasi, e la loro durata non è ben specificata; pertanto, non è possibile esprimere un parere sulla correttezza dei risultati.

Si ritiene opportuno chiedere al proponente una stima più accurata e/o trasparente delle emissioni, anche in relazione alla presenza/vicinanza o meno di ricettori nelle aree in cui sono previsti i cantieri.

Relativamente ai parametri da rilevare, per il monitoraggio Ante Operam (AO) e Post Operam (PO) deve essere prevista la misura di PM₁₀ e degli NO_x con particolare riferimento all'NO₂.

Per il monitoraggio delle attività di cantiere in Corso d'Opera (CO), ove l'impatto è legato prevalentemente al risollevarsi di polveri, dev'essere prevista la misura di PM₁₀ e PM_{2.5}. Poiché la produzione di polveri da attività di cantiere provoca la formazione di particelle appartenenti tipicamente alla frazione coarse (cioè appartenenti al PM₁₀ e non al PM_{2.5}), il confronto delle due frazioni rispetto alle stazioni di riferimento della rete può contribuire nell'interpretazione dei risultati.

In tutte le fasi è richiesta la misura dei parametri meteo (precipitazioni, umidità, temperatura, pressione, velocità e direzione del vento).

Per i criteri di campionamento e le tecniche di misura il riferimento normativo è il D.Lgs. 155/2010, in particolare per:

- obiettivi di qualità dei dati (All. I)
- ubicazione su microscala (All. III)
- metodi di riferimento (All. VI).

In relazione alla durata e frequenza delle misure, ciascuna campagna deve avere una durata tipicamente pari a 8 settimane, equamente distribuite nel corso dell'anno. Per ogni fase (AO e PO o

CO) possono essere realizzate, ad esempio, quattro campagne stagionali di 2 settimane ciascuna oppure due campagne di 4 settimane ciascuna (una in periodo invernale e una in periodo estivo). Come previsto dalla normativa di riferimento, il rendimento per ciascun inquinante monitorato durante ogni campagna deve essere pari almeno al 90%.

Per la fase di CO devono essere previste campagne con frequenza indicativamente stagionale, quindi ogni tre mesi circa; tuttavia, il monitoraggio di questa fase deve essere sempre strettamente correlato con il cronoprogramma dei lavori e aggiornato in considerazione delle fasi di lavorazione potenzialmente più impattanti. Ciascuna campagna deve avere una durata tale da permettere una raccolta di almeno 14 giorni di dati validi relativi a giorni non piovosi. Per giornata piovosa è da intendersi giornata con più di 1.0 mm di pioggia cumulata giornaliera. In caso di eventi di questo tipo, la campagna dovrà essere prolungata fino ad un massimo di 21 giorni, al termine dei quali la campagna sarà considerata comunque valida.

Per la scelta dei punti di monitoraggio vanno individuate le situazioni di potenziale disturbo causate dall'opera con riferimento ai recettori residenziali più impattati dall'opera ed agli eventuali recettori sensibili presenti sul territorio (ospedali, scuole, asili, case di cura).

Il disturbo che caratterizza Fase CO può essere ricondotto a tre fonti principali: lavorazioni di cantiere, attività sul fronte avanzamento lavori (FAL) e traffico di mezzi pesanti:

- I recettori vanno individuati a seconda della vicinanza ai cantieri, della tipologia del cantiere stesso e delle lavorazioni che vi vengono svolte. Particolare attenzione va rivolta alle attività che comportano la movimentazione di terre (escavazione, formazione cumuli, ecc.) ed agli impianti di betonaggio. È opportuno valutare in via prioritaria i recettori più sensibili (ospedali, scuole, asili, case di riposo), quelli potenzialmente esposti alle lavorazioni più impattanti, quelli collocati sottovento rispetto alla direzione del vento prevalente, individuata con l'analisi meteorologica.
- Va valutato il disturbo causato dalle attività svolte sul FAL ai recettori più prossimi al tracciato ed alle piste di cantiere con le stesse priorità del caso precedente.
- I potenziali recettori del disturbo causato dal traffico di cantiere sono individuabili sulla base dei percorsi stradali che verranno utilizzati dai mezzi pesanti in entrata e, soprattutto, in uscita dai cantieri. Vanno considerati i parametri: tipologia dei mezzi utilizzati, frequenza del transito, distanza del recettore dall'asse stradale e tipologia del recettore.

In generale, la scelta dei punti di monitoraggio deve ricadere su eventuali recettori sensibili e sugli insediamenti abitativi potenzialmente più impattati dall'opera, individuati sulla base dei risultati delle simulazioni modellistiche contenute nello Studio di Impatto Ambientale.

Durante la fase di Corso d'Opera particolare attenzione va rivolta alle attività che comportano la movimentazione di terre (escavazione, formazione cumuli, ecc.) ed agli impianti di betonaggio. I punti di misura devono essere situati all'esterno delle pertinenze di cantiere.

Nella scelta dei punti di monitoraggio va posta particolare attenzione nell'evitare situazioni in cui attività non correlate all'opera o al relativo cantiere possano influenzare le misure. Ad esempio, sono da escludersi punti di monitoraggio in prossimità di strade non asfaltate, di strade utilizzate da mezzi agricoli, ecc. Nel caso ciò non fosse evitabile, lo strumento andrebbe collocato in una zona il più possibile vicina al cantiere e lontana dalla strada bianca o altre fonti di emissione. In questo caso potrebbe essere utile effettuare una misura di AO sullo stesso punto.

In generale può essere considerato anche un solo sito di misura che sia rappresentativo per identificare gli eventuali impatti legati all'opera. L'individuazione di un numero maggiore di punti di misura deve essere presa in considerazione quando si tratta di situazioni particolari che lasciano presupporre impatti diversificati sul territorio come, ad esempio, l'estensione dell'opera su un'area vasta, le lavorazioni con impatti differenti nello spazio o nel tempo.

La valutazione degli eventuali impatti nel CO deve essere effettuata utilizzando come termine di confronto le rilevazioni delle stazioni della RRQA. Nella valutazione dell'impatto deve essere considerato non semplicemente il confronto con i limiti normativi, bensì la valutazione dell'eventuale incremento delle concentrazioni degli inquinanti monitorati a causa dell'impatto dell'opera investigando in particolare se l'incremento è superiore all'impatto atteso previsto in fase di VIA. Per la valutazione dell'impatto della realizzazione dell'opera (CO - fase di cantiere) può essere definita in accordo con ARPA una curva limite per individuare dati anomali, che necessitano di opportuno approfondimento.

5.3. Rumore

Elementi critici evidenziati nella relazione istruttoria del 11.11.2020

Il progetto è accompagnato da documentazione di impatto acustico rispetto alla quale erano state chieste integrazioni specifiche, in particolare relativamente alla valutazione del rumore da traffico veicolare indotto.

Rispetto a questa specifica integrazione è stata prodotta una risposta a carattere controdeduttorio che non soddisfa le richieste e, in particolare, considerando la percentuale di capacità della infrastruttura stradale in luogo della percentuale di incremento del traffico esistente determinata dal traffico indotto dal progetto, risulterebbe inconferente rispetto alla considerazione riportata nella risposta circa la irrilevanza degli effetti in termini di impatto acustico del traffico veicolare indotto.

Per quanto riguarda le considerazioni relative alla progettazione della SP 37 e alle responsabilità della Provincia contenute nella suddetta risposta si osserva che, in quanto detta infrastruttura stradale risulta parte del progetto presentato ed oggetto di valutazione di impatto ambientale, deve essere comunque considerata e valutata nello studio di impatto ambientale in termini di previsione di impatto acustico e deve essere dato conto della conformità in via previsionale ai limiti di rumore. La risposta alla richiesta di integrazioni non può essere quindi considerata esauriente.

Relativamente al rumore aeroportuale, si premette che la valutazione in termini di compatibilità non può non considerare la popolazione che, previsionamente, risulterebbe esposta a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) di Lva. La previsione di esposizione di popolazione a livelli di rumore aeroportuale superiori a 65 dB(A) di Lva configura, quindi, una condizione di incompatibilità ambientale dal punto di vista acustico che osta ad una pronuncia favorevole di compatibilità ambientale.

Dall'esame della documentazione presentata dal Proponente risulta che, previsionamente, nella situazione post operam (sia per lo scenario 2025 che per quello 2030) si ha un significativo incremento dell'ampiezza dell'area compresa tra la linea di isolivello a 65 dB(A) e quella a 75 dB(A) di Lva e che questo comporta un incremento stimato della numerosità della popolazione residente compresa in detta area da 1 a 120 unità. Tale situazione ha conseguenze non eludibili per quanto riguarda la valutazione di compatibilità ambientale.

La proposta di risoluzione di dette situazioni, riportata nello SIA, con interventi diretti al recettore non si può ritenere percorribile alla luce di quanto disposto dal DM 31/10/1997. Pertanto, ai fini della compatibilità ambientale, dovranno essere previste misure che evitino la presenza di popolazione residente esposta a livelli di rumore aeroportuale superiore a 65 dB(A) di Lva.

Si fa, inoltre, presente che:

- In merito alla caratterizzazione territoriale ed alla necessità di stimare il livello in termini di Leq in corrispondenza di ricettori sensibili adiacenti alla curva di isolivello di LVA pari a 60 dBA, essa riguarda chiaramente la stima del rumore prodotto dall'aeroporto (non dalle altre sorgenti presenti sul territorio) in termini di Leq. Nell'ambito del procedimento VIA è necessario procedere con tali analisi e valutazioni rispetto all'impatto dell'aeroporto sul territorio circostante all'infrastruttura, sia all'interno, sia all'esterno della curva isofonica dei 60 dBA di LVA. Anzitutto, tale curva necessariamente varia di anno in anno in funzione delle condizioni di traffico. Inoltre, la normativa prevede, una volta stabilita la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, il rispetto di limiti in termini di LVA, sia all'interno, sia all'esterno delle zone di rispetto. All'esterno delle zone di rispetto, il DM 14/11/1997 (art.3 c.2) stabilisce che le infrastrutture di trasporto "concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione". Spetta quindi al proponente quantificare l'impatto della sorgente aeroportuale anche rispetto ai limiti di zona della classificazione acustica comunale. Tale impatto deve essere valutato per mezzo dell'indicatore adeguato a seconda dell'area considerata. Si sottolinea altresì che lo SIA è uno studio di carattere previsionale e non riguarda pertanto in alcun modo le attività di vigilanza e controllo in carico a Comuni e Province.
Il proponente non ha pertanto ritenuto dare seguito all'osservazione formulata.
- Riguardo al software previsionale utilizzato, il modello utilizzato (INM) è software commerciale non più mantenuto ed aggiornato dalla FAA. In fase di richiesta di integrazioni, l'indicazione relativa all'utilizzo del software AEDT avrebbe consentito di sviluppare lo studio con una versione aggiornata ed attuale del modello INM. Infatti, a partire dal 2015, il modello INM non è più stato

aggiornato ed è stato sostituito da AEDT, sviluppato anch'esso dalla FAA. La messa in commercio di quest'ultimo software non implica l'inadeguatezza di INM in termini di algoritmi di calcolo, per quanto anche questi siano stati perfezionati nell'attuale versione, bensì soprattutto in termini di database degli aeromobili catalogati nel modello. Un database fermo al 2015 non può consentire un'adeguata previsione dell'impatto acustico su un orizzonte temporale al 2030.

- In merito alle osservazioni sullo stato post-operam, scelta dello scenario di riferimento, si sottolinea come la richiesta di valutare scenari mitigati alla sorgente faccia ovviamente riferimento ad ottimizzazioni in termini gestionali, come ad esempio la gestione del traffico sulle piste e lungo le diverse rotte, le procedure di decollo e atterraggio ed i relativi orari. Tali scelte non mettono assolutamente in discussione i caratteri generali del progetto presentato.

Aggiornamento delle valutazioni

Relativamente alle valutazioni del rumore da traffico veicolare indotto e alla progettazione della SP 37, sono stati approfonditi gli aspetti relativi all'impatto acustico da traffico veicolare indotto.

Lo studio acustico stradale è stato finalizzato a valutare il clima acustico del traffico lungo il solo asse stradale della SP37; a tal riguardo il Proponente indica che:

- l'incidenza della componente aeroportuale sul clima acustico indotto dal traffico stradale lungo la SP37 è trascurabile e la condizione di superamento non è attribuibile al traffico aeroportuale indotto
- nell'analisi del clima acustico stimabile per il 2030, gli interventi di modifica al tracciato e la riduzione delle velocità di percorrenza in corrispondenza delle 5 nuove rotatorie lungo la SP37 e dell'accesso aeroportuale, permetteranno un contenimento acustico.

Nella documentazione integrativa volontaria allo stato di fatto (dati di traffico provinciali riferiti al 2019), si evince una condizione di superamento dei limiti per 4 ricettori, di cui 3 nel periodo diurno e 3 in quello notturno lungo la SP37. Il Proponente indica che:

- *"tali ricettori dovrebbero essere già oggetto di risanamento acustico da parte dell'Ente Gestore l'infrastruttura viaria e quindi poter essere assunti come già risanati allo stato attuale mediante soluzioni di tipo diretto o indiretto sulla base delle considerazioni che l'Ente Gestore intende adottare"*. Viene precisato che il ricettore R092 (dove il contributo notturno del solo traffico indotto è prossimo al valore limite) sarà oggetto di monitoraggio e se si dovessero nel futuro superare i limiti, si potrà eseguire un intervento di contenimento (barriera acustica in luogo della recinzione perimetrale o intervento diretto).
- *"la condizione di superamento per i suddetti ricettori sarà risolta nell'ambito del piano di risanamento acustico ai sensi del DM 29.11.2000 sviluppato dall'Ente Gestore essendo verificata già allo stato attuale"*.

Per quanto stimato dal Proponente, rispetto all'attuale situazione, lo scenario al 2030 prevede un incremento del traffico, in cui il traffico totale monodirezionale indotto dall'aeroporto è stimato in 1.635 (TGM v/gg) rispetto a 109 dello scenario attuale.

Si rileva pertanto che il potenziamento della struttura aeroportuale comporterà un aumento del volume di traffico su una arteria stradale che, come già indicato dal Proponente, necessita di un piano di risanamento acustico. L'autorizzazione del progetto di potenziamento aeroportuale proposto, in assenza di un approvato piano di risanamento dell'infrastruttura stradale che tenga conto anche del traffico indotto dall'aeroporto e di una definita tempistica per la sua realizzazione da parte dell'Ente gestore dell'infrastruttura, non appare conforme a quanto stabilito dai principi di prevenzione e contenimento dell'inquinamento acustico a cui sono preposti gli Enti.

Relativamente al rumore aeroportuale,

Dalla documentazione integrativa volontaria si evince che:

- risulterebbe, in via previsionale, nello scenario ottimizzato al 2030 un solo recettore nella zona tra la linea di isolivello a 65 dB(A) di Lva e quella a 75 dB(A) di Lva, tra l'altro, come rilevato dall'estensore dello studio, al limite della linea di isolivello di 65 dB(A) di Lva.

Viene previsto il monitoraggio dei livelli di rumore aeroportuale finalizzato a valutare se effettivamente si verificherà nei fatti la previsione modellistica ed attuare le conseguenti azioni consistenti nella delocalizzazione qualora accettata o, in alternativa, l'insonorizzazione

dell'edificio. Si ritiene che tale percorso possa essere ritenuto ragionevole in quanto prevede in via principale la delocalizzazione, ma qualora questa non fosse gradita dagli occupanti l'edificio, persegue, in ottica di condivisione e non di imposizione, la soluzione di insonorizzazione dell'edificio.

- Nella modellizzazione del rumore aeroportuale è stato utilizzato il modello AEDT nella versione 3c, che permette l'implementazione di una mix di flotta aeromobili più moderna. In particolare, sono illustrati lo "Scenario AEDT anno 2030" che prevede un mix di flotta con velivoli di nuova generazione e la gestione del traffico aereo notturno e lo "Scenario AEDT anno 2030 ottimizzato" che prevede in aggiunta un decalaggio della soglia di pista 32 per gli atterraggi. I risultati delle simulazioni previsionali effettuate utilizzando il software aggiornato hanno mostrato una sostanziale risoluzione dell'incompatibilità ambientale relativamente alla previsione di esposizione della popolazione.
- In merito alle osservazioni sullo stato post-operam, scelta dello scenario di riferimento, si osserva che per quanto riguarda la previsione della distribuzione del traffico in decollo per gli scenari previsionali relativi all'anno 2030, vengono riportate le percentuali dei movimenti lungo le piste e nei periodi diurni/notturni.
- Sono state considerate ottimizzazioni nella modellizzazione del rumore aeroportuale con conseguente riduzione dell'estensione dell'impronta acustica al suolo e significative riduzioni della popolazione esposta al rumore aeroportuale con risoluzione della criticità, rilevata nel precedente parere, riguardante la popolazione prevista nell'area compresa tra la linea di isolivello a 65 dB(A) e quella a 75 dB(A) di Lva.

Valutato che siano state rimosse, con le integrazioni spontanee, le criticità evidenziate nel precedente parere, si ritiene di prescrivere quanto indicato al successivo par. 6.

5.4. Aziende a Rischio Incidente Rilevante

In riferimento agli aspetti RIR, si ribadisce che non vi sono variazioni rispetto alle aree di danno individuate dalla ditta RIR Bossini, né variazioni del piano di emergenza esterna approvato in via provvisoria dalla Prefettura di Brescia.

5.5. Componenti paesaggistiche, naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza

Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020 e riconfermati

In merito alle componenti naturalistiche e biodiversità:

- Al fine di limitare la compromissione delle poche aree naturali e semi-naturali presenti nell'area dell'aeroporto, che costituiscono elementi di connessione ecologica a livello locale, si dovrà prevedere il monitoraggio delle specie aliene vegetali invasive, sia nelle aree di cantiere sia nelle aree in cui verranno realizzate le opere a verde. In particolare, si dovrà evitare la diffusione delle specie vegetali alloctone invasive incluse nella "Lista nera delle specie alloctone vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione" - L.R. 10/2008, D.G.R. n. 2658/2019. Gli interventi di controllo o eradicazione dovranno fare principalmente riferimento ai Protocolli di contenimento (<http://www.naturachevale.it/specie-invasive/protocolli-di-contenimento-per-specie-o-gruppi-di-specie-vegetali/>) delle specie esotiche invasive realizzati nell'ambito del progetto Life IP Gestire 2020 ed approvati da Regione Lombardia e alle schede d'azione delle principali specie esotiche presenti in Lombardia (<http://www.naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/>).
- Si suggerisce di tenere monitorata l'eventuale presenza del falco cuculo e gli eventi di bird strike che potranno coinvolgere la specie, al fine di individuare, qualora gli eventi non dovessero essere più ritenuti occasionali, opportune misure di mitigazione.
- Si prende atto della completa predisposizione della Check list ai sensi della D.g.r. X/5565/2016, Appendice 1; tuttavia, si rilevano le seguenti osservazioni:
 - nell'ambito delle attività cantieristiche, è previsto il riutilizzo del terreno derivante dallo scotico per operazioni di ripristino ambientale nell'ambito degli interventi mitigativi. Questo materiale, in attesa degli interventi di ripristino, viene movimentato ed accantonato in cumuli: tali operazioni rappresentano una fase critica che, se non adeguatamente controllata e gestita,

potrebbe favorire la colonizzazione e diffusione di specie alloctone sia nel sito d'intervento che nelle aree adiacenti. Pertanto, risulta necessario predisporre il monitoraggio delle specie alloctone vegetali, soprattutto quelle appartenenti alla Lista nera regionale (D.g.r. n. XI/2658/2019), da effettuare nei cumuli di terreno e nelle superfici lasciate "nude" durante le lavorazioni, e nel caso tali specie dovessero diffondersi, prevedere idonee misure di eradicazione;

- estendere il monitoraggio delle componenti faunistiche oltre che all'interno dell'aeroporto anche in stazioni georeferenziate all'esterno del perimetro (se presenti, scegliere aree che hanno un buon valore ecologico-ambientale); il periodo ed il numero di campagne dovrà essere idoneo per una valutazione delle comunità faunistiche presenti sul territorio;
- predisporre il monitoraggio della flora e vegetazione che caratterizza il territorio esterno dell'area aeroportuale (zone ecotonali, fasce boscate, filari e siepi).
- Predisporre dei punti di monitoraggio nell'Area prioritaria per la biodiversità "Fiume Chiese e colline Montichiari" che si trova nel raggio di 2 Km dall'area aeroportuale, caratterizzata da ambienti fluviali con vegetazione spondale a prevalenza di Salice bianco dove, lungo gli argini, si rileva la presenza di piccole aree umide alimentate da acque sorgive. Questi ambienti risultano importanti per la sopravvivenza e riproduzione di molte specie faunistiche (piccoli mammiferi, avifauna, erpetofauna). Per tali motivazioni, il monitoraggio di quest'area risulterà utile per valutarne lo stato conservazione delle specie anche in relazione a possibili impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo oppure utilizzandola come area controllo nel caso non risulti soggetta ad interferenze legate all'opera.
- Il monitoraggio di tutte le componenti dovrà essere effettuato nelle fasi di Ante, Corso e Post-Operam, in modo tale da ottenere dati che permetteranno di definire se le variazioni riscontrate si possano attribuire ad impatti indotti dalle fasi di cantierizzazione e successiva messa in esercizio dell'opera.

In merito agli interventi di mitigazione per la componente paesaggistica, in corrispondenza della variante alla SP 37, si demanda al parere della Provincia di Brescia riportato al par. 4.2.3.

5.6. Ambiente idrico

Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020 e riconfermati

- Occorre indicare esattamente l'ubicazione degli scarichi degli impianti di depurazione in corpo idrico superficiale (torrente Garza), per valutare eventuali interferenze con l'attuale punto di monitoraggio sul Garza in comune di Ghedi.
- L'opera non dovrà compromettere il raggiungimento ed il mantenimento degli obiettivi di qualità per il torrente Garza previsti dal Piano di Gestione del Fiume Po 2015.
- Occorre dettagliare le modalità di svolgimento del monitoraggio, con particolare riferimento alle componenti biologiche indagate, frequenze, durata e reportistica. Dovrà essere previsto un Piano di Monitoraggio Ambientale, per il quale si rimanda alle linee guida di ARPA Lombardia "Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientali (PMA) – Acque superficiali e sotterranee" – paragrafo 8 - al link: https://www.arpalombardia.it/sites/DocumentCenter/Documents/Criteri_PMA_Acque.pdf#search=criteri%20per%20la%20predisposizione%20PMA
- Qualora il recapito delle acque meteoriche o di depurazione relativi agli interventi di ampliamento dell'aeroporto in progetto richieda la realizzazione di nuovi manufatti di scarico nel torrente Garza si fa presente che dovranno essere preventivamente richieste all'U.T.R. di Brescia le concessioni per l'occupazione di area demaniale previste ai sensi del R.D. 523/1904 e della d.g.r. n. 698 del 24 ottobre 2018.
- Si rileva inoltre che gli interventi relativi alle infrastrutture stradali e autostradali, loro pertinenze e parcheggi, che comportano una riduzione della permeabilità del suolo rispetto alla sua condizione preesistente, tra cui rientrano anche quelli in progetto, sono assoggettati ai requisiti di **invarianza idraulica e idrologica** di cui alla legge regionale 15 marzo 2016, n. 4 "Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua". Pertanto, secondo quanto previsto dall'art. 6 comma 1 lett. b) del regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi

dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)" così come modificato dal r.r. n. 19 aprile 2019, n. 8, è necessario redigere anche un progetto di invarianza idraulica e idrologica, firmato da un tecnico abilitato, qualificato e di esperienza nell'esecuzione di stime idrologiche e calcoli idraulici, redatto conformemente alle disposizioni del regolamento stesso e con i contenuti stabiliti all'articolo 10.

- Con riferimento alle acque sotterranee, considerata la portata dell'intervento e le modalità proposte per lo smaltimento delle acque meteoriche, è necessaria una conoscenza di dettaglio dello stato di qualità delle acque sotterranee, in particolare per quanto riferito allo stato A.O., specifico dell'area su cui insiste l'intervento.

5.7. Consumo di suolo

Elementi critici evidenziati nella relazione istruttoria del 11.11.2020

- Mantenere quanto più possibile la compattezza delle aree agricole evitando che gli interventi comportino la frammentazione di porzioni di territorio di rilevante interesse agricolo e/o la creazione di aree agricole isolate e intercluse tra le opere;
- stimare e indennizzare gli eventuali disagi alle attività agricole derivanti dalla suddivisione degli appezzamenti attraversati dal nuovo asse stradale e dovrà essere garantito l'accesso dei mezzi agricoli in totale sicurezza ai terreni eventualmente separati;
- mantenere e valorizzare la funzionalità e l'efficienza della rete idrica superficiale eventualmente interferita, costituita da fossi e canali ad uso irriguo, acquisendo le necessarie autorizzazioni/concessioni idrauliche dall'Autorità Idraulica Competente;
- le essenze arboree e arbustive di nuovo impianto per l'inserimento ambientale dell'opera dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore;
- garantire la manutenzione (concimazioni e irrigazioni) delle specie erbacee, arbustive e arboree di nuovo impianto per i primi anni;
- impiegare, per quanto possibile, per la realizzazione delle pavimentazioni stradali e delle aree di sosta, materiali drenanti permeabili e/o semipermeabili;
- per il calcolo delle indennità per le aree che verranno espropriate (indennità base, indennità aggiuntiva coltivatore diretto, al fittavolo, soprassuolo), si segnala che, ai sensi della sentenza della Corte costituzionale del 10/06/2011 n. 181 con la quale è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 40, cc. 2 e 3 del DPR 327/2001 e in particolare il criterio del Valore Agricolo Medio (VAM), le procedure di esproprio dovranno considerare criteri di indennità basati su requisiti specifici del bene e il reale valore commerciale dello stesso;
- verificare gli impatti indotti sulle aziende agricole operanti sulle aree di intervento e dovranno essere individuate di conseguenza specifiche azioni che possano compensare le penalizzazioni dovute alla sottrazione/modifica d'uso di suolo agricolo (anche in riferimento a vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Programma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie);
- predisporre il bilancio di tutte le superfici permeabili (sia interne che esterne all'attuale configurazione dell'aeroporto), comparando i mq delle stesse allo stato attuale con quello futuro;
- programmare adeguate misure compensative, che dovranno essere quanti/qualitativamente commisurate al suolo che verrà impermeabilizzato, in relazione alla molteplicità di funzioni da questo assicurate (fertilità, permeabilità e capacità di stoccaggio del carbonio organico, ecc.), a tal fine si suggerisce l'applicazione di metodi e schemi interpretativi già collaudati (es.: Metodo STRAIN); le aree da adibire ad opere di compensazione non dovranno in alcun modo essere localizzate su territori ad uso agricolo.

Aggiornamento delle valutazioni

A seguito dell'analisi della documentazione integrativa spontanea presentata dal Proponente, si prende atto che lo stesso ha opportunamente quantificato la perdita complessiva di superfici permeabili sia internamente che esternamente al sedime aeroportuale attuale. Utilizzando il Metodo STRAIN semplificato il Proponente ha predisposto un bilancio ecologico, computando il valore

ecologico sottratto dagli interventi previsti internamente all'attuale sedime aeroportuale (circa 22,34 ha) e per le aree esterne (circa 1,09 ha) e ha contabilizzando la parte di misure compensative che verranno realizzate all'interno dei confini dell'aeroporto (circa 10,91 ha). A fronte di tali interventi al Proponente rimarrebbero però da compensare altri 12,52 ha eq da individuare esternamente al sedime dell'infrastruttura aviaria.

A tal fine lo stesso Proponente si dichiara disponibile all'attuazione di interventi territoriali limitrofi all'aeroporto quali:

- la realizzazione di una nuova tratta della Rete ciclopedonale (*della quale non viene specificato il materiale del fondo e che quindi potrebbe portare a un'ulteriore impermeabilizzazione*);
- opere di "compensazione eco-fruttiva" afferenti al Torrente Garza per cui si evince che dovrà essere predisposto comunque uno specifico progetto integrato, denominato 'Progetto Garza' e di cui non viene precisato in cosa consistiranno le opere.

Si ribadisce tuttavia, nel richiamare l'incontro tematico del 9/2/2021, che le misure di compensazione ambientale devono essere intese come azioni finalizzate al risanamento o alla sostituzione di risorse ambientali/naturali danneggiate (in tal caso suolo allo stato di fatto permeabile in parte anche ad uso agricolo), una volta adottate tutte le misure di mitigazione possibili.

Considerata pertanto l'importante valenza e l'inequivocabile finalità degli interventi a compensazione di risorse ambientali/naturali danneggiate, non appare assolutamente congruo che questi vengano sostituiti da opere denominate "di compensazione eco-fruttiva" e "di compensazione territoriale", quali:

- la "compensazione eco-fruttiva" afferente al Torrente Garza;
- il Nodo eco-fruttivo;
- la realizzazione di nuove piste ciclabili, l'adeguamento di tratti delle stesse già esistenti agli standard tecnici di progetto della rete (dimensioni, fondo, pendenze, intersezioni),
- la sistemazione e messa in sicurezza del torrente.

Inoltre, dalle integrazioni volontarie presentate risulta che la loro gestione sarà demandata agli Enti territoriali, nella totale indeterminazione della tipologia di opere e delle tempistiche realizzative, dal momento che il Proponente intende redigere il progetto di dettaglio degli interventi da attuare per corrispondere al bilanciamento del valore ecologico del suolo dei 12,52 ha eq di cui sopra, solo a valle di un accordo di programma che riguardi anche la possibile ubicazione e scelta di destinazione dei suoli e che comunque allo stato attuale risulta ancora da definire.

Pur considerando che le opere in progetto riguardano un'infrastruttura di interesse pubblico e che insistono su aree in parte già destinate dalla pianificazione territoriale allo sviluppo e al potenziamento aeroportuale, gli interventi in progetto comporteranno una perdita di suolo libero attualmente ad uso agricolo di tipo permanente e non mitigabile, senza che il Proponente abbia di fatto individuato tutte le aree idonee su cui progettare gli interventi compensativi, che si ricorda non dovranno ricadere su aree ad uso agricolo:

- prioritariamente dovranno essere incentivati i lavori di de-impermeabilizzazione e di successiva riqualificazione naturale (con un piano di monitoraggio di 3-5 anni) di aree già degradate presenti nei territori limitrofi all'aeroporto, identificate a seguito di ricognizione con gli Enti locali, come peraltro già indicato nell'incontro tematico del 9/2/21;
- il recupero di aree degradate consente anche il ridimensionamento delle estensioni necessarie e quindi un più facile reperimento sul territorio.

Poiché solo a seguito della presentazione di un progetto dettagliato si potrà valutare se il danno è stato effettivamente riparato, si ritiene necessario, affinché la perdita della risorsa suolo possa considerarsi totalmente compensata, che prima dell'inizio lavori debbano essere ben definiti sia il reperimento dell'area idonea alle compensazioni, sia un progetto dettagliato degli interventi che chiaramente dovranno soddisfare il carattere "compensativo" con relativo piano di monitoraggio.

A completamento delle valutazioni, si richiama il parere reso della Provincia di Brescia e riportato al par. 4.2.3, dal quale emerge che, in relazione alle compensazioni ambientali all'esterno di sedime aeroportuale, sono state avviate interlocuzioni con i Comuni del PTR (Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone), sentito anche il Gestore aeroportuale, per condividere il quadro delle misure compensative di interesse sovracomunale che dovranno accompagnare l'attuazione del PSA.

5.8. Terre e rocce da scavo

In fase istruttoria, gli approfondimenti richiesti al Proponente sono stati mirati all'individuazione del bilancio complessivo dei quantitativi interessati (materiali di demolizione, fresati di asfalto - se di bitume o di catrame, terre e rocce, ...), chiarendo l'avvalimento delle disposizioni di cui al DPR 120/2017.

Aggiornamento delle valutazioni

In riferimento alla tematica relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo si osserva quanto segue:

- per assicurare una tracciabilità univoca delle terre e rocce da scavo anche ai fini del bilancio complessivo, è necessario che il PUT sia completo dei contenuti previsti dalla normativa vigente, che implichi tutte le opere previste dal SIA congiuntamente agli interventi "E" esterni al sedime dell'aeroporto; tutto ciò non può essere sostituito dal piano organico di gestione delle terre presentato, in quanto rappresenta la relazione programmatica;
- non si ritiene condivisibile la ripartizione della gestione delle terre e rocce da scavo in più Piani di Utilizzo: l'ipotesi di conseguire più Piani di Utilizzo con spazi temporali diversi che richiedono la realizzazione del "deposito intermedio", non appare corretto in termini di conduzione amministrativa e potrebbe porre in rilievo aspetti di illegalità in violazione dell'art.5 del DPR 120;
- per quanto attiene le possibili passività per le matrici naturali, coerentemente con quanto sopra espresso, si ritiene che per avere un'esamina complessiva delle possibili passività sia necessario curare un Piano di Investigazione unico, che renda visione d'insieme sulle possibili criticità e/o contaminazione delle matrici stesse, aspetto che condurrebbe alle necessarie e susseguenti attività di Caratterizzazione specifiche ed incentrate in propri procedimenti amministrativi.

5.9. Salute pubblica e sicurezza

Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020 e riconfermati

Relativamente agli interventi previsti sulla SP 37, come per ogni altro ostacolo in fregio alla strada, dovrà essere prevista la progettazione delle barriere di sicurezza, secondo i criteri dettati dalla vigente normativa.

Dovrà essere prevista l'elaborazione di un piano d'emergenza ambientale relativo alla fase di cantiere e alle emissioni impreviste e agli incidenti, quali l'inquinamento del suolo, sottosuolo e dei corpi idrici, che comprenda almeno:

- azioni di prevenzione atte a limitare i danni all'ambiente (descrizione e quantità delle sostanze pericolose e dei rifiuti presenti in cantiere, localizzazione e descrizione e dei depositi);
- piani d'azione per rispondere ad eventi potenziali (per esempio incendi, perdite o crollo dei depositi di carburanti, sversamento sul suolo di carburanti e oli minerali);
- descrizione delle attrezzature disponibili per affrontare un incidente ecologico (per esempio attrezzature per il blocco dei tubi di drenaggio, argine dei canali, pompe, setti di divisione per versamento di oli minerali, materiali assorbenti);
- procedure di allertamento e comunicazione agli Enti.
- procedure di monitoraggio delle matrici a seguito dell'evento.

6. Considerazioni conclusive

L'istruttoria condotta sulla documentazione predisposta dal Proponente ENAC ha ben rappresentato le necessità di implementazione infrastrutturale dell'aeroporto sia all'interno che all'esterno del sedime aeroportuale, nonché di adeguamento dell'accessibilità al medesimo sito.

Le principali carenze e criticità evidenziate nel parere reso con D.G.R. 3896 del 23/11/2020, sono state in parte approfondite e sviluppate, anche se permangono alcuni aspetti da sviluppare e dettagliare come indicato al cap. 5 "quadro ambientale e valutazione degli impatti" – della presente relazione.

Tutto ciò premesso, preso atto che le principali criticità sono state adeguatamente affrontate e risolte, si propone di esprimere al competente Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi del d.lgs. 152/06 e della l.r. 5/2010, parere favorevole in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto di “Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia Montichiari, nei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi”, alle seguenti condizioni necessarie alla compatibilità ambientale del Progetto definitivo.

Mobilità

- Si chiede di poter prevedere un ulteriore approfondimento in sede di Conferenza di Servizi di approvazione nell'ambito dell'Intesa Stato-Regione secondo le indicazioni di seguito riportate:
 - estendere le valutazioni relative al traffico e all'impatto viabilistico a tutti gli archi della rete ricompresa in un intorno dell'aeroporto sufficientemente rappresentativo, come, ad esempio, l'area ricompresa fra la A4, la A21, la SP 567 e la SP 668, sviluppando la modellizzazione dei tre scenari di intervento relativi alle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan dell'aeroporto (fase 1: 2020; fase 2: 2025; fase 3: 2030);
 - il modello di offerta di tali scenari dovrà essere definito recependo, ai diversi step temporali di attuazione, gli interventi di potenziamento infrastrutturale previsti nell'area oggetto di studio nei vigenti strumenti di programmazione regionale (PTR e PRMT);
 - gli esiti delle simulazioni siano rappresentati graficamente con indicazione dei valori numerici sulle singole aste valutate, ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio (LOS), quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.
 - Il calcolo della capacità residua delle rotonde esistenti e di progetto sulla SP 37 sia effettuato utilizzando la metodologia Cetur/Setra per gli ambiti extraurbani.
- Relativamente al tracciato proposto in variante dell'attuale percorrenza della SP 37, il doppio filare arboreo previsto in fregio alla SP 37 dovrà essere prolungato su due ambiti, in corrispondenza del nuovo hangar per la manutenzione degli aeromobili e in corrispondenza dell'area cargo, come meglio specificato al par. 4.2.3

Qualità dell'aria

- Per la fase di cantiere, si veda quanto richiesto al par. 5.2
- Indicazioni per PMA, come dettagliatamente esplicitato al par. 5.2
 - per il monitoraggio Ante Operam (AO) e Post Operam (PO) deve essere prevista la misura di PM₁₀ e degli NO_x con particolare riferimento all'NO₂;
 - per il monitoraggio delle attività di cantiere in Corso d'Opera (CO) deve essere prevista la misura di PM₁₀ e PM_{2.5};
 - in tutte le fasi è richiesta la misura dei parametri meteo (precipitazioni, umidità, temperatura, pressione, velocità e direzione del vento);
 - per i criteri di campionamento e le tecniche di misura il riferimento normativo è il D.Lgs. 155/2010, in particolare per obiettivi di qualità dei dati (All. I), ubicazione su microscala (All. III), metodi di riferimento (All. VI);
 - in relazione alla durata e frequenza delle misure, ciascuna campagna deve avere una durata tipicamente pari a 8 settimane, equamente distribuite nel corso dell'anno; il rendimento per ciascun inquinante monitorato durante ogni campagna dovrà essere pari almeno al 90%;
 - per la fase di CO devono essere previste campagne con frequenza indicativamente stagionale, di durata tale da permettere una raccolta di almeno 14 giorni di dati validi relativi a giorni non piovosi;
 - per la scelta dei punti di monitoraggio vanno individuate le situazioni di potenziale disturbo causate dall'opera con riferimento ai recettori residenziali più impattati dall'opera ed agli eventuali recettori sensibili presenti sul territorio (ospedali, scuole, asili, case di cura); per l'individuazione dei recettori si vedano le indicazioni al par. 5.2.

Rumore

- Dovrà essere monitorata nel tempo l'evoluzione della esposizione della popolazione al rumore aeroportuale, in termini dell'indice L_{va}, utilizzando a tal fine, oltre al sistema di monitoraggio del

rumore aeroportuale del gestore aeroportuale, verificato periodicamente da ARPA, anche l'aggiornamento annuale delle curve di isolivello dell'indice Lva, in base al volato reale, curato da ARPA ai sensi della legge regionale 13/01, articolo 14. A tal fine, il gestore dell'aeroporto dovrà produrre e trasmettere annualmente a Regione Lombardia e Comuni dell'intorno aeroportuale una relazione che documenti la distribuzione della popolazione nelle zone A, B e C definite da ARPA annualmente, sulla base del volato reale, ai sensi della legge regionale 13/01, articolo 14;

- dovranno, in particolare, essere previsti interventi finalizzati ad evitare l'esposizione della popolazione a livelli di rumore aeroportuale superiori a 65 dB(A) di Lva;
- gli interventi di delocalizzazione della popolazione residente in recettori che risultassero esposti a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) di Lva dovranno costituire l'opzione prioritaria, in attuazione di quanto previsto dal dm 31 ottobre 1997; tuttavia qualora tale opzione non risultasse gradita ai residenti, si dovrà procedere all'insonorizzazione dei recettori medesimi e ad interventi che ne consentano la fruizione a finestre chiuse in condizioni di aerazione e raffrescamento adeguate. I livelli di rumore all'interno degli ambienti abitativi a finestre chiuse, in mancanza di specifiche disposizioni in materia di rumore aeroportuale, non dovranno essere superiori a quelli previsti, in termini di Leq(A), per il rumore ferroviario e veicolare dai decreti attuativi emanati in attuazione delle disposizioni della legge 447/95;
- dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico post operam per gli archi stradali interessati significativamente da traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'aeroporto. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta e trasmessa all'autorità VIA Regionale, ai Comuni e ad ARPA una relazione sugli esiti del monitoraggio riportanti i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessari, nonché dei tempi della loro attuazione.

Componenti paesaggistiche, naturalistiche e biodiversità

- Si veda quanto richiesto al par. 5.5 *"Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020 e riconfermati"*.

Ambiente idrico

- Si veda quanto richiesto al par. 5.6 *"Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020 e riconfermati"*

Consumo di suolo e compensazioni ambientali

Tenuto conto di quanto indicato ai paragrafi 4.2.3 e 5.7, nelle successive fasi attuative del PSA dovranno essere definiti interventi compensativi in accordo con le Amministrazioni locali e con la Provincia di Brescia, tenuto conto delle seguenti indicazioni:

- affinché la perdita della risorsa "suolo" possa considerarsi effettivamente bilanciata per attuare la compensazione del valore ecologico definito dallo SIA (12.52 ha eq.), si dovranno:
 - individuare aree idonee che non dovranno essere aree agricole;
 - progettare in dettaglio interventi compensativi del consumo di suolo;
 - prioritariamente incentivare lavori di de-impermeabilizzazione e successiva riqualificazione naturale (con un piano di monitoraggio di 3-5 anni) di aree già degradate presenti nei territori limitrofi all'aeroporto; il recupero di aree degradate consentirà anche il ridimensionamento delle estensioni necessarie;
- interventi compensativi di natura ambientale e territoriale dovranno essere individuati ed attuati mediante:
 - realizzazione di interventi di miglioramento della qualità ambientale dell'intero corridoio ecologico quali aree boscate e filari arborei coordinati con il corso del Garza e della ciclovia, da definire sulla base del 'Progetto Garza' da redigersi di intesa tra i soggetti interessati (Comuni, Provincia, Regione, AIPO, Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po). Qualora necessario tali interventi potranno interessare localmente anche le opere di sistemazione idraulica del Torrente Garza per contenere gli effetti delle piene alluvionali rilevate dal Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA). A tale scopo il "Progetto Garza" dovrà tener conto degli aggiornamenti delle analisi idrauliche in corso da parte dell'Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po sul Torrente Garza, rientrante nell'Area a Potenziale Rischio

Significativo (APSFR) "Città di Brescia" nonché degli interventi già finanziati o programmati da Regione Lombardia nell'ambito dell'"Accordo per la riduzione del rischio idrogeologico dell'area metropolitana di Brescia";

- interventi di ricostruzione paesaggistica e mitigazione ambientale nelle aree periurbane delle frazioni di Ro e Vighizzolo (nelle quali attuare interventi ricostruzione e potenziamento del paesaggio agrario con particolare riferimento a filari e siepi arboree), andranno definiti sulla base di un progetto pilota da redigersi a cura del Comune di Montichiari, con la supervisione di Provincia ed eventualmente Regione, entro un termine da concordarsi (indicativamente 12 mesi dalla conclusione del presente procedimento);
- ulteriori opere compensative riguardanti la rete ciclopedonale principale e secondaria, potranno eventualmente essere definite sulla base delle risultanze del 'Progetto Garza'.

Terre e rocce da scavo

- Si veda quanto richiesto al par. 5.8 "*Aggiornamento delle valutazioni*".

Salute pubblica e sicurezza

- Si veda quanto richiesto al par. 5.9 "*Elementi prescrittivi evidenziati nella relazione del 11.11.2020 e riconfermati*".



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° XI / 3896

Seduta del 23/11/2020

Presidente

ATTILIO FONTANA

Assessori regionali

FABRIZIO SALA *Vice Presidente*

STEFANO BOLOGNINI

MARTINA CAMBIAGHI

DAVIDE CARLO CAPARINI

RAFFAELE CATTANEO

RICCARDO DE CORATO

MELANIA DE NICHILLO RIZZOLI

PIETRO FORONI

GIULIO GALLERA

STEFANO BRUNO GALLI

LARA MAGONI

ALESSANDRO MATTINZOLI

SILVIA PIANI

FABIO ROLFI

MASSIMO SERTORI

CLAUDIA MARIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Fabrizio De Vecchi

Su proposta dell'Assessore Raffaele Cattaneo

Oggetto

ESPRESSIONE DEL PARERE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE IN MERITO ALL'ISTANZA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DI "AEROPORTO "G. D'ANNUNZIO" DI BRESCIA - MONTICHIARI. PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2030". PROPONENTE: ENAC - ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE. [ISTRUTTORIA REGIONALE VIA191-MA – PROCEDURA M.A.T.T.M ID-VIP: 4799]

Si esprime parere di regolarità amministrativa ai sensi dell'art.4, comma 1, l.r. n.17/2014:

Il Direttore Generale Mario Nova

Il Dirigente Augusto Conti

L'atto si compone di 25 pagine

di cui 21 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTI:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” (nel seguito richiamato come “codice ambientale”, con riguardo segnatamente alla parte seconda - da ultimo modificata dal d.lgs. 104/2017 - recante “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (AIA)”); la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 “Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale”, nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 “Norme in materia di valutazione d’impatto ambientale”, come modificata da ultimo con le ll.rr. 36/2017 e 17/2018;
- il regolamento regionale 21 novembre 2011, n. 5 di attuazione della l.r. 5/2010, vigente al momento dell’avvio dell’istruttoria in oggetto;

CONSIDERATO che il codice ambientale prevede:

- all’art. 7, comma 5 che “in sede statale, l’autorità competente è il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare” e che il provvedimento di V.I.A. venga espresso “di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria”;
- all’art. 25, comma 2 che, nel caso dei progetti sottoposti a V.I.A. statale, l’autorità competente acquisisce il parere delle Regioni interessate;

PRESO ATTO che:

- l’istanza è stata depositata in data 22/07/2019 al Ministero Ambiente Tutela del Territorio e Mare (MATTM), Autorità Competente Statale in materia di VIA, che ne ha dichiarato la procedibilità in data 08/08/2019 dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali;
- la tipologia progettuale è quella di cui all’Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006, punto 10, denominata “*tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*”;
- la documentazione depositata dal Proponente ed esaminata nell’ambito dell’istruttoria per l’espressione del parere al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata resa disponibile tramite il sito web del MATTM nella sezione corrispondente alla procedura identificata con il codice “ID-VIP: 4799” e comprende la documentazione progettuale con allegati, studio di impatto ambientale e relazione di incidenza, sintesi non tecnica, piano di monitoraggio ambientale, relazioni tecniche specialistiche ed elaborati progettuali, nonché documentazione integrativa richiesta nel



Regione Lombardia

LA GIUNTA

corso dell'istruttoria VIA;

- gli Enti territoriali (Provincia di Brescia, Comuni di Montichiari, Castenedolo, Ghedi) sono stati coinvolti nel procedimento di competenza statale e sono stati interessati dalla richiesta di parere finale da parte della Regione Lombardia, unitamente alla Commissione Istruttoria regionale per la VIA;

RILEVATO che il vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale, redatto nel 2007, risulta oggi ampiamente superato e ha avuto come riferimento un orizzonte temporale di breve/medio periodo (2014/2024), mentre gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) in oggetto fanno riferimento alla soglia temporale di riferimento fissata al 2030 e riguardano, in sintesi, l'implementazione delle infrastrutture aeroportuali, all'interno e all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale e dell'accessibilità all'aeroporto, da realizzarsi in tre fasi temporali con orizzonte 2030, come ampiamente dettagliato nella documentazione presentata dal Proponente; in particolare, i lavori riguardano: prolungamento della pista di volo; ampliamento terminal cargo e riqualificazione e implementazione delle strutture a servizio delle attività aeroportuali; incremento dell'accessibilità aeroportuale, soprattutto mediante adeguamento della SP 37;

DATO ATTO dell'istruttoria tecnica condotta nell'ambito della Commissione istruttoria regionale per la VIA e dei pareri espressi dagli enti interessati;

VISTA la "Relazione istruttoria", allegata quale parte integrante e sostanziale alla presente deliberazione - qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della l. 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto - approvata dalla Commissione regionale VIA [art. 5 del r.r. 5/2011] nella seduta n. 19 del 11/11/2020;

RILEVATO che, alla luce dei contenuti della relazione istruttoria, risultano alcune criticità che non sono state adeguatamente affrontate e risolte dal Proponente come segnalato nel capitolo 4 e nelle conclusioni di cui al capitolo 6 della Relazione istruttoria di cui all'Allegato "A", parte integrante della presente deliberazione, con particolare riferimento alla componente "rumore", che evidenziano condizioni che non consentono di assicurare la compatibilità ambientale degli interventi in progetto;

RITENUTO di condividere i contenuti e gli esiti della suddetta Relazione di Istruttoria;

DATO ATTO che il presente provvedimento concorre all'obiettivo Ter.09.02.198 "Conseguire un elevato livello di qualità e accettabilità dei progetti sottoposti a



Regione Lombardia

LA GIUNTA

valutazione ambientale” del vigente PRS;

All'unanimità dei voti, resi nei modi e termini di legge;

DELIBERA

1. di approvare la "Relazione di istruttoria", Allegato "A" parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 152/06 il seguente parere: preso atto che risultano alcune criticità che non sono state adeguatamente affrontate e risolte dal Proponente come segnalato nel capitolo 4 e nelle conclusioni di cui al capitolo 6 della Relazione istruttoria di cui all'Allegato "A", parte integrante della presente deliberazione, con particolare riferimento alla componente "rumore", che evidenziano condizioni che non consentono di assicurare la compatibilità ambientale degli interventi in progetto, si formula un parere negativo in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto di "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia Montichiari, nei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi";
3. di disporre che il presente atto sia trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed agli Enti territoriali interessati (Provincia di Brescia, Comuni di Montichiari, Castenedolo, Ghedi);
4. di disporre la pubblicazione del presente atto sul sito web regionale, nel sistema informativo regionale per la VIA ["SILVIA"].

IL SEGRETARIO

FABRIZIO DE VECCHI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge

Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia - Montichiari. Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030"

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Cod. sist. informativo regionale "SILVIA": **VIA191-MA**

Cod. procedura A.C. Ministero Ambiente Tutela del Territorio e Mare: **ID-VIP 4799**

Relazione istruttoria
approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A.
nella seduta n. 19 del 11/11/2020

Sommario

1. Premessa	3
2. Caratteristiche del progetto e localizzazione	3
3. Inquadramento programmatico	5
4. Quadro ambientale	6
4.1. Mobilità.....	6
4.2. Qualità dell'aria.....	8
4.3. Rumore	12
4.4. Aziende a Rischio Incidente Rilevante	13
4.5. Componenti paesaggistiche, naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza	14
4.6. Ambiente idrico.....	16
4.7. Consumo di suolo.....	18
4.8. Terre e rocce da scavo	19
4.9. Salute pubblica e sicurezza.....	20
5. Partecipazione al procedimento.....	20
5.1 Osservazioni del pubblico	20
5.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali	20
6. Conclusioni – Parere regionale.....	21

1. Premessa

L'istanza di valutazione di impatto ambientale (VIA) riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia Montichiari, nei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi.

La tipologia progettuale è quella di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006, punto 10, denominata *"tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza"*.

L'istanza è stata depositata in data 22/07/2019 al Ministero Ambiente Tutela del Territorio e Mare (MATTM), Autorità Competente Statale in materia di VIA, che ha dato avvio alla consultazione pubblica dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali in data 08/08/2019.

Il termine per la presentazione delle osservazioni del pubblico è stato, pertanto, fissato al 07/10/2019.

Il 22/01/2020 il MATTM (con nota REG_UFF_U_0003083) ha sottoposto al Proponente ENAC la richiesta di integrazioni sulla base delle richieste elaborate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS (CTVA).

Il 19/03/2020 la Regione Lombardia (con nota prot. T1.2020.14155) ha inviato al Proponente ed al MATTM il proprio contributo istruttorio con richieste di integrazione a seguito delle risultanze della prima fase istruttoria ed acquisiti i contributi della Commissione istruttoria V.I.A. Regionale (CVIA).

L'11/08/2020 ENAC ha depositato (con nota PROT-11/08/2020-0076588-P) le integrazioni, entro i termini previsti, avendo preventivamente richiesto – e ottenuto dal MATTM – la proroga per l'invio della documentazione.

Il 04/09/2020 il MATTM ha, pertanto, disposto la ripubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web e l'avvio della consultazione pubblica, con termine per la presentazione delle osservazioni del Pubblico su ripubblicazione fissato al 04/10/2020.

Il 21/09/2020 la Regione Lombardia (con nota prot. T1.2020.37164) ha chiesto agli enti territoriali ed alla CVIA un parere finale di competenza ai fini della conclusione del procedimento ex art. 11 della L.R. 5/2010 per l'espressione del parere regionale al MATTM in ordine al progetto e nell'ambito della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale.

2. Caratteristiche del progetto e localizzazione

L'aeroporto Gabriele D'Annunzio è localizzato a sud-est della città di Brescia all'interno del territorio comunale di Montichiari, ricade parzialmente in Comune di Castenedolo ed è vicino al confine con il Comune di Ghedi. Questo aeroporto fa parte dei "dieci bacini di traffico nazionali" individuati dal Piano nazionale aeroporti e risulta essere l'8° scalo italiano per traffico cargo mentre il 1° per il traffico postale; è compreso nel Sistema Aeroportuale del Garda insieme all'aeroporto di Verona Villafranca, ma è anche considerato come riserva di capacità per il sistema aeroportuale lombardo-milanese. Difatti, nonostante la vocazione dell'aeroporto di Brescia-Montichiari come infrastruttura cargo abbia sbilanciato il Masterplan nella scelta di una riorganizzazione ed un efficientamento dello scalo mirata a potenziare proprio il suo ruolo per il traffico cargo (differenziandosi dalle attività cargo proprie di Malpensa), è prevista anche la possibilità di assorbire nel lungo termine parte della domanda del traffico passeggeri in crescita in Lombardia. Tutto ciò anche in considerazione della penetrazione del settore low cost nell'aeroporto. Lo scalo, inoltre, è servito da vari collegamenti infrastrutturali, vista la sua posizione e i collegamenti con le infrastrutture esistenti (Bre.Be.Mi., Pedemontana Lombarda), il proseguimento dell'asse AV/AC Milano-Verona-Venezia-Trieste e gli interventi infrastrutturali identificati come

prioritari per il miglioramento dell'accessibilità dell'area: il completamento del raccordo stradale Ospitaletto-Montichiari con la realizzazione della connessione diretta con l'aeroporto.

Il vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale, redatto nel 2007, risulta oggi ampiamente superato e ha avuto come riferimento un orizzonte temporale di breve/medio periodo (2014/2024). Gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) oggetto della presente valutazione fanno riferimento alla soglia temporale di riferimento fissata al 2030 e riguardano, in sintesi, l'implementazione delle infrastrutture aeroportuali, all'interno e all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale e l'adeguamento della SP 37 di accesso all'aeroporto, da realizzarsi in tre fasi temporali con orizzonte 2030.

Gli scenari di previsione descritti dal Proponente indicano un aumento della merce trasportata dalle 75.000 tonnellate del 2019 alle 429.000 tonnellate per il 2030; un traffico passeggeri nel 2019 di 280.000 passeggeri che potrà raggiungere nel 2030 895.000 - o 1.07 milioni se calcolati con metodo delle linee di tendenza; mentre le proiezioni dei movimenti commerciali e quelli di aviazione generale che nel 2019 erano pari a 12.647, indicano che nel 2030 saranno raggiunti i 24.451 movimenti annui (rispettivamente 15.067 e 9.384).

Gli interventi in progetto, raggruppati in cinque sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa, si possono riassumere come segue:

- Infrastrutture air side: prolungamento pista di volo da 2900 m a 3450 m;
- Terminal: ampliamento terminal cargo;
- Strutture a servizio delle attività aeroportuali: area per la manutenzione, realizzazione hangar, realizzazione di un capannone ad uso magazzino, realizzazione piazzale manutenzione, nuovo hangar aviazione generale e riqualifica dei raccordi;
- Accessibilità aeroportuale: aree di sosta e viabilità interna, nuova area carburante, realizzazione piazzale apposito per il deposito carburanti, ampliamento piazzali edificio cargo, parcheggi area cargo, viabilità accesso area cargo, nuova strada perimetrale airside;
- Interventi connessi al PSA: Modifica del tracciato della SP37, rotatoria raccordo autostradale, rotatoria ingresso cava, modifica del tracciato della SP37 in testata 14, accessi al sedime aeroportuale, rotatoria ingresso courier, nuova rotatoria accesso al terminal passeggeri, rettifica strada fronte cargo, rotatoria area cargo.

Complessivamente gli interventi prevedono un'espansione del sedime aeroportuale in corrispondenza delle due testate della pista, sulla quale è previsto un intervento di prolungamento in direzione ovest di 375 m, e l'adeguamento della RESA di dimensioni pari a 150x240 m; l'allungamento della pista in direzione est sarà di 85 m e l'adeguamento della RESA interesserà anch'esso un'area di 150x240 m. Gli interventi al fuori dell'attuale sedime aeroportuale includono anche lo spostamento/adeguamento della strada S.P. 37.

Allo stato attuale l'aeroporto dispone di una pista principale di circa 3.000 metri di lunghezza e di oltre 11.000 mq di magazzini cargo coperti. Tutto il sedime, ad esclusione dell'area evidenziata come militare (margherita Nord Ovest e caserma Serini, circa 48 ha), è intestato al Demanio Pubblico dello Stato Ramo Trasporti Aviazione Civile (302 ha) e ricade in zona di territorio agricolo-produttivo, caratterizzata da una presenza rilevante di seminativi. Il Proponente segnala che l'intervento più significativo consiste nel prolungamento della pista, che garantirebbe un maggior utilizzo dell'infrastruttura anche da parte dei cargo di grandi dimensioni. Tale prevista espansione del sedime comporterà essenzialmente un ampliamento dell'occupazione del suolo in prossimità delle due testate della pista di volo (in direzione nord e sud) ad ovest nei pressi dei parcheggi e i conseguenti interventi sulla

viabilità di accesso all'aeroporto con la modifica del tracciato della Strada Provinciale 37. In considerazione dei vincoli fisici adiacenti al sedime aeroportuale attuale (cave in disuso, attività estrattive, discariche...) e della pianificazione locale, il Proponente, dopo aver analizzato tre alternative di progetto, afferma di aver scelto quella che, secondo le proprie valutazioni, rispetta i requisiti prestazionali futuri per soddisfare una crescente domanda di traffico sia in termini funzionali che operativi, senza sovradimensionare o sottodimensionare la lunghezza della nuova pista di volo. Stante la vicinanza del tratto della S.P. 37 alla pista di volo in testata 14, per prevedere il prolungamento della pista in progetto, il Proponente ha analizzato due alternative di modifica del tracciato dell'infrastruttura viaria. La scelta dal Proponente è ricaduta sulla soluzione progettuale più economica ma sicuramente più impattante dal punto di vista dell'occupazione di suolo agricolo, considerato che ipotizza nel tempo un eventuale potenziamento della infrastruttura al fine di soddisfare la domanda di traffico in crescita.

Tra gli interventi sono previsti anche quelli a valenza paesaggistico-ambientale quali la sistemazione a verde, l'inerbimento di alcune aree interne al sedime con specie coerenti anche alle esigenze aeroportuali (prive di bacche e fiori) e la formazione di quattro terrapieni di altezza pari a 3 metri ciascuno, costituenti delle mitigazioni per il paesaggio e l'ambiente circostante, nonché i per l'impatto acustico. Allo stesso modo, al fine di ridurre l'impatto visivo dalla S.P. 37 causato dai nuovi edifici cargo destinati alla manutenzione degli aeromobili, sarà previsto un doppio filare arboreo che verrà realizzato solo nella medesima fase temporale di costruzione dell'hangar. Inoltre, il Proponente dichiara che, a valle della realizzazione degli interventi, il terreno vegetale proveniente dallo scotico delle aree di cantiere sarà riutilizzato per il ripristino delle stesse. In prossimità della nuova area manutenzione, è prevista un'altra area di sistemazione a verde attraverso la demolizione delle attuali cosiddette "margherite". A valle della demolizione della strada S.P. 37, necessaria per la realizzazione del prolungamento della pista di volo in testata 14, è previsto il ripristino di tale area demolita riportando la superficie ad uso agricolo, in coerenza con i coltivi adiacenti ad essa.

3. Inquadramento programmatico

Le aree confinanti con il perimetro aeroportuale attuale risultano dal Piano d'Area e dalla Pianificazione locale destinate ad usi di supporto alle attività aeroportuali. Queste aree sono infatti classificate nel PGT di Montichiari come "Zona E4-agricola di salvaguardia per lo sviluppo dell'aeroporto"; a nord del sedime e in posizione baricentrica si rileva un nucleo edilizio e un'area di pertinenza classificato come "Zona D3-produttiva di espansione confermata"; l'ambito a nord ovest del sedime aeroportuale (margherita militare nord ovest) confina con un ambito classificato come "Zona E5-agricola di salvaguardia per ambito T3 del PTRAM (Piano Territoriale Regionale d'area di Montichiari)". Per quanto attiene le aree all'interno del Comune di Castenedolo, tutte le zone adiacenti al sedime aeroportuale, fino al raccordo autostradale, vengono classificate come "aree di tutela Aeroporto di Montichiari", prevedendo quindi un utilizzo del territorio legato allo sviluppo aeroportuale.

Rispetto al Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) Montichiari, si rileva la sostanziale coerenza del PSA con gli scenari di sviluppo previsti nel medio termine, pari a 3 mln di passeggeri e 360.000 tonnellate di merci. L'implementazione dell'area cargo e dei piazzali per la movimentazione e manutenzione degli aeromobili interessa l'ambito territoriale 'T1 - Sedimi aeroportuali' per il quale il PTRA ammette l'insediamento delle funzioni aeroportuali rimandando alle previsioni del PSA, mentre l'allungamento della pista, l'adeguamento della S.P. 37 e, in misura ridotta, l'ampliamento dell'Area Cargo interessa l'ambito territoriale 'T2 -

Sedime per lo sviluppo aeroportuale', nel quale è comunque ammesso lo sviluppo dell'aeroporto e delle relative infrastrutture.

Il PTR, nel prefigurare le ampie potenzialità di sviluppo dell'aeroporto e delle attività ad esso correlate, prevede espressamente che le nuove costruzioni negli ambiti territoriali T2 e T3 (di sviluppo aeroportuale e locale) generino delle compensazioni ambientali e territoriali destinate al rafforzamento della rete ecologica, con indicazione di specifici ambiti territoriali dell'intorno aeroportuale che potrebbero beneficiare essere collocati in via prioritaria detti interventi. Tale disciplina non è esplicitamente estesa al sedime aeroportuale T1, per il semplice fatto che è da ritenersi assorbita nel procedimento di VIA del PSA, cui è demandata pertanto l'individuazione delle opere mitigative e compensative dei singoli impatti. Gli impatti residui generati dagli interventi previsti dal PSA riguardo le matrici ambientali aria-clima, suolo, biodiversità, salute umana e paesaggio, per i quali non è possibile la completa mitigazione, secondo le indicazioni della Provincia di Brescia, possono essere compensati nell'intorno aeroportuale, con riferimento ai seguenti ambiti territoriali:

- Ambiti della Rete Ecologica Regionale (RER) - in particolare elementi di I e II livello e corridoi primari e relativi approfondimenti locali (REP e REC), anche esterni all'Areale A1 del PTR;

- Ambiti di compensazione ambientale del PTR (Tavola 11) - in particolare Collina di Castenedolo e Ambito di protezione di Montichiari;

ed ai seguenti interventi prioritari:

- consolidamento delle rilevanze naturali esistenti e rinaturalizzazione di aree degradate, urbanizzate o impoverite al fine di incrementare il patrimonio di naturalità e biodiversità dell'intorno aeroportuale;

- recupero della permeabilità dei suoli e piantumazione delle aree urbane;

- potenziamento della rete ciclo-pedonale.

La progettualità delle compensazioni potrà essere meglio precisata in relazione alle fasi attuative del PSA e dei singoli interventi.

4. Quadro ambientale

4.1. Mobilità

Nel corso dell'istruttoria VIA, il contributo regionale finalizzato alla richiesta di integrazioni ha individuato la necessità di uno Studio di impatto viabilistico di area vasta comprensivo della modellizzazione dei tre scenari di intervento relativi alle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan dell'aeroporto. Il Proponente ha integrato la documentazione affermando che *"lo studio viabilistico richiesto prevede la conoscenza del traffico su "tutte le strade interessate" in corrispondenza di tutti e tre gli scenari di riferimento (2020-2025-2030), non solo quello indotto dall'aeroporto, aspetto che non è di pertinenza della società di gestione aeroportuale"*. Si evidenzia che, anche sulla base di quanto disposto dalla vigente normativa nazionale e regionale in materia di contenuti degli studi VIA, la documentazione messa a disposizione dal Proponente, comprensiva delle integrazioni richieste, si configura come base conoscitiva ineludibile per poter caratterizzare in termini quantitativi – e conseguentemente valutare – la sostenibilità dell'impatto delle trasformazioni proposte sulla funzionalità del sistema di mobilità (pubblica e privata) di adduzione al sito, agli effetti, in primis, delle ripercussioni attese sui livelli di servizio e di sicurezza della viabilità di accesso e della conseguente implementazione delle eventuali occorrenti opere di mitigazione da programmare.

In relazione agli aspetti infrastrutturali del PSA che interessano la rete stradale di competenza della Provincia di Brescia, l'Amministrazione Provinciale si è espressa sull'intervento riguardante il tratto della S.P. n. 37 "Isorella – Fascia d'Oro" compreso tra l'intersezione a rotatoria con la S.P. BS 668 (località Terminone) a sud e l'intersezione a rotatoria con la bretella di collegamento con il raccordo autostradale Ospitaletto – Montichiari a nord.

Gli interventi previsti in tale tratto sono in sintesi:

- un nuovo tronco stradale della lunghezza di circa 1 km con carreggiata unica a doppio senso e piattaforma da strada extraurbana secondaria tipo C1 ai sensi del DM 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", in sostituzione del tratto attuale della S.P. 37 interferente con l'allungamento della pista in corrispondenza della testata 14.

- n. 5 intersezioni a rotatoria con diametro esterno di 50 metri, 4 delle quali in corrispondenza di altrettanti accessi specializzati all'area aeroportuale.

Nei tratti di nuova realizzazione è prevista la costruzione di una infrastruttura di elevata capacità portante per assicurare la piena corrispondenza alla funzione cui l'asse viario è chiamato a rispondere.

Per assicurare le necessarie caratteristiche di portanza dei tratti stradali esistenti si prevede la realizzazione di un intervento di adeguamento strutturale del fondo esistente mediante posa di rete metallica a doppia torsione e realizzazione di un manto di usura fibrorinforzato dello spessore minimo di 10 cm, necessario per assicurare il soddisfacimento dei requisiti di portanza della strada al transito dei veicoli pesanti di progetto.

Il tratto di strada in corrispondenza della RESA sarà in trincea con una profondità di -1,5 m. Il tracciato proposto in variante dell'attuale percorrenza della S.P. 37 è già stato oggetto di confronto tra i progettisti dell'ambito stradale del Piano di Sviluppo Aeroportuale e il settore Grandi Infrastrutture della Provincia di Brescia, fase in cui è stata valutata l'alternativa del mantenimento dell'attuale direttrice mediante opere che consentissero di sottopassare l'area aeroportuale in ampliamento. Tale soluzione è stata ritenuta meno conveniente in un bilancio costi-benefici di quella proposta nel PSA in valutazione per gli elevati costi derivanti dalla necessità di realizzare un tunnel con particolari caratteristiche antideflagranti e con una carreggiata più ampia per assicurare nel tempo la possibilità di allargamento.

Riguardo alle 5 intersezioni a rotatoria previste lungo il tratto della strada provinciale oggetto di intervento l'Amministrazione Provinciale ritiene necessario un approfondimento da svolgere in fase di progettazione stradale circa l'effettiva necessità della tipologia proposta soprattutto in relazione ai limiti sulla frequenza delle intersezioni lungo strade di interesse regionale tipo C come la S.P. 37, valutando la possibilità di inserimento di intersezioni canalizzate con sole svolte a destra in luogo delle rotatorie.

Non essendo chiara, dagli elaborati del PSA, l'estensione dell'intervento di riqualificazione della S.P. 37, si ritiene necessario che esso comprenda tutto il tratto interessato dal Piano fino alla rotatoria ingresso cargo in modo da assicurare omogeneità di caratteristiche geometriche, strutturali, funzionali e di sicurezza.

Considerato che il livello di dettaglio degli elaborati presentati in sede di VIA nazionale non consente di esprimere un parere definitivo sull'intervento di modifica e riqualificazione della rete stradale provinciale coinvolta, la Provincia di Brescia, tramite il proprio Settore delle Grandi Infrastrutture della Provincia, si è riservata di esprimere tale parere a seguito della presentazione del progetto stradale adeguatamente sviluppato.

Elementi critici non risolti, da approfondire e prescrittivi

Per tutto quanto sopra, è necessario fornire riscontri – in sede di Conferenza di Servizi di approvazione nell'ambito dell'Intesa Stato-Regione – affinché:

- la documentazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale sia integrata da uno Studio di impatto viabilistico di area vasta, redatto secondo gli indirizzi dell'Allegato '4' della d.g.r. 27 settembre 2006, n° VIII/3219, che comprenda la modellizzazione dei tre scenari di intervento relativi alle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan dell'aeroporto (fase 1: 2020; fase 2: 2025; fase 3: 2030).

Il modello di offerta di tali scenari dovrà essere definito recependo, ai diversi step temporali di attuazione, gli interventi di potenziamento infrastrutturale previsti nell'intorno dell'area oggetto di intervento inseriti nei vigenti strumenti di programmazione regionale (PTR e PRMT), con prioritario riferimento al potenziamento della Bretella stradale di raccordo Tangenziale Sud - A4 - Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari e al completamento del progetto del Raccordo autostradale della Valtrompia.

- Gli esiti delle simulazioni siano riportati in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.

- Il calcolo della capacità residua delle rotatorie esistenti e di progetto sia effettuato utilizzando la metodologia Cetur/Setra per gli ambiti extraurbani.

Relativamente al tracciato proposto in variante dell'attuale percorrenza della S.P. 37:

- Riguardo alle 5 intersezioni a rotatoria previste lungo il tratto della strada provinciale oggetto di intervento, si svolga un approfondimento in fase di progettazione stradale circa l'effettiva necessità della tipologia proposta soprattutto in relazione ai limiti sulla frequenza delle intersezioni lungo strade di interesse regionale tipo C come la S.P. 37, valutando la possibilità di inserimento di intersezioni canalizzate con sole svolte a destra in luogo delle rotatorie;

- Non essendo chiara dagli elaborati del Piano di Sviluppo Aeroportuale l'estensione dell'intervento di riqualificazione della S.P. 37, si ritiene necessario che esso comprenda tutto il tratto interessato dal Piano fino alla rotatoria ingresso cargo in modo da assicurare omogeneità di caratteristiche geometriche, strutturali, funzionali e di sicurezza;

- L'approvazione definitiva del progetto stradale, adeguatamente sviluppato secondo le indicazioni fornite nella documentazione e come da prescrizioni sopra indicate, è subordinata al parere del Settore delle Grandi Infrastrutture della Provincia di Brescia.

4.2. Qualità dell'aria

In merito alla fase di cantiere, nello studio è precisato che per l'individuazione degli input progettuali si è seguita la metodologia del *worst case scenario*, in considerazione della quale sono state prese come riferimento le lavorazioni maggiormente critiche in termini emissivi, distinguendo le valutazioni fra cantieri di tipo infrastrutturale e fisso. Sono stati presentati i valori delle medie giornaliere di PM10 che assumono valori di per sé contenuti; in merito alle medie annue di PM10 non sono state sviluppate analisi specifiche ma esse risulteranno comunque inferiori ai massimi giornalieri. Si ritiene comunque importante il controllo degli effetti sulla qualità dell'aria attraverso il monitoraggio (sia in fase di cantiere che di esercizio) e l'applicazione di adeguate misure di mitigazione, che potranno eventualmente essere intensificate e riadattate se necessario in base agli esiti dei monitoraggi.

In merito alla fase di esercizio, sono state simulate le ricadute di inquinanti (per i parametri NO2, SO2, PM10 e PM2.5) collegate alle attività aeroportuali nello scenario attuale e in due scenari futuri: lo scenario intermedio 2025 e lo scenario di progetto 2030.

Nella valutazione sono stati evidenziati i risultati presso 8 recettori, posti in aree residenziali. In merito alle concentrazioni simulate presso tali punti, sulla base dell'approccio dell'Agenzia Ambientale britannica - UK Environmental Agency, ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA, per il quale sono da considerarsi non significativi impatti inferiori all'1% del corrispondente valore limite *long term* o inferiori al 10% del valore limite *short term*, si esprimono le seguenti considerazioni.

Nello scenario ante operam e nello scenario intermedio 2025 i valori di concentrazione di inquinanti ai recettori risultano sotto la soglia di non significatività per tutti i parametri considerati. Nello scenario di progetto 2030 i valori di concentrazione di inquinanti ai recettori risultano sotto la soglia di non significatività per tutti i parametri considerati, a eccezione di NO₂ e SO₂ massimi orari, che sono leggermente superiori su uno dei recettori (si precisa tuttavia che il confronto è cautelativo, in quanto dovrebbe essere fatto sui relativi percentili dei limiti di legge, mentre nella documentazione è stato fornito il valore massimo; inoltre considerando il valore di incremento rispetto allo scenario attuale, anche questi valori sarebbero sotto soglia).

In merito al contributo del progetto rispetto alla qualità dell'aria di fondo, sono stati effettuati dei confronti per gli scenari di progetto, in cui, oltre alle concentrazioni risultanti dalle simulazioni, è stato calcolato il valore di concentrazione registrato dalla centralina di riferimento (Rezzato) sottratto dal contributo aeroportuale attuale, al fine di ricavare l'incremento di concentrazione prodotto agli scenari futuri rispetto ad un fondo di riferimento, esclusivamente per gli inquinanti NO₂ e PM₁₀ (parametri monitorati nella suddetta centralina), mentre per PM_{2,5} e SO₂ si è condotto un confronto diretto con i limiti. Per la media annua di NO₂ è prevedibile che non si verifichino superamenti, per quella di PM₁₀ vi sono già superamenti nel fondo, ma il contributo del progetto è molto limitato.

Fatte salve le considerazioni sulla significatività di cui sopra, non si esprimono osservazioni su tale confronto per i percentili orari di NO₂, non ricavabile non essendo stati forniti i percentili corrispondenti ai limiti di legge dei valori di fondo ed essendo stato fornito il valore massimo valutato ai recettori, che risulterebbe una sovrastima rispetto al percentile 99.8; analogamente per gli altri valori sotto forma di percentili (PM₁₀ per cui vi è già una situazione di superamento dei limiti nei valori di fondo ma il contributo aggiuntivo è molto limitato, e SO₂, non rilevato a Rezzato, per il quale tuttavia non sono segnalate criticità nei valori di fondo in altre stazioni della Provincia).

Nelle integrazioni, in merito alla sorgente traffico stradale, non sono state presentate nuove valutazioni quantitative su eventuali ulteriori recettori che potessero risultare rappresentativi su un grafo stradale più esteso, in quanto il proponente ritiene il contributo trascurabile rispetto alle sorgenti aeronautiche; a tal proposito, in base alle analisi presentate, si ritiene che tale contributo sia minoritario ma su alcuni recettori non trascurabile; ulteriori osservazioni potrebbero derivare dall'indicazione di eventuali situazioni viabilistiche per le quali siano previsti incrementi più critici rispetto a quanto già analizzato. Sono state, inoltre, fornite alcune precisazioni in merito alle valutazioni sulla fase di cantiere e relative misure mitigative. Per quanto riguarda gli impatti cumulativi con interventi in progetto, viene riportato che, in relazione alle principali procedure di VIA Nazionali e Regionali, non sono stati rilevati progetti approvati ricadenti nell'ambito dei criteri spaziali e temporali presi a riferimento.

Elementi critici non risolti, da approfondire, di non compatibilità ambientale e prescrittivi

In particolare per la fase costruttiva, oltre alle misure già previste nello studio, si richiede quanto segue:

- limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 30 km/h);
- lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi;
- lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita da aree sterrate verso la viabilità ordinaria;
- copertura degli autocarri durante il trasporto del materiale;
- schermatura degli impianti che generano emissioni polverulente (quali, ad esempio, gli impianti di betonaggio) provvedendo alla sistemazione di pannelli o schermi mobili per la riduzione delle polveri;
- qualora necessario in base a segnalazioni della popolazione interessata, il posizionamento di adeguate barriere antipolvere a protezione dei ricettori più esposti
- relativamente ai cumuli di terreno: limitarne l'altezza; copertura e/o bagnatura di cumuli di materiale terroso depositato;
- bagnatura delle terre scavate e del materiale polverulento durante l'esecuzione delle lavorazioni.

In particolare per la fase di esercizio sono necessari alcuni approfondimenti in merito alla sorgente traffico stradale: non sono state presentate, difatti, nuove valutazioni quantitative su eventuali ulteriori recettori che potessero risultare rappresentativi su un grafo stradale più esteso, in quanto il proponente ritiene il contributo trascurabile rispetto alle sorgenti aeronautiche. A tal proposito, in base alle analisi presentate, si ritiene che tale contributo sia minoritario ma su alcuni recettori non trascurabile.

Si ritiene, che a rigore, si sarebbero dovuti valutare i contributi di: scavo, eventuale trasporto su strade sterrate all'interno del cantiere, formazione di cumuli e successivo carico del materiale accumulato, trasporto ed eventuale scarico all'interno del cantiere. Sarebbe inoltre stato opportuno valutare anche le emissioni allo scarico di autocarri e macchine operatrici adottando, per queste ultime, fattori di emissione espressi in g/h per kW di potenza ipotizzando un utilizzo medio del 60% della potenza della macchina (si veda ad esempio:

<https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-non-road-1/view>).

Lo studio non riporta in dettaglio né i dati né il calcolo effettuato per la stima delle emissioni orarie per i diversi cantieri e per le varie fasi, e la loro durata non è ben specificata; pertanto, non è possibile esprimere un parere sulla correttezza dei risultati.

Si ritiene opportuno chiedere al proponente una stima più accurata e/o trasparente delle emissioni, anche in relazione alla presenza/vicinanza o meno di ricettori nelle aree in cui sono previsti i cantieri.

Relativamente ai parametri da rilevare, per il monitoraggio Ante Operam (AO) e Post Operam (PO) deve essere prevista la misura di PM10 e degli NOX con particolare riferimento all'NO2.

Per il monitoraggio delle attività di cantiere in Corso d'Opera (CO), ove l'impatto è legato prevalentemente al risollevarimento di polveri, dev'essere prevista la misura di PM10 e PM2.5. Poiché la produzione di polveri da attività di cantiere provoca la formazione di particelle appartenenti tipicamente alla frazione coarse (cioè appartenenti al PM10 e non al PM2.5), il confronto delle due frazioni rispetto alle stazioni di riferimento della rete può contribuire nell'interpretazione dei risultati.

In tutte le fasi è richiesta la misura dei parametri meteo (precipitazioni, umidità, temperatura, pressione, velocità e direzione del vento).

Per i criteri di campionamento e le tecniche di misura il riferimento normativo è il D.Lgs. 155/2010, in particolare per:

- obiettivi di qualità dei dati (All. I)
- ubicazione su microscala (All. III)
- metodi di riferimento (All. VI).

In relazione alla durata e frequenza delle misure, ciascuna campagna deve avere una durata tipicamente pari a 8 settimane, equamente distribuite nel corso dell'anno. Per ogni fase (AO e PO o di esercizio) possono essere realizzate, ad esempio, quattro campagne stagionali di 2 settimane ciascuna oppure due campagne di 4 settimane ciascuna (una in periodo invernale e una in periodo estivo). Come previsto dalla normativa di riferimento, il rendimento per ciascun inquinante monitorato durante ogni campagna deve essere pari almeno al 90%.

Per la fase di CO devono essere previste campagne con frequenza indicativamente stagionale, quindi ogni tre mesi circa; tuttavia, il monitoraggio di questa fase deve essere sempre strettamente correlato con il cronoprogramma dei lavori e aggiornato in considerazione delle fasi di lavorazione potenzialmente più impattanti. Ciascuna campagna deve avere una durata tale da permettere una raccolta di almeno 14 giorni di dati validi relativi a giorni non piovosi. Per giornata piovosa è da intendersi giornata con più di 1.0 mm di pioggia cumulata giornaliera. In caso di eventi di questo tipo, la campagna dovrà essere prolungata fino ad un massimo di 21 giorni, al termine dei quali la campagna sarà considerata comunque valida.

Per la scelta dei punti di monitoraggio vanno individuate le situazioni di potenziale disturbo causate dall'opera con riferimento ai recettori residenziali più impattati dall'opera ed agli eventuali recettori sensibili presenti sul territorio (ospedali, scuole, asili, case di cura).

Il disturbo che caratterizza Fase Corso d'Opera può essere ricondotto a tre fonti principali: lavorazioni di cantiere, attività sul fronte avanzamento lavori (FAL) e traffico di mezzi pesanti:

- I recettori vanno individuati a seconda della vicinanza ai cantieri, della tipologia del cantiere stesso e delle lavorazioni che vi vengono svolte. Particolare attenzione va rivolta alle attività che comportano la movimentazione di terre (escavazione, formazione cumuli, ecc.) ed agli impianti di betonaggio. È opportuno valutare in via prioritaria i recettori più sensibili (ospedali, scuole, asili, case di riposo), quelli potenzialmente esposti alle lavorazioni più impattanti, quelli collocati sottovento rispetto alla direzione del vento prevalente, individuata con l'analisi meteorologica.

- Va valutato il disturbo causato dalle attività svolte sul FAL ai recettori più prossimi al tracciato ed alle piste di cantiere con le stesse priorità del caso precedente.

- I potenziali recettori del disturbo causato dal traffico di cantiere sono individuabili sulla base dei percorsi stradali che verranno utilizzati dai mezzi pesanti in entrata e, soprattutto, in uscita dai cantieri. Vanno considerati i parametri: tipologia dei mezzi utilizzati, frequenza del transito, distanza del recettore dall'asse stradale e tipologia del recettore.

In generale, la scelta dei punti di monitoraggio deve ricadere su eventuali recettori sensibili e sugli insediamenti abitativi potenzialmente più impattati dall'opera, individuati sulla base dei risultati delle simulazioni modellistiche contenute nello Studio di Impatto Ambientale.

Durante la fase di Corso d'Opera particolare attenzione va rivolta alle attività che comportano la movimentazione di terre (escavazione, formazione cumuli, ecc.) ed agli

impianti di betonaggio. I punti di misura devono essere situati all'esterno delle pertinenze di cantiere.

Nella scelta dei punti di monitoraggio va posta particolare attenzione nell'evitare situazioni in cui attività non correlate all'opera o al relativo cantiere possano influenzare le misure. Ad esempio, sono da escludersi punti di monitoraggio in prossimità di strade non asfaltate, di strade utilizzate da mezzi agricoli, ecc. Nel caso ciò non fosse evitabile, lo strumento andrebbe collocato in una zona il più possibile vicina al cantiere e lontana dalla strada bianca o altre fonti di emissione. In questo caso potrebbe essere utile effettuare una misura di AO sullo stesso punto.

In generale può essere considerato anche un solo sito di misura che sia rappresentativo per identificare gli eventuali impatti legati all'opera. L'individuazione di un numero maggiore di punti di misura deve essere presa in considerazione quando si tratta di situazioni particolari che lasciano presupporre impatti diversificati sul territorio come, ad esempio, l'estensione dell'opera su un'area vasta, le lavorazioni con impatti differenti nello spazio o nel tempo.

La valutazione degli eventuali impatti nel CO deve essere effettuata utilizzando come termine di confronto le rilevazioni delle stazioni della RRQA. Nella valutazione dell'impatto deve essere considerato non semplicemente il confronto con i limiti normativi, bensì la valutazione dell'eventuale incremento delle concentrazioni degli inquinanti monitorati a causa dell'impatto dell'opera investigando in particolare se l'incremento è superiore all'impatto atteso previsto in fase di VIA. Per la valutazione dell'impatto della realizzazione dell'opera (CO - fase di cantiere) può essere definita in accordo con ARPA una curva limite per individuare dati anomali, che necessitano di opportuno approfondimento.

4.3. Rumore

Elementi critici non risolti, da approfondire, di non compatibilità ambientale e prescrittivi

Il progetto è accompagnato da documentazione di impatto acustico rispetto alla quale erano state chieste integrazioni specifiche, in particolare relativamente alla valutazione del rumore da traffico veicolare indotto. Rispetto a questa specifica integrazione è stata prodotta una risposta a carattere controdeduttorio che non soddisfa le richieste e, in particolare, considerando la percentuale di capacità della infrastruttura stradale in luogo della percentuale di incremento del traffico esistente determinata dal traffico indotto dal progetto, risulterebbe inconferente rispetto alla considerazione riportata nella risposta circa la irrilevanza degli effetti in termini di impatto acustico del traffico veicolare indotto.

Per quanto riguarda le considerazioni relative alla progettazione della SP37 e alle responsabilità della Provincia contenute nella suddetta risposta si osserva che, in quanto detta infrastruttura stradale risulta parte del progetto presentato ed oggetto di valutazione di impatto ambientale, deve essere comunque considerata a valutata nello studio di impatto ambientale in termini di previsione di impatto acustico e deve essere dato conto della conformità in via previsionale ai limiti di rumore.

La risposta alla richiesta di integrazioni non può essere quindi considerata esauriente.

Relativamente al rumore aeroportuale, si premette che la valutazione in termini di compatibilità non può non considerare la popolazione che, previsionamente, risulterebbe esposta a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) di Lva. **La previsione di esposizione di popolazione a livelli di rumore aeroportuale superiori a 65 dB(A) di Lva configura, quindi, una condizione di incompatibilità ambientale dal punto di vista acustico che osta ad una pronuncia favorevole di compatibilità ambientale.**

Dall'esame della documentazione presentata dal proponente risulta che, previsionalmente, nella situazione post operam (sia per lo scenario 2025 che per quello 2030) si ha un significativo incremento dell'ampiezza dell'area compresa tra la linea di isolivello a 65 dB(A) e quella a 75 dB(A) di Lva e che questo comporta un incremento stimato della numerosità della popolazione residente compresa in detta area da 1 a 120 unità. Tale situazione ha conseguenze non eludibili per quanto riguarda la valutazione di compatibilità ambientale.

La proposta di risoluzione di dette situazioni, riportata nello SIA, con interventi diretti al recettore non si può ritenere percorribile alla luce di quanto disposto dal dm 31 ottobre 1997. Pertanto, ai fini della compatibilità ambientale, dovranno essere previste misure che evitino la presenza di popolazione residente esposta a livelli di rumore aeroportuale superiore a 65 dB(A) di Lva.

Si fa, inoltre, presente che:

- In merito alla caratterizzazione territoriale ed alla necessità di stimare il livello in termini di Leq in corrispondenza di ricettori sensibili adiacenti alla curva di isolivello di LVA pari a 60 dBA, essa riguarda chiaramente la stima del rumore prodotto dall'aeroporto (non dalle altre sorgenti presenti sul territorio) in termini di Leq. Nell'ambito del procedimento VIA è necessario procedere con tali analisi e valutazioni rispetto all'impatto dell'aeroporto sul territorio circostante all'infrastruttura, sia all'interno, sia all'esterno della curva isofonica dei 60 dBA di LVA. Anzitutto, tale curva necessariamente varia di anno in anno in funzione delle condizioni di traffico. Inoltre, la normativa prevede, una volta stabilita la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, il rispetto di limiti in termini di LVA, sia all'interno, sia all'esterno delle zone di rispetto. All'esterno delle zone di rispetto, il DM 14 novembre 1997 (art.3 c.2) stabilisce che le infrastrutture di trasporto "concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione". Spetta quindi al proponente quantificare l'impatto della sorgente aeroportuale anche rispetto ai limiti di zona della classificazione acustica comunale. Tale impatto deve essere valutato per mezzo dell'indicatore adeguato a seconda dell'area considerata. Si sottolinea altresì che lo SIA è uno studio di carattere previsionale e non riguarda pertanto in alcun modo le attività di vigilanza e controllo in carico a Comuni e Province.

Il proponente non ha pertanto ritenuto dare seguito all'osservazione formulata.

- Riguardo al software previsionale utilizzato, il modello utilizzato (INM) è software commerciale non più mantenuto ed aggiornato dalla FAA. In fase di richiesta di integrazioni, l'indicazione relativa all'utilizzo del software AEDT avrebbe consentito di sviluppare lo studio con una versione aggiornata ed attuale del modello INM. Infatti, a partire dal 2015, il modello INM non è più stato aggiornato ed è stato sostituito da AEDT, sviluppato anch'esso dalla FAA. La messa in commercio di quest'ultimo software non implica l'inadeguatezza di INM in termini di algoritmi di calcolo, per quanto anche questi siano stati perfezionati nell'attuale versione, bensì soprattutto in termini di database degli aeromobili catalogati nel modello. Un database fermo al 2015 non può consentire un'adeguata previsione dell'impatto acustico su un orizzonte temporale al 2030.

- In merito alle osservazioni sullo stato post-operam, scelta dello scenario di riferimento, si sottolinea come la richiesta di valutare scenari mitigati alla sorgente faccia ovviamente riferimento ad ottimizzazioni in termini gestionali, come ad esempio la gestione del traffico sulle piste e lungo le diverse rotte, le procedure di decollo e atterraggio ed i relativi orari. Tali scelte non mettono assolutamente in discussione i caratteri generali del progetto presentato.

4.4. Aziende a Rischio Incidente Rilevante

In riferimento agli aspetti RIR, si ribadisce che non vi sono variazioni rispetto alle aree di danno individuate dalla ditta RIR Bossini, né variazioni del piano di emergenza esterna approvato in via provvisoria dalla Prefettura di Brescia.

4.5. Componenti paesaggistiche, naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza

Gli interventi previsti all'esterno del sedime attuale dell'aeroporto coinvolgeranno principalmente aree agricole (seminativi), senza tuttavia interessare alcun sito della Rete Natura 2000, Area protetta o elemento della Rete Ecologica Regionale. A livello di Rete Ecologica Provinciale gli interventi previsti si localizzano in "Aree per la ricostruzione polivalente dell'agroecosistema", che circondano e comprendono interamente l'aeroporto.

Lo Studio di Impatto Ambientale, prendendo in considerazione anche gli elementi di connessione locale, quali siepi e filari, valuta che complessivamente gli interventi previsti dal Piano di sviluppo aeroportuale comporteranno una riduzione trascurabile degli elementi della rete ecologica locale. Le superfici sottratte risultano peraltro adiacenti al sedime attuale.

Lo Studio approfondisce, inoltre, le analisi degli impatti del progetto nei confronti della fauna, in particolare dell'avifauna. Il monitoraggio della avifauna che frequenta il sedime aeroportuale viene effettuato in modo continuativo nel tempo, ai fini di valutare e prevenire il fenomeno del *bird strike*. A fronte di un buon numero di specie osservate durante il corso dell'anno nell'area dell'aeroporto, legato presumibilmente alla presenza di aree prative di grandi dimensioni, sono tuttavia poche le specie che risultano abbondanti; si tratta per lo più di specie opportuniste ed ubiquitarie (il numero maggiore di osservazioni nel periodo 2014-2018 ha riguardato Storno, Gabbiano comune e Piccione torraiole). Il fenomeno del *bird strike* risulta peraltro modesto con un numero di individui coinvolti annualmente mai superiore a 7. Le specie coinvolte comprendono tuttavia anche una specie di interesse per la conservazione, il falco cuculo (*Falco tinnunculus*, specie inserita nell'allegato I alla Direttiva 2009/14/CE) la cui nidificazione in Italia risulta relativamente recente. Anche se gli eventi di *bird strike* che hanno interessato la specie al momento fanno pensare ad episodi assolutamente accidentali, va considerato che il falco cuculo sembra stare colonizzando la Pianura Padana con espansioni significative nel Mantovano.

Lo Studio di Impatto Ambientale analizza anche le possibili alterazioni comportamentali dell'avifauna legate agli stimoli visivi e, soprattutto, sonori. Dalla letteratura di settore si evince che la maggior parte delle specie di Uccelli risente negativamente dell'effetto del clima acustico a partire da livelli di 85 dB(A), con risposte più marcate nel caso di rumori improvvisi e non ripetuti nel tempo. Poiché i valori più elevati, pari a circa 75 dB(A), sono previsti all'interno del sedime aeroportuale, mentre lungo la direttrice della pista i valori decrescono fino a circa 65 dB(A) a circa 4 km di distanza dal centro dell'aeroporto e fino a 60 dB(A) a circa 6 km di distanza circa dallo stesso lo Studio valuta che il disturbo all'avifauna determinato dal traffico aeromobili allo scenario di progetto possa essere considerato limitato.

Lo Studio di Incidenza riprendendo quanto già analizzato dallo Studio di Impatto Ambientale analizza le potenziali incidenze sui siti della Rete Natura 2000 presenti entro 20 km dall'aeroporto, la ZSC IT2070018 Altopiano di Cariadeghe, localizzata a circa 15 km dal sedime aeroportuale e la ZSC IT20B0018 Complesso Morenico di Castiglione delle Stiviere, localizzata a circa 11 km.

Considerato quanto analizzato in relazione al rumore, lo Studio di incidenza considera trascurabile il potenziale effetto sulle ZSC in esame, dato che la distanza minima tra esse e

l'aeroporto è comunque superiore a 10 km. Relativamente al sorvolo degli aerei, lo Studio analizza le rotte di volo, assunte nel modello di simulazione acustica, evidenziando che le stesse non interessano direttamente le ZSC in esame. Lo Studio evidenzia inoltre che in prossimità della ZSC "Altopiano di Cariadeghe" le quote di sorvolo sono, nel peggiore dei casi, di circa 700 m ad una distanza lineare a terra di circa 4 km, mentre in prossimità della ZSC Complesso Morenico di Castiglione delle Stiviere sono oltre i 2.000 m ad una distanza lineare a terra di circa 2 km. Lo Studio ritiene quindi che la quota di sorvolo in prossimità dei siti in esame e la distanza dagli stessi siano tali da non apportare alcuna forma di disturbo alle componenti naturalistiche.

Lo Studio di Incidenza conclude ritenendo che siano assenti effetti significativi sui siti della Rete Natura 2000 e non procede pertanto con l'individuazione di misure di mitigazione.

Si ritiene condivisibile quanto indicato nello Studio di Incidenza e si esprime parere di Valutazione di Incidenza positiva.

Elementi critici non risolti, da approfondire, di non compatibilità ambientale e prescrittivi

Al fine di limitare la compromissione delle poche aree naturali e semi-naturali presenti nell'area dell'aeroporto, che costituiscono elementi di connessione ecologica a livello locale, si dovrà prevedere il monitoraggio delle specie aliene vegetali invasive, sia nelle aree di cantiere sia nelle aree in cui verranno realizzate le opere a verde. In particolare, si dovrà evitare la diffusione delle specie vegetali alloctone invasive incluse nella "Lista nera delle specie alloctone vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione" - L.R. 10/2008, D.G.R. n. 2658/2019.

Gli interventi di controllo o eradicazione dovranno fare principalmente riferimento ai Protocolli di contenimento (<http://www.naturachevale.it/specie-invasive/protocolli-di-contenimento-per-specie-o-gruppi-di-specie-vegetali/>) delle specie esotiche invasive realizzati nell'ambito del progetto Life IP Gestire 2020 ed approvati da Regione Lombardia e alle schede d'azione delle principali specie esotiche presenti in Lombardia (<http://www.naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/>).

Si suggerisce inoltre di tenere monitorata l'eventuale presenza del falco cuculo e gli eventi di bird strike che potranno coinvolgere la specie, al fine di individuare, qualora gli eventi non dovessero essere più ritenuti occasionali, opportune misure di mitigazione.

Si prende atto della completa predisposizione della Check list ai sensi della D.g.r. X/5565/2016, Appendice 1. Tuttavia, si rilevano le seguenti osservazioni:

- Nell'ambito delle attività cantieristiche, è previsto il riutilizzo del terreno derivante dallo scotico per operazioni di ripristino ambientale nell'ambito degli interventi mitigativi. Questo materiale, in attesa degli interventi di ripristino, viene movimentato ed accantonato in cumuli: tali operazioni rappresentano una fase critica che, se non adeguatamente controllata e gestita, potrebbe favorire la colonizzazione e diffusione di specie alloctone sia nel sito d'intervento che nelle aree adiacenti. Pertanto, risulta necessario predisporre il monitoraggio delle specie alloctone vegetali, soprattutto quelle appartenenti alla Lista nera regionale (D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019), da effettuare nei cumuli di terreno e nelle superfici lasciate "nude" durante le lavorazioni, e nel caso tali specie dovessero diffondersi, prevedere idonee misure di eradicazione.

- Estendere il monitoraggio delle componenti faunistiche oltre che all'interno dell'aeroporto anche in stazioni georeferenziate all'esterno del perimetro (se presenti, scegliere aree che hanno un buon valore ecologico-ambientale); il periodo ed il numero di campagne dovrà essere idoneo per una valutazione delle comunità faunistiche presenti sul territorio.

- Predisporre il monitoraggio della flora e vegetazione che caratterizza il territorio esterno dell'area aeroportuale (zone ecotonali, fasce boscate, filari e siepi).

In merito al monitoraggio:

- predisporre dei punti di monitoraggio nell'Area prioritaria per la biodiversità "Fiume Chiese e colline Montichiari" che si trova nel raggio di 2 Km dall'area aeroportuale, caratterizzata da ambienti fluviali con vegetazione spondale a prevalenza di Salice bianco dove, lungo gli argini, si rileva la presenza di piccole aree umide alimentate da acque sorgive. Questi ambienti risultano importanti per la sopravvivenza e riproduzione di molte specie faunistiche (piccoli mammiferi, avifauna, erpetofauna). Per tali motivazioni, il monitoraggio di quest'area risulterà utile per valutarne lo stato conservazione delle specie anche in relazione a possibili impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo oppure utilizzandola come area controllo nel caso non risulti soggetta ad interferenze legate all'opera.

- Il monitoraggio di tutte le componenti dovrà essere effettuato nelle fasi di Ante, Corso e Post-Operam, in modo tale da ottenere dati che permetteranno di definire se le variazioni riscontrate si possano attribuire ad impatti indotti dalle fasi di cantierizzazione e successiva messa in esercizio dell'opera.

In merito agli interventi di mitigazione per la componente paesaggistica, come da specifica indicazione della Provincia di Brescia, è necessario che il doppio filare arboreo previsto in fregio alla SP 37 (la cui realizzazione e manutenzione, compreso il reperimento o asservimento delle relative aree, è da intendersi comunque a carico del gestore aeroportuale anche all'esterno del sedime dell'aeroporto) sia prolungato su due ambiti:

- in corrispondenza del nuovo hangar per la manutenzione degli aeromobili posto in prossimità della testa 14, oppure, anche in alternativa, in fregio alla SP 37, compatibilmente con le normative per la sicurezza della navigazione aerea. L'intervento consente di schermare, almeno parzialmente, la vista dell'imponente hangar alto 30 metri;

- in corrispondenza dell'Area Cargo ed in particolare del Primo modulo magazzini e del General Cargo 1, e in corrispondenza del fabbricato degli spedizionieri potrebbe essere piantumata l'area a parcheggio posta a sud-est.

Al proposito si ricorda che il doppio filare arboreo, o una qualunque un'infrastruttura verde equivalente prevista in fregio alla SP 37, dovrà risultare compatibile con le disposizioni del Codice della strada relative alle piantumazioni in fascia di rispetto stradale.

Ulteriori interventi mitigativi potrebbero riguardare la piantumazione e permeabilizzazione delle aree a parcheggio per addetti e passeggeri e la realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia da fonti rinnovabili sui nuovi fabbricati dell'area cargo, per soddisfare, almeno parzialmente, il fabbisogno energetico dell'infrastruttura aeroportuale.

Riguardo agli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale, si prescrive che i filari di alberature previsti lungo tratti della strada provinciale siano posti a distanza adeguata dal confine stradale secondo le disposizioni del Codice della Strada, in particolare dell'art. 16 e del collegato art. 26 del Regolamento di attuazione.

4.6. Ambiente idrico

Nei documenti risulta identificato il torrente Garza quale corso d'acqua recettore degli scarichi degli impianti di depurazione (attuale e futuro) e nella planimetria la posizione dei punti di monitoraggio (IDR_SP_03 – IDR_SUP_04) situati sul torrente, rispettivamente a monte ed a valle gli scarichi citati. Non risulta evidente, tuttavia, l'ubicazione degli scarichi degli

impianti di depurazione, elemento indispensabile per valutare eventuali interferenze con l'attuale punto di monitoraggio sul Garza in comune di Ghedi.

Il torrente Garza fa parte dei corsi d'acqua individuati dal Piano di Gestione del Fiume Po 2015, identificato con il codice IT03N008060008353LO: ha uno stato ecologico SUFFICIENTE e uno stato chimico BUONO; gli obiettivi di qualità al 2021 sono il raggiungimento dello stato ecologico BUONO ed il mantenimento dello stato chimico BUONO.

Nei documenti non viene presentata una descrizione dettagliata sulle modalità di svolgimento del monitoraggio, con particolare riferimento alle componenti biologiche indagate, frequenze, durata e reportistica.

La documentazione relativa alla componente acque sotterranee rappresenta che i dati di qualità sono stati estrapolati da quanto pubblicato nel PdG 2015 e nel PTUA 2016.

Elementi critici non risolti, da approfondire, di non compatibilità ambientale e prescrittivi

Occorre indicare esattamente l'ubicazione degli scarichi degli impianti di depurazione in corpo idrico superficiale (torrente Garza), per valutare eventuali interferenze con l'attuale punto di monitoraggio sul Garza in comune di Ghedi.

L'opera non dovrà compromettere il raggiungimento ed il mantenimento degli obiettivi di qualità per il torrente Garza previsti dal Piano di Gestione del Fiume Po 2015.

Occorre dettagliare le modalità di svolgimento del monitoraggio, con particolare riferimento alle componenti biologiche indagate, frequenze, durata e reportistica. Dovrà essere previsto un Piano di Monitoraggio Ambientale, per il quale si rimanda alle linee guida di ARPA Lombardia "Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientali (PMA) – Acque superficiali e sotterranee" – paragrafo 8 - al link: https://www.arpalombardia.it/sites/DocumentCenter/Documents/Criteri_PMA_Acque.pdf#search=criteri%20per%20la%20predisposizione%20PMA

Qualora il recapito delle acque meteoriche o di depurazione relativi agli interventi di ampliamento dell'aeroporto in progetto richieda la realizzazione di nuovi manufatti di scarico nel torrente Garza si fa presente che dovranno essere preventivamente richieste all'U.T.R. di Brescia le concessioni per l'occupazione di area demaniale previste ai sensi del R.D. 523/1904 e della d.g.r. n. 698 del 24 ottobre 2018.

Si rileva inoltre che gli interventi relativi alle infrastrutture stradali e autostradali, loro pertinenze e parcheggi, che comportano una riduzione della permeabilità del suolo rispetto alla sua condizione preesistente, tra cui rientrano anche quelli in progetto, sono assoggettati ai requisiti di **invarianza idraulica e idrologica** di cui alla legge regionale 15 marzo 2016, n. 4 "Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua".

Pertanto, secondo quanto previsto dall'art. 6 comma 1 lett. b) del regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)" così come modificato dal r.r. n. 19 aprile 2019, n. 8, è necessario redigere anche un progetto di invarianza idraulica e idrologica, firmato da un tecnico abilitato, qualificato e di esperienza nell'esecuzione di stime idrologiche e calcoli idraulici, redatto conformemente alle disposizioni del regolamento stesso e con i contenuti stabiliti all'articolo 10.

Con riferimento alle acque sotterranee, considerata la portata dell'intervento e le modalità proposte per lo smaltimento delle acque meteoriche, è necessaria una conoscenza di dettaglio dello stato di qualità delle acque sotterranee, in particolare per quanto riferito allo stato A.O., specifico dell'area su cui insiste l'intervento.

4.7. Consumo di suolo

Considerato che la realizzazione dell'opera comporterà un consumo permanente di suolo attualmente agricolo, si rileva la criticità del tema, non potendo condividere le seguenti affermazioni del Proponente sul tema: *"considerata la vocazione dell'area, si ritiene di poter definire il relativo impatto di livello moderato"*; *"rispetto alla superficie occupata dal sedime aeroportuale allo stato attuale, nello scenario futuro è previsto un incremento pari a circa 8%, si può ritenere trascurabile l'incremento di occupazione del suolo in seguito alla realizzazione degli interventi previsti dal PSA"*; *"In termini di perdita del suolo, essendo l'estensione delle aree limitata e considerata la vocazione dell'area, non si rilevano criticità significative"*; *"in considerazione del fatto che l'estensione delle lavorazioni è limitata, non si rilevano impatti significativi in termini di perdita di suolo"*; *"Le superfici sottratte sono esigue e contigue al sedime aeroportuale attuale Per tale motivo si ritiene l'impatto trascurabile"*. Dall'analisi della carta dell'uso del suolo DUSAF 6.0, si rileva che l'espansione del perimetro aeroportuale ricadrà su aree agricole nello stato di fatto, dal valore medio e alto, ad uso seminativi semplici, colture orticole a pieno campo e prati permanenti in assenza di specie arboree - arbustive, oltre ad interessare terreni ricompresi nell'area di pregio vitivinicolo Zone Indicazione Geografica Tipica - IGT Montenetto di Brescia. Infine, dall'analisi dei database regionali Siarl e Sisco, si evidenzia che diverse particelle interessate dagli interventi sopra descritti, risultano all'attualità essere in affitto ad aziende agricole fino anche al 31/10/2027.

Pur considerato che le opere in progetto riguardano un'infrastruttura di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale – per i quali, ai sensi dell'art. 2, comma 4, della l.r. 31/2014 e della d.g.r. IX/1141/2019, non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo, non concorrendo pertanto al Bilancio ecologico del suolo (BES) – e che insistono su aree in parte già destinate dalla pianificazione territoriale allo sviluppo e al potenziamento aeroportuale, gli interventi in progetto incrementeranno la frammentazione del territorio e comporteranno una perdita di suolo agricolo esterno al perimetro attuale per una superficie che ammonta a circa 25 ha, non certo irrilevante.

Inoltre, nella documentazione non risulta quantificata la perdita complessiva di superfici permeabili che la realizzazione del piano di sviluppo aeroportuale comporterà nell'alternativa scelta, e che coinvolgerà non solo le aree di nuova espansione ad oggi utilizzate a scopo agricolo, ma anche le aree permeabili a prato localizzate internamente al sedime attuale, per le quali il Proponente non ha previsto idonee misure compensative (ad es.: de impermeabilizzazioni di superficie già degradate) in relazione anche alle molteplicità delle funzioni da queste assicurate (fertilità, permeabilità e capacità di stoccaggio del carbonio organico ecc.), bensì solo misure di mitigazione visiva con funzione di mascheramento ed inserimento ambientale che comunque, si ritengono troppo limitate.

Tutto ciò considerato, si valuta che gli impatti dell'opera in esame si traducono in un consumo di suolo di tipo permanente e non mitigabile, senza che siano stati quantificati gli impatti sul suolo agricolo né dal punto di vista economico produttivo, né da quello della perdita di tutte le sue funzioni ecologiche, e che tantomeno siano state individuate le relative misure compensative.

Tali aspetti sono, peraltro, oggetto di specifiche segnalazioni da parte del Comune di Castenedolo (vedasi Deliberazione di Giunta Comunale n. 167/2019) che individua quale impatto significativo la sottrazione di suolo agricolo, senza adeguata individuazione le

mitigazioni ambientali e paesaggistiche verso il contesto agricolo, anche con riferimento al Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Collina di Castenedolo" (Seconda Variante al PGT Comunale approvata in data 24/01/2019), di cui, invece, non si trovano i riferimenti necessari nella documentazione presentata.

Elementi critici non risolti, da approfondire, di non compatibilità ambientale e prescrittivi

- mantenere quanto più possibile la compattezza delle aree agricole evitando che gli interventi comportino la frammentazione di porzioni di territorio di rilevante interesse agricolo e/o la creazione di aree agricole isolate e intercluse tra le opere;
- stimare e indennizzare gli eventuali disagi alle attività agricole derivanti dalla suddivisione degli appezzamenti attraversati dal nuovo asse stradale e dovrà essere garantito l'accesso dei mezzi agricoli in totale sicurezza ai terreni eventualmente separati;
- mantenere e valorizzare la funzionalità e l'efficienza della rete idrica superficiale eventualmente interferita, costituita da fossi e canali ad uso irriguo, acquisendo le necessarie autorizzazioni/concessioni idrauliche dall'Autorità Idraulica Competente;
- predisporre il bilancio di tutte le superfici permeabili (sia interne che esterne all'attuale configurazione dell'aeroporto), comparando i mq delle stesse allo stato attuale con quello futuro;
- programmare adeguate misure compensative, che dovranno essere quanti/qualitativamente commisurate al suolo che verrà impermeabilizzato, in relazione alla molteplicità di funzioni da questo assicurate (fertilità, permeabilità e capacità di stoccaggio del carbonio organico, ecc.), a tal fine si suggerisce l'applicazione di metodi e schemi interpretativi già collaudati (es.: Metodo STRAIN); le aree da adibire ad opere di compensazione non dovranno in alcun modo essere localizzate su territori ad uso agricolo;
- le essenze arboree e arbustive di nuovo impianto per l'inserimento ambientale dell'opera dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore;
- garantire la manutenzione (concimazioni e irrigazioni) delle specie erbacee, arbustive e arboree di nuovo impianto per i primi anni;
- impiegare, per quanto possibile, per la realizzazione delle pavimentazioni stradali e delle aree di sosta, materiali drenanti permeabili e/o semipermeabili;
- per il calcolo delle indennità per le aree che verranno espropriate (indennità base, indennità aggiuntiva coltivatore diretto, al fittavolo, soprassuolo), si segnala che, ai sensi della sentenza della Corte costituzionale del 10/06/2011 n. 181 con la quale è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 40, cc. 2 e 3 del DPR 327/2001 e in particolare il criterio del Valore Agricolo Medio (VAM), le procedure di esproprio dovranno considerare criteri di indennità basati su requisiti specifici del bene e il reale valore commerciale dello stesso;
- verificare gli impatti indotti sulle aziende agricole operanti sulle aree di intervento e dovranno essere individuate di conseguenza specifiche azioni che possano compensare le penalizzazioni dovute alla sottrazione/modifica d'uso di suolo agricolo (anche in riferimento a vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Programma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie).

4.8. Terre e rocce da scavo

In fase istruttoria, gli approfondimenti richiesti al Proponente sono stati mirati all'individuazione del bilancio complessivo dei quantitativi interessati (materiali di demolizione, fresati di asfalto - se di bitume o di catrame, terre e rocce, ...), chiarendo l'avvalimento delle disposizioni di cui al DPR 120/2017.

Si raccomanda la produzione di un unico Piano di Utilizzo delle Terre anche al fine di evitare possibili mancati allineamenti con la disciplina sui rifiuti (art. 184 bis D.Lgs. 152/06 e DPR 120/2017) per assicurare una tracciabilità univoca delle terre e rocce da scavo anche ai fini del bilancio complessivo includendo tutte le opere previste dal SIA congiuntamente agli interventi "E" esterni al sedime dell'aeroporto; tutto ciò non può essere sostituito dal piano organico di gestione delle terre presentato, in quanto rappresenta la relazione programmatica.

In particolare, non si ritiene condivisibile la ripartizione della gestione delle terre e rocce da scavo in più Piani di Utilizzo: difatti l'ipotesi di conseguire più Piani di Utilizzo con spazi temporali diversi che richiedono la realizzazione del "deposito intermedio" non è coerente con indicazioni di cui all'art.5 del DPR 120/2017.

Per quanto attiene alle possibili passività per le matrici naturali, coerentemente con quanto sopra espresso, si ritiene che per averne un esame complessivo sia necessario curare un Piano di Investigazione unico, che renda visione d'insieme sulle possibili criticità e/o contaminazione delle matrici stessi, aspetto che condurrebbe alle necessarie e susseguenti attività di Caratterizzazione specifiche ed incentrate in propri procedimenti amministrativi.

4.9. Salute pubblica e sicurezza

Relativamente agli interventi previsti sulla SP 37, come per ogni altro ostacolo in fregio alla strada, dovrà essere prevista la progettazione delle barriere di sicurezza, secondo i criteri dettati dalla vigente normativa;

Sia prevista l'elaborazione di un piano d'emergenza ambientale relativo alla fase di cantiere e alle emissioni impreviste e agli incidenti, quali l'inquinamento del suolo, sottosuolo e dei corpi idrici, che comprenda almeno:

- azioni di prevenzione atte a limitare i danni all'ambiente (descrizione e quantità delle sostanze pericolose e dei rifiuti presenti in cantiere, localizzazione e descrizione e dei depositi);
- piani d'azione per rispondere ad eventi potenziali (per esempio incendi, perdite o crollo dei depositi di carburanti, sversamento sul suolo di carburanti e oli minerali);
- descrizione delle attrezzature disponibili per affrontare un incidente ecologico (per esempio attrezzature per il blocco dei tubi di drenaggio, argine dei canali, pompe, setti di divisione per versamento di oli minerali, materiali assorbenti);
- procedure di allertamento e comunicazione agli Enti.
- procedure di monitoraggio delle matrici a seguito dell'evento.

5. Partecipazione al procedimento

5.1 Osservazioni del pubblico

Durante l'iter istruttorio non sono pervenute le seguenti osservazioni da parte del pubblico, ai sensi dell'art. 24 comma 4 e dell'art.25, comma 3 del d.lgs. 152/2006.

5.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali

Gli Enti interessati hanno trasmesso i seguenti pareri e contributi nell'ambito dell'endoprocedimento regionale per il parere al competente Ministero dell'Ambiente:

- Comune di Castenedolo: nota in atti regionali prot. T1.2020.42046 del 05/10/2020, di trasmissione della Deliberazione di Giunta Comunale n. 133 del 30/09/2020 che richiama i contenuti della D.G.C. n. 167 del 03/10/2019;
- Provincia di Brescia: nota in atti regionali prot. T1.2020.42301 del 05/10/2020.

In sintesi:

Il Comune di Castenedolo ha inviato proprio parere in fase istruttoria e finale, concludendo *“di dare atto che il parere di competenza in merito alla VIA non possa ritenersi favorevole se non in via subordinata al recepimento e relativa attuazione di tutto quanto richiesto dal Comune nell'iter istruttorio”*, facendo particolare riferimento a richieste relative al consumo di suolo, alle compensazioni e mitigazioni ambientali, al Piano di monitoraggio ambientale, alla componente mobilità (temi non adeguatamente sviluppati nella documentazione, pur se richiesti specifici approfondimenti).

La Provincia di Brescia ha trasmesso un parere finale con osservazioni ed indicazioni prescrittive in merito alla correlazione con strumenti di pianificazione territoriale, alle varie componenti ambientali, in particolare consumo di suolo, ai previsti interventi di mitigazione paesaggistica, al progetto della SP 37 (su cui, considerato che il livello di dettaglio degli elaborati presentati in sede di VIA, non è stato possibile esprimere un parere definitivo sull'intervento di modifica e riqualificazione della rete stradale provinciale coinvolta, rimandando al parere del Settore delle Grandi Infrastrutture della Provincia successivamente alla presentazione del progetto stradale adeguatamente sviluppato).

Le valutazioni condotte al precedente capitolo 4 e le conclusioni di cui al successivo capitolo 6 hanno tenuto in considerazione e ricompreso, se ritenuto necessario, tali contributi ricevuti agli atti dell'istruttoria, per i cui contenuti specifici si rimanda alla documentazione agli atti istruttori.

6. Conclusioni – Parere regionale

L'istruttoria condotta sulla documentazione predisposta dal Proponente ENAC ha ben rappresentato le necessità di implementazione infrastrutturale dell'aeroporto sia all'interno che all'esterno del sedime aeroportuale, nonché di adeguamento dell'accessibilità al medesimo sito. L'analisi svolta ha consentito di evidenziare la necessità di approfondire, sviluppare e dettagliare alcuni profili in ordine progettuale ed ambientale, facendo emergere carenze e criticità nella valutazione finale di cui al quadro ambientale – cap. 4 della presente relazione.

Tutto ciò premesso,

preso atto che alcune criticità evidenziate non sono state adeguatamente affrontate e risolte nel corso dell'istruttoria, come evidenziato nel precedente capitolo 4, e che sono presenti elementi, con particolare riferimento alla componente “rumore” (cap. 4.3.), che non consentono di assicurare la compatibilità ambientale degli interventi in progetto,

si formula al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi del d.lgs. 152/06 e della l.r. 5/2010, un parere negativo in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto di “Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Brescia Montichiari, nei Comuni di Montichiari, Castenedolo e Ghedi”.