

○

Telem 2.5



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

## Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

42

Parere n. 2967 del 15.03.2019

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">Attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto di Brescia "Gabriele D'Annunzio" - Prescrizioni: a, b, d del Decreto VIA n. 5672 del 21/12/2000</p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP 4259</b></p>
<b>Proponente:</b>	Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including:

- Large handwritten signature in the center.
- Various initials and marks scattered around the bottom.
- Handwritten marks on the left margin.

## Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la nota prot.n.96981-P del 07/09/2018, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) con prot.n.20773/DVA del 17/09/2018, con la quale l’ENAC ha presentato istanza ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di compatibilità ambientale n.DEC/VIA/5672 del 21/12/2000;

**VISTA** la nota prot.n.21595/DVA del 26/09/2018, acquisita con prot.n.3451/CTVA in data 27/09/2018, con la quale la DVA ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. ed ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale (CTVA) la relativa documentazione;

**CONSIDERATO** che con il Decreto VIA n.DEC/VIA/5672 del 21/12/2000, è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto “*Attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto di Brescia "Gabriele D'Annunzio"*”, subordinato al rispetto di specifiche prescrizioni;

**CONSIDERATO** che il citato decreto ha assegnato al Ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, la competenza della verifica di ottemperanza alle prescrizioni a), b) e d), e all’ISPRA la competenza sulla prescrizione c); la prescrizione e) del Decreto VIA impone l’ottemperanza alle prescrizioni poste dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione Lombardia con i rispettivi pareri;

**CONSIDERATO** che, in particolare, la prescrizione n. a), b) e d) del DEC/VIA/5672 del 21/12/2000 riportano quanto segue:

“a.  
- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione proposti nello Studio di impatto ambientale ed in particolare: - all'interno dell'aeroporto, in alcune aree di confine incolte, lontano dalle piste, dovranno essere realizzati interventi vegetazionali, finalizzati al ripristino delle caratteristiche naturali il più possibile simili a quelle che erano nel loro aspetto originario e riferite alla vegetazione, oggi estinta, della “campagna di Montichiari; l'intervento deve consistere nella creazione di una zona di incolto interrotta a “macchia di leopardo” da episodi di piante arboree ed arbustive; in particolare dovrà essere realizzato l'inserimento di elementi di vegetazione lungo il perimetro, lato aerostazione, prevedendo anche filari erborati;

- nonché dovranno essere realizzati tutti quegli interventi passivi ed attivi per la diminuzione del rischio di impatti tra uccelli ed aerei (evitare ogni forma di specchio o corso d'acqua, evitare la presenza di rifiuti solidi urbani accessibili agli animali nei pressi dell'aeroporto e ancor più delle piste, attivare, di volta in volta e in funzione delle esigenze specifiche, sia singole soluzioni tecniche sia una combinazione dei vari metodi di intervento;

b) per quanto riguarda la situazione futura, dovranno attuarsi tutte le condizioni (normative, gestionali, territoriali) che possano garantire la massima riduzione dell'impatto sonoro tecnicamente conseguibile. Tali misure dovranno innanzitutto riferirsi alla concreta attuazione delle previsioni normative vigenti (DM 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", DPR 11 dicembre 1997 n.496 "Norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili" e DM 20 maggio 1999 "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti, DPR 9 novembre 1999 n. 476);

d) qualora emerga la necessità di una ridistribuzione del traffico aereo che preveda per l'aeroporto di Montichiari un incremento del traffico aereo superiore ai 46 movimenti giorno/medio con 3323 passeggeri previsti al 2008, tale da determinare una situazione diversa e modificata rispetto a quella attualmente valutata, si dovrà procedere ad una nuova valutazione di impatto ambientale.";

**ESAMINATA** la documentazione presentata che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione di ottemperanza Decreto VIA n.5672 del 2000 presentata in data 07/09/2018 con nota prot.n.96981-P;
- Documentazione integrativa volontaria presentata in data 06/03/2019 con nota prot.n.25813-P, acquisita con prot.n.CTVA/851 del 06/03/2019; tale documentazione consiste in:
  - o nota ARPA Lombardia prot.n.116565 del 22/08/2012;
  - o nota Società Aeroporto "Valerio Catullo" prot.n.2242\_446/GAA 069\_70 del 07/11/2012 e l'allegato "Interventi passivi ed attivi realizzati per la diminuzione del rischio di impatti tra uccelli ed aerei";
  - o elaborato "Prescrizioni a1) e a2) e Circolare ENAC 23/12/2011";

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è la verifica ottemperanza alle prescrizioni n. a), b) e d) del DEC/VIA/5672 del 21/12/2000 relativo al progetto "Attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto di Brescia "Gabriele D'Annunzio"" così come disposto dalla DVA con nota prot.n.21595/DVA del 26/09/2018;

**CONSIDERATO** che la Relazione di ottemperanza Decreto VIA n.5672 del 2000 riporta gli elementi atti a dare conto dello stato delle ottemperanze, con la finalità di rispondere in maniera esaustiva alle singole prescrizioni, sia del MATTM, che della Regione Lombardia;

**CONSIDERATO** che nella Relazione si segnala che l'Aeroporto di Brescia Montichiari nel periodo 2016 - 2017 è stato oggetto di un nuovo Piano di Sviluppo che risulta in fase di validazione tecnica ed in relazione allo stesso è stato sviluppato uno Studio di Impatto Ambientale da sottoporre in valutazione alla successiva procedura di VIA;

**VISTA** la nota prot.n.116565 del 22/08/2012 con la quale l'ARPA Lombardia ha chiesto alla Società "Valerio Catullo" di inviare:

- documentazione che attesti la realizzazione dell'opera (attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto di Gabriele D'Annunzio in Comune di Brescia);
- documentazione che attesti l'ottemperanza delle prescrizioni del MATTM indicate nel Decreto VIA n. 5672 del 21/12/2000 e riportate all'Allegato 2 della nota sopraccitata.

L'ARPA Lombardia avanzava tale richiesta in risposta alla richiesta di supporto del Ministero dell'Ambiente e

Tutela del Territorio e del Mare per una ricognizione in merito allo stato di attuazione delle opere sottoposte alla procedura di VIA, in particolare in relazione all'ottemperanza delle prescrizioni impartite;

**CONSIDERATO** che alla luce di quanto richiesto da ARPA, la Società Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona Villafranca risponde con nota prot.n.2242\_446/GAA069\_70 del 07/11/2012 allegando due documenti riferiti rispettivamente alla prevenzione dei rischi di impatto di aeromobili con avifauna e fauna ed al sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale;

**Per quanto riguarda la prescrizione a)**

**CONSIDERATO** che in merito alla prescrizione a), secondo paragrafo relativa alla realizzazione di tutti quegli interventi passivi ed attivi per la diminuzione del rischio di impatti tra uccelli ed aerei, è stato predisposto l'elaborato "*Interventi passivi ed attivi realizzati per la diminuzione del rischio di impatti tra uccelli ed aerei*" (aggiornamento al 18/10/2012);

**PRESO ATTO** che:

- in tale elaborato sono esplicitate le azioni di contenimento per prevenire i rischi di impatto di aeromobili con l'avifauna, raccolte nel Piano di Prevenzione e Controllo del Rischio di Wildlife Strike;
- l'obiettivo principale del gestore, attraverso il suddetto Piano, è quello di ridurre la presenza della fauna e dell'avifauna nell'aeroporto;
- per perseguire tale obiettivo risulta necessario rendere meno attrattivo, o addirittura inaccessibile, per le specie l'area circostante l'aeroporto, riducendo la disponibilità di cibo, acqua, riparo e siti di nidificazione;

**CONSIDERATO** che con la nota di trasmissione del citato elaborato ad ARPA, la Società "Valerio Catullo" sottolinea che le attività effettuate per prevenire i rischi di impatto di aeromobili con avifauna e fauna sono riconducibili agli obblighi imposti dalla normativa di settore;

**CONSIDERATO** che in merito al primo paragrafo della prescrizione a) relativa alla realizzazione di interventi di mitigazione di tipo vegetazionale all'interno dell'aeroporto e lungo il perimetro lato aerostazione, la Società "Valerio Catullo" comunica che non si è ritenuto opportuno realizzare interventi di mitigazione al fine del rispetto della Circolare ENAC 23/12/2011 "*Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti*", nonché per garantire una maggiore sicurezza;

**CONSIDERATO** che con l'elaborato "*Prescrizioni a1) e a2) e Circolare ENAC 23/12/2011*" viene chiarito da parte dell'ENAC che la tipologia di mitigazione richiesta dalla prescrizione nel primo paragrafo è in forte contrasto con quanto indicato dalla Circolare citata che tratta la tematica del *wildlife strike* negli aeroporti fornendo indicazioni, linee guida e procedure da applicarsi nel campo della prevenzione del rischio di incidente tra volatili ed aerei;

**CONSIDERATO** che l'attenzione del gestore è posta nella gestione della vegetazione esistente in ambito aeroportuale, per la quale si prevede una determinata altezza da mantenere, consigliando comunque in via prioritaria lo sfalcio dell'erbativo naturale e che la presenza di vegetazione possa rappresentare una fonte di attrazione da parte della fauna selvatica, con conseguente rischio di incidenti tra questa e gli aeromobili in fase di decollo e atterraggio;

**CONSIDERATO** che la questione viene approfondita anche nelle Linee Guida di ENAC relative alla "*Gestione del rischio Wildlife Strike nelle vicinanze degli aeroporti*" del 01/10/2018, all'interno delle quali viene specificata la problematica delle fonti attrattive per la fauna selvatica individuando le fonti attrattive (aree verdi urbane, alberature e giardini, prati, boschi, aree cespugliate (inclusa macchia mediterranea), aree con vegetazione

erbacea (incluse gariga e steppa)) ed il livello di rischio e le azioni di mitigazioni finalizzate alla riduzione del rischio stesso;

**PRESO ATTO** che:

- la presenza di fonti attrattive in prossimità degli aeroporti rappresenta la principale causa degli impatti tra aeromobili e fauna selvatica e che tali impatti possono provocare gravi danni ed una riduzione della sicurezza della navigazione aerea;
- non è stato ritenuto opportuno realizzare interventi di mitigazioni di tipo vegetazionale, così come richiesto dalle prescrizioni in esame;
- l'attenzione posta da ENAC sul tema del *Wildlife Strike* nel fornire procedure e linee guida finalizzate alla gestione del rischio di impatto tra aeromobili e fauna selvatica risulta in opposizione con quanto richiesto dal primo paragrafo della prescrizione e con le esigenze di sicurezza ;

Per quanto riguarda la prescrizione b)

**CONSIDERATO** che in merito alla prescrizione b) relativa alla richiesta di attuare tutte le condizioni (normative, gestionali, territoriali) che possano garantire la massima riduzione dell'impatto sonoro tecnicamente conseguibile, ENAC fa presente che tale prescrizione fa riferimento ad attività di competenza della Commissione Aeroportuale di cui all'art. 5 del DM 31/10/1997; la Commissione è stata costituita, ma non ha concluso i suoi lavori; pertanto l'Aeroporto di Brescia Montichiari non possiede una zonizzazione aeroportuale;

**CONSIDERATO** che ENAC, ad ogni buon fine, rimanda al Par. 3.3.5. della Relazione di ottemperanza Decreto VIA n.5672 del 2000 predisposto in ottemperanza alle prescrizioni n.2.4 e 2.5 della Regione Lombardia, nel quale si fa riferimento all'impatto acustico stimato al 2016;

**PRESO ATTO** che:

- i risultati delle simulazioni condotte per lo scenario 2016 (Studio di Impatto Ambientale del PSA 2030) rilevano l'assenza di edifici residenziali all'interno dell'area entro la isolivello dei 65 dB(A), che risulta pressoché interna al sedime aeroportuale;
- non emergono criticità tali da richiedere l'attivazione di misure per la limitazione/eliminazione degli aeromobili più rumorosi;
- pur essendo presenti alcuni voli notturni al 2016 (20,4% dei voli totali), l'impronta acustica rimane contenuta, con particolare riferimento alla curva dei 65 dB(A), che si mantiene pressoché interna al sedime aeroportuale;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- la Commissione Aeroportuale non ha concluso i suoi lavori;
- i risultati degli studi riferiti all'anno 2016 confermano la non criticità del fenomeno acustico;
- il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 sarà oggetto di valutazione nell'ambito di VIA;

Per quanto riguarda la prescrizione d)

**CONSIDERATO** che in merito alla prescrizione d) relativa alla necessità di una nuova valutazione di impatto ambientale qualora il traffico aereo risulti superiore ai 46 movimenti giorno/medio con 3323 passeggeri previsti al 2008, ENAC fa riferimento allo studio del traffico aereo effettuato nell'ambito del PSA;

**PRESO ATTO** che dal suddetto studio emerge nel 2016 i 46 movimenti/giorno non sono stati superati, ma dalle stime del traffico futuro il superamento si registra nell'anno 2020, arrivando ad un traffico aereo di circa 48 movimenti/giorno;

**PRESO ATTO** che per tale ragione ed in ottemperanza alla prescrizione d) è stato redatto un nuovo PSA e

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

relativo SIA, che sarà a breve inviato per la nuova procedura di VIA.

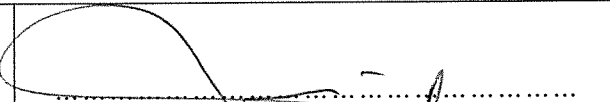
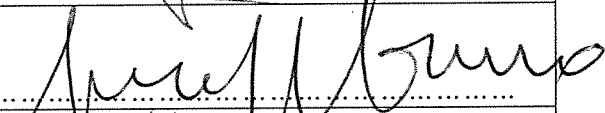
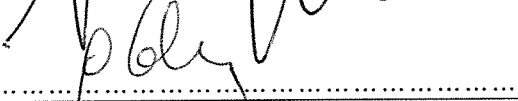

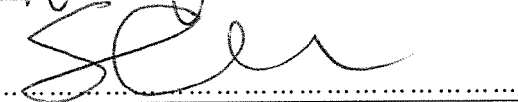
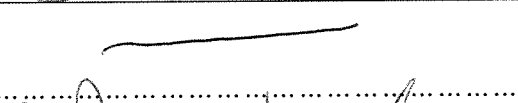

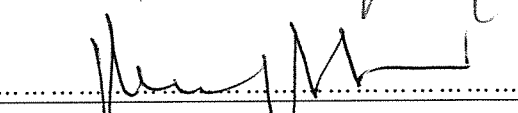
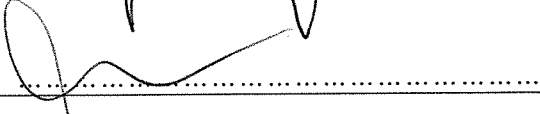
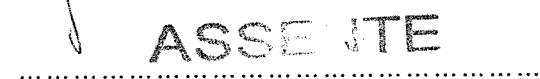
**RIBADENDO** che il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dovrà essere sottoposto alle procedure di valutazione di impatto ambientale;

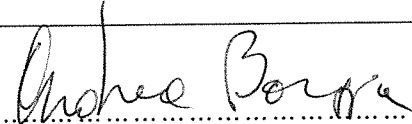

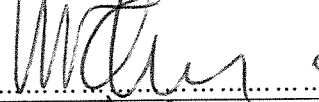
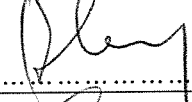

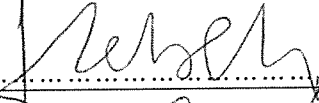
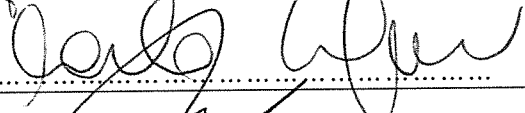

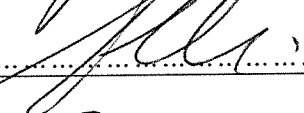
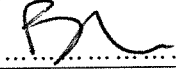
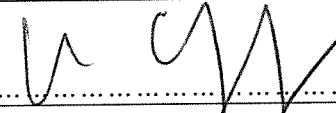
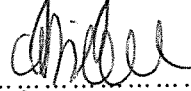
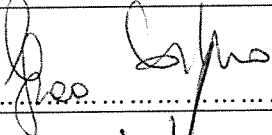
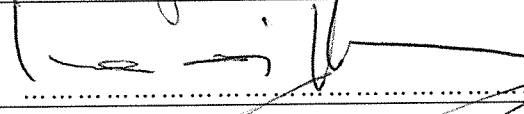
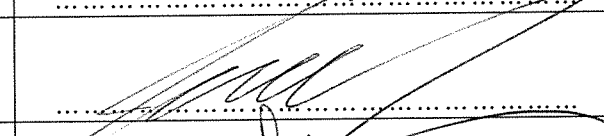
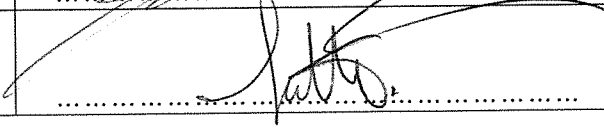
**TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

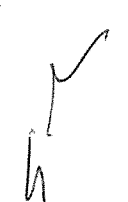
le prescrizioni a), b) e d) del Decreto VIA n.DEC/VIA/5672 del 21/12/2000 relativo alla compatibilità ambientale del progetto "Attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto di Brescia "Gabriele D'Annunzio" allo stato non ottemperabili, in attesa del nuovo Piano di Sviluppo 2030.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	 <b>ASSE ITE</b>

Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	



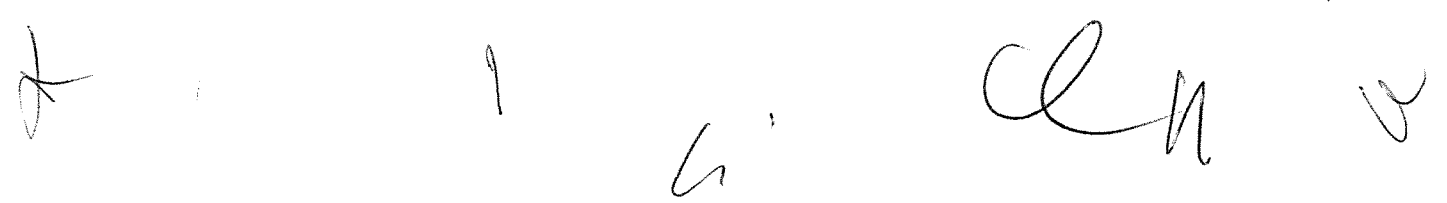


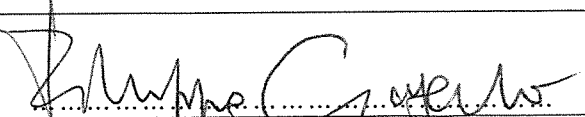
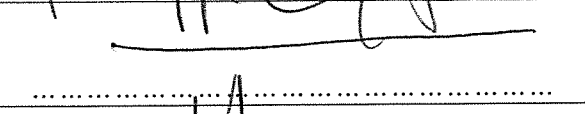

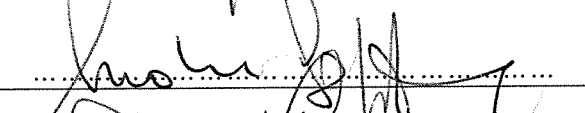
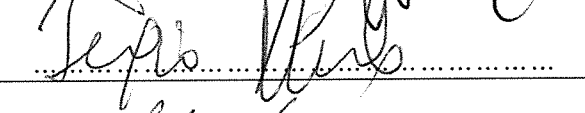
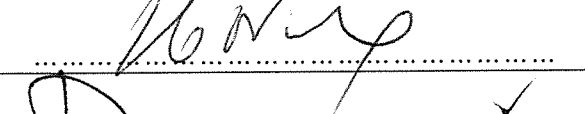
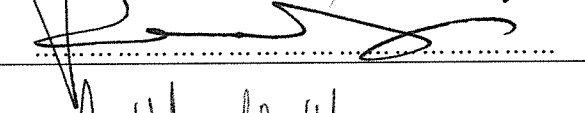
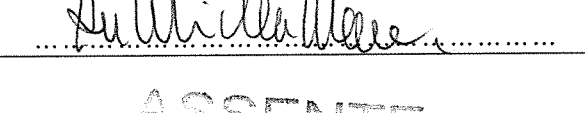
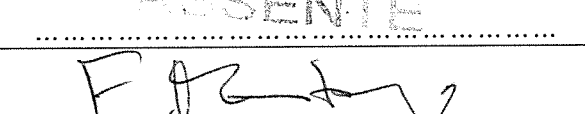
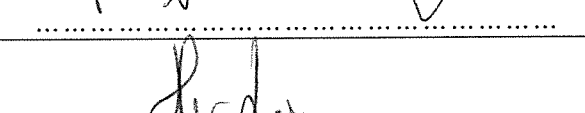
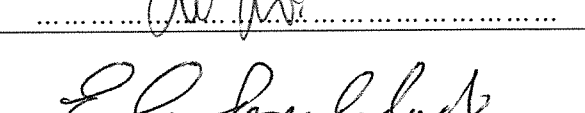

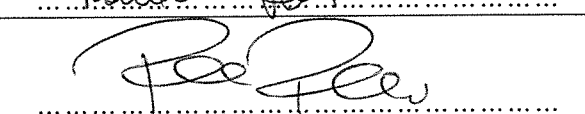
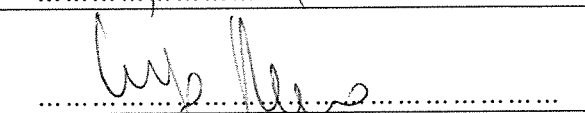






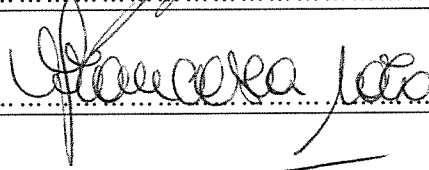
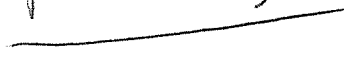


7



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	



Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE



