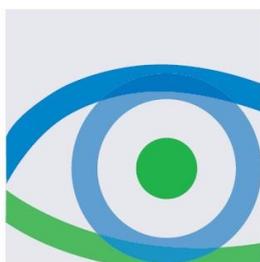


## Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia Montichiari Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030



### **Studio di Impatto Ambientale**

*Documento di integrazioni e controdeduzioni  
richieste con nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019  
e nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020*



Indice

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2. QUADRO DI SINTESI DELLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>3. QUADRO DELLE CORRELAZIONI TRA OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI .....</b>	<b>21</b>
<b>4. SCHEDE DI CONTRODEDUZIONE.....</b>	<b>22</b>
<i>Scheda C.01 .....</i>	<i>22</i>
<i>Scheda C.02 .....</i>	<i>24</i>
<i>Scheda C.03 .....</i>	<i>26</i>
<i>Scheda C.04 .....</i>	<i>28</i>
<i>Scheda C.05 .....</i>	<i>31</i>
<i>Scheda C.06 .....</i>	<i>33</i>
<i>Scheda C.07 .....</i>	<i>35</i>
<i>Scheda C.08 .....</i>	<i>36</i>
<i>Scheda C.09 .....</i>	<i>41</i>
<i>Scheda C.10 .....</i>	<i>42</i>
<i>Scheda C.11 .....</i>	<i>44</i>
<i>Scheda C.12 .....</i>	<i>45</i>
<i>Scheda C.13 .....</i>	<i>47</i>
<i>Scheda C.14 .....</i>	<i>48</i>
<i>Scheda C.15 .....</i>	<i>50</i>
<i>Scheda C.16 .....</i>	<i>62</i>
<i>Scheda C.17 .....</i>	<i>71</i>
<i>Scheda C.18 .....</i>	<i>74</i>
<i>Scheda C.19 .....</i>	<i>76</i>
<i>Scheda C.20 .....</i>	<i>78</i>
<i>Scheda C.21 .....</i>	<i>82</i>

## 1. PREMESSA

Il presente documento ha l'obiettivo di fornire un quadro generale sulle richieste di integrazione da parte di Enti/Amministrazioni, nonché sulle osservazioni effettuate dai privati (cittadini e associazioni).

In data 23 dicembre 2019 la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM, con nota prot. DVA/33358, sulla base delle richieste della CTVA eseguite con nota prot. n. 5038/CTVA del 23/12/2019, ha richiesto alcuni approfondimenti/integrazioni alla documentazione consegnata in merito al procedimento di VIA dell'Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia – Montichiari, Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, Proponente ENAC.

Anche il MiBACT, con nota prot. 31766-P del 5/11/2016 e la Regione Lombardia, con nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020 hanno espresso le proprie richieste di integrazione in merito al procedimento di VIA sopra citato.

Ulteriori osservazioni sono state effettuate dai seguenti Comuni, privati e associazioni:

- Comune di Carpenedolo con DVA-2019-0027977 del 24.10.2019;
- Sig. Stefano Belli con DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019;
- Gruppo mamme di Castenedolo con DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019;
- SIAMo Castenedolo - lista civica con DVA-2019-0025490 -dell'8.10.2019
- Comune di Montichiari del DVA-2019-0025497 dell'8.10.2019;
- Comune di Castenedolo con DVA-2019-0025339 del 7.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024971 del 2.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024877 del 1.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0025252 del 4.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0025015 del 2.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024969 del 2.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024577 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024576 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024575 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024574 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024573 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024572 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024571 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024570 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024569 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024568 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024567 del 30.09.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024837 del 1.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024836 del 1.10.2019;
- Associazione Circolo Legambiente Montichiari con DVA-2019-0024835 del 1.10.2019;
- Associazione Cambiarotta di Carpenedolo con DVA-2019-0024783 del 1.10.2019;

Nel prosieguo della trattazione si riportano le risposte alle singole richieste e qualora necessario degli approfondimenti in merito ad alcune tematiche.

Relativamente al modello concettuale, la soluzione adottata, che di fatto struttura la logica dell'intero documento di risposta alle osservazioni, è consistita nell'individuazione di quelle che sono state indicate come "Controdeduzioni", intendendo con tale termine le risposte a singoli temi specifici derivanti da un processo di scomposizione e riorganizzazione dell'eterogeneo insieme delle richieste e delle osservazioni ricevute (Figura 1-1).

Il ricorrere di alcune tematiche nelle richieste e nelle osservazioni presentate ha evidenziato la necessità di operare una loro sistematizzazione, condotta attraverso la loro scomposizione in "Temi" e la loro successiva ricomposizione in "Controdeduzioni". Ne consegue che ogni documento di controdeduzione risponde ad una o più osservazioni, espresse da uno o più soggetti.

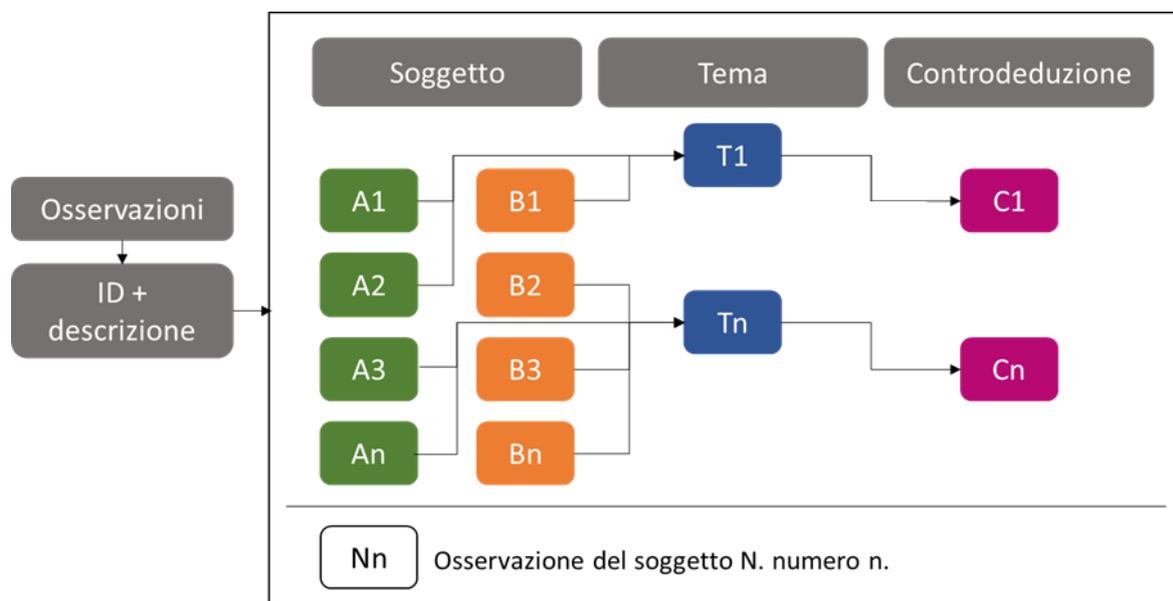


Figura 1-1 Modello concettuale di organizzazione delle controdeduzioni

I nessi intercorrenti tra le singole osservazioni e le controdeduzioni elaborate in loro risposta sono rappresentati nella cosiddetta "Tabella di correlazione", strutturata come indicato nella Tabella 1-1 e riportata in dettaglio al Paragrafo 2.

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
Soggetto A			
X.01	...	...	...
X.02	...	...	...
X.n	...	...	...
Soggetto B			

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
Y.01	...	...	...
Y.02	...	...	...
Y.n	...	...	...

Tabella 1-1 Strutturazione della tabella di correlazione

Alla luce della metodologia proposta, in risposta alle richieste di integrazioni effettuate nell'ambito della procedura di VIA dell'Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia – Montichiari, Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, pertanto, è stato predisposto il presente elaborato, con la finalità di fornire le risposte alle richieste di integrazione sistematizzate in controdeduzioni.

I contenuti principali del documento sono:

- Tabella di correlazione tra osservazioni e controdeduzioni, atta a garantire la possibilità di lettura delle risposte fornite per singola osservazione ricevuta da ciascun soggetto. La Tabella, essendo strutturata rispetto alle note ricevute dai diversi soggetti, le cui osservazioni sono state scorporate in diversi punti, consente a ciascun soggetto di individuare la controdeduzione nella quale è contenuta la risposta a ciascun punto. Si precisa che, laddove possibile compatibilmente con la lunghezza del testo, la Tabella riporta il testo integrale delle osservazioni; nei casi invece in cui ciò non è stato possibile, per evidenti necessità di sintesi, la Tabella riporta alcuni stralci, con riferimento, ovviamente, a tutti i temi analizzati;
- Schede di controdeduzione, nelle quali, oltre ad una sintesi delle risposte elaborate per ciascuna controdeduzione, sono indicate le osservazioni ad essa afferenti e la tematica di riferimento.

A corredo del presente documento vengono, inoltre, presentati due allegati rispondenti relativamente alle richieste di integrazione del MATTM e della Regione Lombardia, identificate con i codici M.38 e R.29:

1. Allegato 1 – "Check list di caratterizzazione del contesto ambientale";
2. Allegato 2 – "Planimetria della localizzazione dei punti di monitoraggio".

## 2. QUADRO DI SINTESI DELLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

In merito alle richieste di integrazione da parte degli enti, citati in premessa, al fine di fornire una lettura semplificata, è stata elaborata una tabella, la cosiddetta "Tabella di correlazione", in cui sono state riportate le osservazioni correlando queste alle relative controdeduzioni.

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
<b>MATTM (nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019)</b>			
M.01	Trasmettere riscontri in merito al precedente decreto di compatibilità ambientale e alle relative verifiche di ottemperanza	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
M.02	Fornire un riscontro in merito alla relazione tra il nuovo PSA e i limiti al numero di movimenti posti dal vecchio decreto	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
M.03	Fornire riscontro in merito alla procedura di screening svoltasi con la DVA del MATTM, citata nel corso della riunione del 17.10.2019 c/o il Ministero dell'Ambiente	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
M.04	Fornire riscontri rispetto al numero di movimenti notturni attuali e futuri e relative autorizzazioni	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
M.05	Dalla sintesi delle previsioni di traffico si evidenzia un importante incremento di traffico previsto per il 2030, pertanto risulta necessaria da parte del Proponente una attenta analisi dell'impatto dovuto all'inquinamento atmosferico e acustico derivanti dalle attività proposte. Inoltre, visto il significativo incremento delle attività di volo cargo e del traffico, risulta necessario effettuare un approfondimento dell'impatto sui territori comunali interessati dai sorvoli prima dell'atterraggio e sulle aree interessate dalle traiettorie di decollo e quindi della necessità di prevedere opere di mitigazione e, laddove non risultasse possibile prevedere mitigazioni, interventi di compensazione per la popolazione interessata	ARIA E CLIMA/RUMORE AEROPORTUALE	C.05/C.08
M.06	Occorre, infine, potenziare lo studio del "rischio aereo", in funzione di tutte le prevedibili rotte di volo e delle presenze di siti residenziali e/o industriali potenzialmente interferiti/vulnerabili, valutando i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente in relazione alla specifica situazione urbanistica/abitativa del territorio nell'intorno aeroportuale	VARIE	C.20
M.07	Il Proponente verificherà la coerenza del progetto con il Piano regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria, fornendo le opportune specifiche azioni legate all'opera in progetto da individuare ai fini della riduzione delle concentrazioni degli inquinanti	PIANIFICAZIONE	C.02
M.08	Il Proponente provvederà ad approfondire la coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 con i più recenti dettami normativi a livello europeo che hanno come obiettivi la riduzione delle emissioni di CO2	PIANIFICAZIONE	C.02
M.09	Si ritiene necessario, per una completa caratterizzazione meteo climatica dell'area di studio, relativamente sia all'analisi meteo climatica effettuata utilizzando i dati dell'Atlante Climatico dell'Aeronautica Militare - Brescia Ghedi che all'analisi meteo climatica con i dati meteo-climatici relativi all'anno 2017 della centralina di Brescia Montichiari: riportare in formato tabellare (in %, ecc.) la direzione e velocità del vento espressa in frequenze annuali (millesimi) e le classi di stabilità espressa in frequenze stagionali e annuali (millesimi) ed in forma grafica la distribuzione delle frequenze annuali di direzione e velocità del vento e le classi di stabilità atmosferica, evidenziando eventuali situazioni di criticità (es. velocità del vento basse prossime alle calme di vento (0-0,5 m/s), ecc.). Tali elaborazioni statistiche devono considerare la direzione del vento suddivisa in 16 settori di ampiezza 22.5°, a partire dal Nord geografico, e la velocità del vento ripartita in 6 classi	ARIA E CLIMA - METEO	C.03
M.10	Si ritiene necessario caratterizzare l'area in progetto individuando e localizzando le fonti emissive di inquinanti presenti sul territorio	ARIA E CLIMA - EMISSIONI E QUALITA' DELL'ARIA	C.04
M.11	Per la caratterizzazione della qualità dell'aria si ritiene necessario: a) - localizzare su mappa tutte le stazioni fisse e private ricadenti nell'area di studio identificandole rispetto all'area di intervento; b) - riportare i dati di concentrazione misurati da tutte le centraline fisse/private ricadenti nell'area oggetto di studio ed evidenziare situazioni di criticità, quali superamenti dei limiti di legge, che scaturiscono dal confronto tra i valori misurati ed osservati per tutti gli inquinanti considerati	ARIA E CLIMA - EMISSIONI E QUALITA' DELL'ARIA	C.04
M.12	Il Proponente provvederà a stimare i fattori di emissione dei parcheggi P1 e P2 non solo al 2025, ma anche al 2017, considerando nel calcolo tutti i parcheggi definiti per lo scenario attuale	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
M.13	Per le simulazioni modellistiche relative allo scenario attuale si ritiene necessario, vista la complessità del traffico stradale indotto legata ad un importante incremento delle attività aeroportuali in termini di incremento di traffico previsto al 2030 rispetto allo scenario attuale, analizzare separatamente la stima degli impatti delle ricadute degli inquinanti al suolo del traffico stradale indotto	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05
M.14	Vista la complessità del traffico stradale indotto, legata ad un importante incremento delle attività aeroportuali in termini di incremento di traffico previsto al 2030 rispetto allo scenario attuale, il Proponente provvederà ad analizzare separatamente la stima degli impatti allo stato attuale (anno 2017) e per i due scenari futuri di riferimento (intermedio: 2025 e di progetto: 2030). Tale analisi dovrà avvenire attraverso l'uso di un adeguato modello di simulazione per sorgenti lineari, al fine di avere un raffronto basato sull'influenza del solo traffico. In particolare, è necessario analizzare la stima degli impatti delle ricadute degli inquinanti al suolo del traffico stradale indotto considerando tutte le tratte interessate e non solo la SP37 (come nello studio presentato), per gli scenari attuale, intermedio e di progetto, utilizzando: a) per gli scenari da simulare (attuale, intermedio e di progetto) lo stesso dominio di calcolo; b) i dati meteo rappresentativi dell'area oggetto di studio, evidenziando eventuali situazione di criticità; c) i flussi di traffico, riportando oltre al traffico annuo anche il traffico giornaliero medio, per tutte le tratte interessate dal traffico indotto dall'esercizio dell'aeroporto, considerando anche i flussi derivanti dalle strade statali/provinciali, autostrade e raccordi esistenti in un ambito territoriale sufficientemente rappresentativo; d) i fattori di emissioni medi di tutti gli inquinanti tipici del traffico veicolare, fornendo elementi dettagliati sul parco veicolare per gli scenari considerati. Inoltre, nella relazione di analisi, il Proponente provvederà a riportare: e) il confronto (gap di concentrazioni degli inquinanti) tra i dati di concentrazione simulati e i dati misurati dalle centraline fisse di qualità dell'aria; f) i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo sia su mappa che in formato tabellare ai recettori residenziali, ricadenti in tutti i comuni direttamente coinvolti nell'azione di piano, riferendoli ai valori limite riportati nel D.Lgs. 155/2010	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05
M.15	Il Proponente provvederà ad integrare l'analisi degli impatti per la fase di cantiere considerando tutti gli interventi finalizzati allo sviluppo dell'aeroporto riportati nel PSA, nonché ad analizzare la stima degli impatti indotti dal traffico in fase di cantiere, riportando: a) la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali da e verso i cantieri operativi e il cantiere base ed i fattori di emissioni per tutti gli inquinanti in input al modello di simulazione; b) i flussi di traffico (numero di veicoli, tratte interessate, ecc.) generati da ogni singolo cantiere e cumulati lungo le viabilità percorse, considerando quindi tutte le infrastrutture esistenti interessate dai suddetti flussi di cantiere in un ambito territoriale sufficientemente rappresentativo; c) la stima delle ricadute a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere e del sollevamento polveri causato dal movimento dei mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili	ARIA E CLIMA - FASE DI CANTIERE	C.06
M.16	Il Proponente provvederà ad integrare l'analisi di cui al punto precedente con una cartografia tematica in scala adeguata, che individui le aree più sensibili, e a riportare sia su mappa che in formato tabellare i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori individuati	ARIA E CLIMA - FASE DI CANTIERE	C.06
M.17	Il Proponente provvederà ad integrare lo studio dettagliando, per tutti interventi che verranno effettuati in fase di cantiere, le misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico individuando in particolare tutte le situazioni in cui si rende necessario adottare tutte le modalità operative utili ad impedire il più possibile il sollevamento delle polveri dalle aree di cantiere	ARIA E CLIMA - MITIGAZIONI	C.07
M.18	Il Proponente provvederà ad integrare lo studio con l'indicazione di opportuni interventi per la mitigazione da prevedersi durante la fase di esercizio	ARIA E CLIMA - MITIGAZIONI	C.07
M.19	La definizione del clima acustico ante-operam prevede il censimento e la caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore insistenti sul territorio e il censimento dei ricettori e l'entità dell'impatto al quale sono sottoposti, mediante una campagna di monitoraggio in situ e una successiva simulazione modellistica, al fine di analizzare lo stato attuale. L'assenza di tale analisi impedisce di valutare se il territorio è in grado di ospitare una sorgente di rumore quale l'opera proposta, che vede i movimenti aerei passare da 8099 nel 2018 a 24.451 nel 2030. Il giudizio di trascurabilità del traffico stradale deve essere supportato dalla entità dei livelli attualmente prodotti, che devono essere misurati. Inoltre, a poca distanza dall'opera oggetto di trasformazione, è situato l'aeroporto militare di Brescia Ghedi, il cui contributo al clima acustico della zona deve essere tenuto in considerazione, nelle modalità ritenute conformi alla tipologia di sorgente, nelle fasi di valutazione del clima acustico. Non sono inoltre riportati i riferimenti legislativi regionali, riferiti al rumore aeroportuale. Il contributo delle infrastrutture di trasporto al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione dettati dalla classificazione acustica comunale, all'esterno delle fasce di pertinenza, in ottemperanza al decreto citato, deve essere considerato, anche in assenza di piani di risanamento comunali. In particolare, per quanto riguarda l'aeroporto di Brescia Montichiari, la definizione della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, nelle zone A, B e C, ai sensi del D.M. 31/10/97 non è stata approvata e, in presenza dell'impronta acustica della sorgente aeroportuale, una analisi del clima acustico attuale dell'ambito territoriale sottoposto agli impatti, all'interno e all'esterno della curva di isolivello di 60 dB(A) in Lva ottenuta quale output della simulazione previsionale, adeguatamente dettagliata,	RUMORE AEROPORTUALE	C.08

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	risulta necessaria. Il censimento dei ricettori, con relativa destinazione d'uso, riportati nella Carta della distribuzione della popolazione nell'ambito aeroportuale. P2 T13, ma in assenza dei relativi livelli di rumore ai quali sono sottoposti, non consente una lettura adeguata degli impatti allo stato attuale. Il Proponente, pertanto, provvederà ad effettuare la definizione del clima acustico ante-operam dell'ambito territoriale sottoposto all'impatto dell'opera, effettuando il censimento e la caratterizzazione acustica delle sorgenti di rumore insistenti sul territorio (stradali, aeroportuali, industriali, agricole, ecc.) e il censimento dei ricettori e la definizione dell'entità dell'impatto al quale sono sottoposti, mediante una campagna di monitoraggio in situ e una successiva analisi previsionale. In osservanza dell'art.3, c.2 del D.P.C.M. 14/11/97, l'analisi del contributo della sorgente aeroportuale sarà estesa oltre le curve isolivello designate dall'impronta acustica della sorgente aeroportuale, nello stato attuale.		
M.20	Il Proponente provvederà a definire l'impronta acustica dell'infrastruttura aeroportuale, rappresentando le curve isolivello nell'intervallo di valori compreso tra 55 e 75 dB(A) in Lva, nello stato attuale, garantendo la bontà dei dati di ingresso utilizzati per le simulazioni previsionali, confrontandoli con i dati misurati in situ e verificati mediante l'utilizzo dei tracciati radar	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
M.21	Con riferimento ai movimenti aerei previsti nel periodo notturno, il Proponente provvederà a specificare il numero effettivo, oltre che in percentuale, dei movimenti aerei notturni, effettuati giornalmente o riportando il valore medio della distribuzione mensile, indicando gli intervalli orari nei quali sono previsti i decolli e gli atterraggi (all'interno del periodo 23:00-06:00) e valutando la proposta di alternative di minore impatto con una presenza minore di voli notturni	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
M.22	Il Proponente dovrà puntualmente definire gli impatti dell'opera in esercizio all'interno della curva dei 60 dB(A) Lva, rappresentata dall'impronta acustica dell'infrastruttura aeroportuale e all'esterno di tale curva isolivello, caratterizzando i singoli impatti sui ricettori in modo puntuale e rappresentandoli graficamente in scala adeguata, tale da consentire una lettura dettagliata	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
M.23	Con riferimento agli scenari 2025 e 2030, data la presenza di 120 abitanti residenti in 31 edifici nella zona caratterizzata da intervalli di valori di Lva compresi tra 65 e 75 dB(A), situazione che configura la non osservanza di quanto prescritto dal D.M. 31/10/97, art. 7, che vieta la presenza di residenze esposte a tali livelli, il Proponente dovrà fornire una descrizione dettagliata e supportata graficamente, a scala adeguata, dei singoli edifici oggetto di tali impatti e valutare situazioni alternative, atte ad evitare tali condizioni.	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
M.24	La proposta di interventi diretti sui ricettori, nel rispetto dei requisiti posti dal D.M. 31/10/97 e dal D.M. 29/11/2000, assume valore per i ricettori appartenenti alla zona A e alla zona B, coerentemente con le destinazioni d'uso consentite, dalle quali restano escluse, per la zona B, le residenze e dovrà essere corredata da una analisi e da una valutazione che affermi che non sia stato tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione, oppure che sussistano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale che rendano necessarie tali misure	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
M.25	Il Proponente provvederà ad integrare lo studio di impatto ambientale con l'analisi della componente "vibrazioni" in fase di cantiere e di esercizio dell'opera, finalizzando la stessa sia alla valutazione degli effetti sugli edifici che sulla popolazione (disturbo). Lo studio dovrà inoltre prevedere l'analisi dei livelli vibrazionali e relativo confronto con i limiti vigenti su tutti i ricettori potenzialmente impattati (individuati planimetricamente e in formato tabellare), nelle fasi di esercizio (atterraggio/decollo) e di cantiere.	VIBRAZIONI	C.11
M.26	Il Proponente provvederà a fornire appositi studi di approfondimento in relazione al mantenimento del principio dell'invarianza idraulica nelle diverse fasi di realizzazione del progetto e nella fase di esercizio	ACQUE	C.12
M.27	Il Proponente provvederà a fornire un approfondimento in relazione alla costruzione del secondo depuratore (e relative superfici/acque trattate) previsto in affiancamento al primo e ai nuovi relativi punti di scarico e caratteristiche specifiche	ACQUE	C.12
M.28	Il Proponente provvederà a chiarire le modalità di gestione delle acque meteoriche, con particolare riferimento alla dispersione in cava	ACQUE	C.12
M.29	Il Proponente provvederà ad aggiornare i dati relativi alla componente acque sotterranee	ACQUE	C.12
M.30	Il Proponente provvederà a fornire la carta della vegetazione dell'area di studio	BIODIVERSITA'	C.13
M.31	Si richiede di chiarire i metodi di monitoraggio effettuati per i censimenti, il numero dei sopralluoghi, le stagioni in cui sono stati effettuate i rilievi essendo l'area interessata da popolazioni presenti tutto l'anno con modalità diverse (riproduttori, migratori e svernanti), almeno a livello di area vasta	BIODIVERSITA'	C.13
M.32	In relazione alla VINCA, il Proponente provvederà a fornire le schede dei siti Natura 2000 analizzati	BIODIVERSITA'	C.13
M.33	Occorre presentare uno studio che valuti gli impatti delle nuove opere sulla salute pubblica, con adeguati confronti tra la situazione attuale e quella prevedibile nello scenario di massimo sviluppo del Masterplan aeroportuale	SALUTE UMANA	C.14
M.34	Nell'ambito dello studio specifico il Proponente provvederà a fornire un aggiornamento in relazione ai dati sulla popolazione presente nel territorio circostante l'infrastruttura, in quanto quelli presentati risalgono al censimento 2011	SALUTE UMANA	C.14
M.35	Il Proponente provvederà ad effettuare una valutazione dei potenziali impatti sulle aziende agricole, con particolare attenzione verso quelle caratterizzate da produzioni di qualità, ove presenti	PATRIMONIO AGROALIMENTAR	C.15

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
		E	
M.36	Il Proponente provvederà ad intrinicare il SIA con una valutazione degli impatti cumulati del progetto, sia nella sua fase di realizzazione che nella fase di esercizio, in relazione alla realizzazione di nuove opere nel territorio di area vasta e/o alle criticità già esistenti (a titolo esemplificativo e non esaustivo, in relazione alla qualità dell'aria con la presenza di A4 e A35 ed al traffico indotto dal progetto).	IMPATTI CUMULATI	C.16
M.37	Il Proponente provvederà a redigere un PMA aggiornato per le opere di progetto, conforme alle indicazioni metodologiche ed operative riportate nel documento "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)", con particolare riferimento alle componenti atmosfera, rumore, vibrazioni, acque e fauna ed ecosistemi, nella sua più ampia accezione, e non con riferimento esclusivamente ai volatili. In particolare, in riferimento alla componente atmosfera la scelta dei punti di monitoraggio (AO, CO, PO) dovrà essere effettuata sulla base dei risultati modellistici, ottenuti dalle stime degli impatti sia per la fase di cantiere che di esercizio	PMA	C.17
M.38	Il Proponente presenterà una cartografia adeguata in cui siano rappresentati tutti i punti di monitoraggio individuati	PMA	C.17
M.39	Con particolare riferimento alla componente rumore, il Proponente provvederà: a) nella fase ante-operam ad effettuare apposite campagne di monitoraggio acustico, riguardanti tutte le sorgenti di rumore presenti nell'ambito territoriale di studio al fine della definizione del clima; b) nella fase di corso d'opera ad effettuare il monitoraggio, nelle tre aree individuate, presso i ricettori situati in prossimità delle aree di costruzione e a garantire una informazione adeguata ai cittadini; c) nella fase di esercizio ad assicurare il completamento del sistema di monitoraggio dell'aeroporto, in osservanza alle leggi nazionali e regionali vigenti e agli indirizzi pubblicati, al fine di utilizzarne i dati (DM Ambiente 20/05/1999; Linee guida per conseguire il massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia" DGR 11 ottobre 2005 n. 808; Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale- ISPRA, 2012); d) a predisporre campagne di monitoraggio ante e post operam all'interno della curva di isolivello di 60 dB(A) in Lva, definita dall'impronta acustica prodotta dall'output del modello, nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 31/10/97 e all'esterno di tale curva di isolivello, nel rispetto di quanto richiesto dal D.M. 14/11/97, nell'ambito delle classificazioni acustiche comunali vigenti; e) garantire un monitoraggio volto a valutare eventuali impatti sugli ecosistemi e su singole specie appartenenti al territorio.	PMA	C.17
M.40	Il Proponente dovrà presentare un aggiornamento del PUT coerente con la normativa vigente, corredato da opportuna cartografia. In particolare, il suddetto piano dovrà contenere tutte le caratterizzazioni dei terreni oggi fattibili, nonché gli esiti analitici di tutti i campionamenti in contraddittorio con ARPA Lombardia (qualora vi siano dei campionamenti oggi non realizzabili, tali situazioni dovranno essere adeguatamente motivate). Dovranno essere di conseguenza aggiornate tutte le previsioni di utilizzo dei terreni scavati, i volumi, i siti di deposito temporanei, i siti di approvvigionamento e di conferimento autorizzati, le modalità di trattamento dei rifiuti etc. Il tutto dovrà essere messo in relazione alle diverse fasi di realizzazione delle opere e alla cantierizzazione (dislocazione dei cantieri, mezzi e attrezzature, movimentazioni, percorsi etc.).	TERRE E ROCCE DA SCAVO	C.18
M.41	Fornire aggiornamenti in merito all'attività della Commissione aeroportuale e stato dell'arte della zonizzazione acustica aeroportuale	VARIE	C.20
M.42	Il Proponente provvederà a verificare ed eventualmente aggiornare le tavole di assetto patrimoniale di progetto, da cui sembra che parte della superficie civile divenga militare	VARIE	C.20
M.43	Il Proponente provvederà a fornire maggiori informazioni in merito alla cava interna al sedime aeroportuale ed al suo previsto tombamento	VARIE	C.20
M.44	Trasmettere il cronoprogramma dei lavori aggiornato	VARIE	C.20
M.45	Si chiede al Proponente di riscontrare le richieste di integrazioni del MIBACT di cui alla nota prot. 31766-P del 05.11.2019, che si trasmette in allegato alla presente	VARIE	C.20
M.46	Si chiede al Proponente di contro-dedurre puntualmente tutte le osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs, 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM <a href="http://www.va.minambiente.it">www.va.minambiente.it</a>	VARIE	C.20
<b>MIBACT (nota prot. n. 31766-P del 05/11/2019)</b>			
Mi.01	Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico richiesta obbligatoriamente ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. N. 50/2016 (Codice dei Contratti pubblici) in applicazione dell'art. 28 comma 4 del D.Lgs. N. 42 del 2004	ARCHEOLOGIA	C.21
Mi.02	Individuazione degli edifici per cui è prevista la demolizione con identificazione cartografica e relativa documentazione fotografica	ARCHEOLOGIA	C.21
<b>Regione Lombardia (nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020)</b>			

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
R.01	Si chiede che la documentazione depositata 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)	MOBILITA'	C.19
R.02	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 (in particolare, PTR e PRMT), con prioritario riferimento al potenziamento della Bretella autostradale di raccordo Tangenziale Sud-A4-Nuovo raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari e al progetto del Raccordo Valtrompia	MOBILITA'	C.19
R.03	Gli esiti delle simulazioni dovranno essere 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	MOBILITA'	C.19
R.04	Si chiede infine che il calcolo della capacità residua delle rotatorie esistenti e di progetto sia effettuato utilizzando la metodologia Cetur/Setra per gli ambiti extraurbani	MOBILITA'	C.19
R.05	Per ogni arco stradale che si caricasse apprezzabilmente di traffico veicolare indotto dall'attività dell'aeroporto, individuare i recettori all'interno di una fascia di studio di ampiezza pari alla fascia di pertinenza acustica (estesa al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili), caratterizzarli per destinazione d'uso, altezza/numero di piani, posizione rispetto all'infrastruttura stradale	RUMORE TRAFFICO INDOTTO	C.09
R.06	Per ciascuno dei recettori censiti di cui sopra riportare in apposita tabella di raffronto i livelli di rumore ante operam, quelli post operam senza e con eventuali mitigazioni ed i limiti di rumore da traffico veicolare	RUMORE TRAFFICO INDOTTO	C.09
R.07	Individuare le eventuali misure di mitigazione acustica necessarie per evitare transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti	RUMORE TRAFFICO INDOTTO	C.09
R.08	Rispetto alla scelta dell'anno di riferimento come punto di partenza per le analisi dello stato attuale, si dettagli la scelta individuata motivandola in termini di rappresentatività e cautelatività dei dati, relazionandoli anche rispetto ai dati di Assaeroporti riportati nella documentazione	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.09	Si chiede di stimare il livello di rumore in termini di Leq almeno in corrispondenza di ricettori sensibili [scuole, ospedali, case di riposo e aree residenziali] che si trovassero in zone adiacenti (esterne o interne) alla curva di isolivello di LVA pari a 60 dB(A);	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.10	Relativamente alle curve di isolivello del rumore aeroportuale calcolate, si chiede che siano riportate anche su una mappa in cui siano evidenziate le classi acustiche del territorio	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.11	Si producano elaborazioni mediante il software previsionale "Aviation Environmental Design Tool (AEDT)", soprattutto nell'ottica delle previsioni future	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.12	Si precisi se la distribuzione diurno/notturno dei movimenti discussa al Cap.6 della parte 2 a pag. 271 si basi sui dati delle tre settimane di maggior traffico o sull'intero anno	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.13	Inoltre, in merito alle ipotesi riguardanti le procedure di volo si chiede di esplicitare quali informazioni siano attualmente disponibili e quali scelte siano state fatte per integrare le informazioni eventualmente carenti o mancanti (rispetto a studi forniti per PTR Montichiari)	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.14	Rispetto alle condizioni meteorologiche, si descrivano esplicitamente, si giustificano e siano aggiornati tutti i dati di ingresso utilizzati per le elaborazioni modellistiche	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.15	Per la taratura del modello, si adottino, oltre che i livelli di LVA misurati esclusivamente dalla centralina LIPO-02, anche i livelli misurati dalla centralina LIPO-01	RUMORE AEROPORTUALE	C.08
R.16	Al fine di valutare la sostenibilità dell'intervento in relazione all'impatto acustico, si valutino e presentino scenari mitigati alla sorgente che producano, pertanto, un minor impatto in termini di rumore	RUMORE AEROPORTUALE	C.08

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
R.17	Descrivere l'ordine di grandezza dei dati numerici relativi ai mezzi pesanti che si riverseranno nella fase di cantiere sulla viabilità stradale esterna all'aeroporto, per potere valutare il loro contributo acustico	RUMORE DI CANTIERE	C.10
R.18	Considerata la prolungata durata complessiva della fase di cantiere, si dettano l'attuazione di accorgimenti/opere di mitigazioni (da preferirsi rispetto al ricorso estensivo a deroghe), sull'utilizzo di barriere mobili e/o altre sistemi equivalenti di schermatura lungo il perimetro dell'area di intervento, sull'ottimizzazione dell'organizzazione delle attività di cantiere, della gestione degli approvvigionamenti e sulle azioni strategiche generali volte alla minimizzazione del rumore indotto dai mezzi operativi	RUMORE DI CANTIERE	C.10
R.19	In merito alla Componente atmosfera allo stato attuale, per la caratterizzazione della qualità dell'aria si ritiene necessario (punto 2.7 richiesta integrazioni dell'A.C. Statale), si chiede di aggiungere la seguente informazione: - In particolare, per la restituzione dei dati di NO <sub>2</sub> , si richiede di indicare anche il percentile corrispondente al limite normativo del numero di superamenti massimi ammessi	ARIA E CLIMA - EMISSIONI E QUALITA' DELL'ARIA	C.04
R.20	In merito alla Componente atmosfera, per le simulazioni modellistiche-scenario attuale e scenario futuro (punto 2.10. richiesta integrazioni dell'A.C. Statale), si chiede di aggiungere la seguente informazione: - La scelta dei recettori dovrà essere integrata considerando anche ulteriori recettori (nuclei abitati o edifici residenziali sparsi) individuati come i più rappresentativi rispetto al traffico stradale indotto, tenendo conto del grafo stradale aggiornato come da richiesta ai punti precedenti	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05
R.21	Relativamente alle simulazioni per la fase di esercizio, si rileva che il confronto con i fattori di emissione medi 2017 da traffico veicolare, stimati da ARPA sulla base delle percorrenze oltre che della consistenza del parco, fa ritenere cautelativi i valori adottati nello SIA ad eccezione di quelli attribuiti a PM <sub>10</sub> e PM <sub>2.5</sub> : presumibilmente tali fattori sono relativi alle sole emissioni allo scarico, sembra infatti mancare il contributo delle emissioni da usura che per le auto è di circa 0,025 g/km di PM <sub>10</sub> : FE (g/km) 2017 - ARPA extraurbano - SIA SP 37 - ARPA Urbano - SIA Parcheggi NO <sub>x</sub> 2.124 2.615 0.451 0.491 CO 0.613 1.019 1.347 1.596 COV 0.085 0.187 0.144 0.208 PM <sub>10</sub> 0.103 0.088 0.041 0.015 PM <sub>2.5</sub> 0.073 0.053 0.027 0.009	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05
R.22	Rispetto alle stime dispersive aeroporto ed indotto (modello Aermod implementato nella suite EDMS), le curve di isoconcentrazione riportate negli allegati presentano aspetti che andrebbero meglio commentati e chiariti, soprattutto nel caso delle ricadute dello scenario attuale per gli inquinanti PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> , NO <sub>2</sub> ; si rileva infatti per tali inquinanti una distribuzione completamente diversa da quella relativa all'SO <sub>2</sub> (per il quale tuttavia sono riportati i massimi annuali della media giornaliera) e tale da far pensare più ad una sorgente puntuale o areale localizzata in corrispondenza dei massimi di concentrazione; inoltre per tali inquinanti, e specialmente nel caso base, si rileva una scarsa rispondenza al regime anemologico rappresentato dalla rosa dei venti riportata (anche nelle tavole contenenti le mappe di isoconcentrazione), rispondenza che invece appare un po' più evidente nelle curve delle simulazioni di scenario (2025 e 2030) e per l'SO <sub>2</sub> . Tali risultati possono dipendere dal tipo di attività che danno luogo alle emissioni di quegli inquinanti, ma in tal caso andrebbe meglio esplicitata tale evenienza nei commenti. Infine, non emerge il contributo dovuto al traffico indotto (concentrazioni lungo gli assi viari): questo potrebbe essere dovuto all'esiguità delle emissioni da tale sorgente (in assoluto o rispetto agli altri contributi), ma anche questo eventuale fattore andrebbe più estesamente commentato nello studio	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05
R.23	Nelle mappe di ricaduta la legenda dovrebbe essere tarata sui valori massimi per ogni intervallo scelto e non si dovrebbero utilizzare intervalli aperti del tipo "concentrazioni maggiori o uguali a X", specialmente nel caso di valori che rientrano nell'intervallo massimo	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO	C.05
R.24	Relativamente alla fase di cantiere, è necessario valutare i contributi di: scavo, eventuale trasporto su strade sterrate all'interno del cantiere, formazione di	ARIA E CLIMA -	C.06

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	cumuli e successivo carico del materiale accumulato, trasporto ed eventuale scarico all'interno del cantiere; è 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: <a href="https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eeaguidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-non-road-1/view">https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eeaguidebook-2019/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-non-road-1/view</a> ); si segnala, infine, che i valori del rateo emissivo indicati dal proponente per i diversi cantieri (da 0,00068 g/s, pari a 0,3 g/h, per il cantiere A1 a 0,00296 g/s, pari a 11 g/h per il cantiere A5) sembrano sottostimati se confrontati con quelli pubblicati nelle linee guida di Arpa Toscana ( <a href="http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioniarpat/linee-guida-per-intervenire-sulle-attivita-che-producono-polveri">http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioniarpat/linee-guida-per-intervenire-sulle-attivita-che-producono-polveri</a> )	FASE DI CANTIERE	
R.25	Dettagliare i dati ed il calcolo effettuato per la stima delle emissioni orarie per i diversi cantieri e per le varie fasi, nonché la loro durata	ARIA E CLIMA - FASE DI CANTIERE	C.06
R.26	Fornire 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	ARIA E CLIMA - FASE DI CANTIERE	C.06
R.27	Individuare il corpo idrico recettore degli scarichi ed eventuali altri corsi d'acqua in connessione con lo stesso e potenzialmente soggetti ad impatti riconducibili alle attività di progetto	ACQUE	C.12
R.28	Come previsto dalla normativa di riferimento, si descriva il rapporto dell'opera rispetto alle disposizioni di cui al r.r. n.7/2017 sull'invarianza idraulica	ACQUE	C.12
R.29	Per la caratterizzazione esaustiva del contesto ambientale si predisponga una checklist come prevede la D.g.r. X/5565/2016, Appendice 1	BIODIVERSITA'	C.13
R.30	Indicare in maniera organica, oltre alle normative di settore già individuate nel documento, il bilancio complessivo dei quantitativi interessati (materiali di demolizione, fresati di asfalto - se di bitume o di catrame, terre e rocce, ...), chiarendo l'avvalimento dei disposti di cui al DPR 120/2017)	TERRE E ROCCE DA SCAVO	C.18
R.31	Il Piano di Utilizzo delle Terre deve includere tutte le opere previste dal SIA congiuntamente agli interventi "E" esterni al sedime dell'aeroporto e non è ritenuto condivisibile un suo frazionamento (ad es. per tempi diversi con la costituzione di "deposito intermedio")	TERRE E ROCCE DA SCAVO	C.18
R.32	Pur condividendo la proposta di curare la verifica di conformità ambientale a monte del Piano di Utilizzo delle Terre, si ritiene che per una visione complessiva delle possibili passività sulle matrici naturali si renda indispensabile redigere un unico Piano di Investigazione che possa assicurare un'indagine ambientale d'insieme utile a ricostruire eventuali fenomeni di contaminazione a carico delle matrici ambientali. In quest'ottica sono comunque fattibili, condivisibili ed eventualmente necessarie, successive attività di Caratterizzazione sito specifiche incardinate in procedimenti amministrativi opportuni, per aree che ne richiedano il bisogno e secondo tempistiche anche differenti	TERRE E ROCCE DA SCAVO	C.18
<b>Comune di Carpenedolo (DVA-2019-0027977 del 24/10/2019)</b>			
C.01	La zona su cui vengono evidenziati gli effetti locali del traffico indotto dall'aeroporto appare troppo limitata agli stretti dintorni degli accessi aeroportuali, mentre si fa riferimento alla sola viabilità provinciale e non a quella comunale dei paesi limitrofi;	MOBILITA'	C.19
C.02	Sempre in questo ambito intercomunale, non viene valutata l'incidenza del traffico generato dai fornitori e manutentori locali (banalmente la fornitura del combustibile per gli aerei come viene garantita?);	MOBILITA'	C.19
C.03	Nel SIA si accenna brevemente alla non necessità di ampliamento degli esistenti parcheggi, ritenuti sufficienti anche per la futura espansione. Gli stalli esistenti sono 841, di cui utilizzabili per le autovetture e gli utenti privati 695, a fronte di un TGM previsto di 1714 veicoli/giorno tra passeggeri e addetti. Non si esplicita in base a quali parametri si ritengano sufficienti gli stalli esistenti, tenendo conto del fatto che i passeggeri non vengono tutti solo accompagnati all'aeroporto, ma in molti casi lasciano l'automobile al parcheggio fino al loro ritorno, non necessariamente nella stessa giornata. Non si chiarisce se si preveda la nascita, come per gli altri aeroporti, di attività di parcheggi a pagamento nelle immediate vicinanze della struttura, fatto che aggraverebbe le condizioni del traffico sui percorsi intercomunali, trascurati nelle analisi del traffico indotto.	MOBILITA'	C.19
C.04	Tenuto conto della mancanza di rilevazioni continue, nella zona interessata dall'aeroporto, degli effetti ambientali legati alle condizioni dell'aria, dell'acqua e del rumore, si richiede che si valuti la possibilità di installazione di centraline di rilevamento ambientale diffuse, con rilevazioni in continuo, a partire dall'avvio dei	PMA	C.17

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	cantieri, per costituire una banca-dati utile a rilevare le modificazioni indotte dall'aeroporto, ma anche lo stato generale ambientale, in un'ottica anche di attività compensativa verso i comuni interessati.		
<b>Sig. Stefano Belli (DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019)</b>			
O.01	Non sembra esserci una visione olistica della gravità dell'ambiente dell'area aeroportuale del D'Annunzio circondata da cave, laghetti di cava e ben 11 discariche con 12 milioni di metri cubi di rifiuti di varia tipologia superando l'indice di pressione previste dalle norme della Regione Lombardia. Aggiungasi gli sversamenti zootecnici fuori di misura per l'abnorme presenza di allevamenti di vario tipo e lo sversamento di 364.000 ton/anno di fanghi e gessi da parte di 3 Aziende dell'area in oggetto.	PMA	C.17
O.02	Si sminuisce il contributo all'inquinamento dell'aria da parte dell'attività aeroportuale mentre non si considera l'effetto cumulativo dai vari fattori di rischio ambientali (NO2, SO2, PM10, PM2,5) secondo il principio di precauzione.	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO / IMPATTI CUMULATI	C.05/C.16
O.03	Ci si chiede su quali basi prospettiche si fa la seguente affermazione: "evoluzione della domanda di traffico attesa" se non per una visione prettamente mercantile ed economicistica. Si afferma una ipotesi nel 2025 di 772.000 passeggeri e 369.000 tonnellate di merci mentre nel 2030 si ipotizzano 895.000 passeggeri e 429.000 tonnellate di merci.	VARIE	C.20
O.04	Si conferma l'ambito territoriale fortemente antropizzato sia dall'uomo con le sue attività agricole e industriali sia da parte di una fauna particolarmente ricca rimarcando il rischio di bird strike	VARIE	C.20
O.05	Si ritiene opportuno aumentare i punti di monitoraggio del rumore posizionandone uno nuovo a Mezzane di Calvisano ( BS )	PMA	C.17
O.06	La previsione di 24.451 movimenti/anno corrispondono a 67 movimenti die che superano il limite di 46 movimenti die della VIA del 1999	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
O.07	La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti di un'area geografica già enormemente abusata dal punto di vista ambientale chiamata dai mass media "Pattumiera d'Italia"	VARIE	C.20
O.08	Contraddittoria l'affermazione che "l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile" seguito poi dalla prospettiva di un intervento diretto di mitigazione su 31 edifici a destinazione residenziale.	SALUTE UMANA	C.14
O.09	Alla luce del punto 9 sugli impatti ambientali significativi e negativi del progetto ... ai rischi di gravi incidenti/calamità... La comunità è dell'avviso di favorire l'alternativa zero. La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti della zona.	VARIE	C.20
O.10	Si conferma che il sedime aeroportuale si trova in presenza rilevante di cave. In effetti dal 1986 al 20 attorno al sedime aeroportuale si trovano ben 11 discariche sulle precedenti cave con 12 milioni di m3 di rifiuti di varia natura superando di molto l'indice di pressione stabilito dalla Regione Lombardia. Non si calcolano le discariche non autorizzate precedenti al 1986. Aggiungasi inoltre la presenza di numerosi laghi formati in numerose cave. Tutte situazioni di richiamo per migliaia di uccelli con il rischio possibile di bird strike.	VARIE	C.20
O.11	Si rimarca come la qualità delle acque di falda presentano spesso delle gravi criticità per la presenza di composti azotati, fitofarmaci, sostanze farmaceutiche, composti organolettici (solventi clorurati), metalli come il Cromo esavalente. Perché dunque aggiungere ulteriori sostanze tossico-nocive grazie all'attività aeroportuale?	ACQUE	C.12
O.12	È pleonastico richiamare l'attenzione sull'apparente scarso apporto di CO2 del D'Annunzio (19.274.742 tonn. Di CO2 nel 2030 pari allo 0,87%) rispetto al contributo del settore aeronautico nazionale (2220,72 KT) o delle sorgenti complessive della provincia di Brescia di 6825 KT pari allo 0,28%. L'inquinamento c'è e rimane assommandosi comunque alla produzione di CO2 di tutta l'area.	VARIE	C.20
O.13	Si scrive dell'attività notturna del trasporto merci dalle ore 23 alle 6. Ci si dimentica di scrivere che l'attività notturna è inibita secondo il DPR476/1999 con l'unica	VARIE	C.20

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	eccezione per i voli postali autorizzati. Ci si chiede se questi voli sono stati autorizzati.		
<b>Gruppo mamme di Castenedolo (DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019)</b>			
G.01	Non sembra esserci una visione olistica della gravità dell'ambiente dell'area aeroportuale del D'Annunzio circondata da cave, laghetti di cava e ben 11 discariche con 12 milioni di metri cubi di rifiuti di varia tipologia superando l'indice di pressione previste dalle norme della Regione Lombardia. Aggiungasi gli sversamenti zootecnici fuori di misura per l'abnorme presenza di allevamenti di vario tipo e lo sversamento di 364.000 ton/anno di fanghi e gessi da parte di 3 Aziende dell'area in oggetto.	PMA	C.17
G.02	Si sminuisce il contributo all'inquinamento dell'aria da parte dell'attività aeroportuale mentre non si considera l'effetto cumulativo dai vari fattori di rischio ambientali (NO2, SO2, PM10, PM2,5) secondo il principio di precauzione.	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO / IMPATTI CUMULATI	C.05/C.16
G.03	Ci si chiede su quali basi prospettiche si fa la seguente affermazione: "evoluzione della domanda di traffico attesa" se non per una visione prettamente mercantile ed economicistica. Si afferma una ipotesi nel 2025 di 772.000 passeggeri e 369.000 tonnellate di merci mentre nel 2030 si ipotizzano 895.000 passeggeri e 429.000 tonnellate di merci.	VARIE	C.20
G.04	Si conferma l'ambito territoriale fortemente antropizzato sia dall'uomo con le sue attività agricole e industriali sia da parte di una fauna particolarmente ricca rimarcando il rischio di bird strike	VARIE	C.20
G.05	Si ritiene opportuno aumentare i punti di monitoraggio del rumore posizionandone uno nuovo a Mezzane di Calvisano ( BS )	PMA	C.17
G.06	La previsione di 24.451 movimenti/anno corrispondono a 67 movimenti die che superano il limite di 46 movimenti die della VIA del 1999	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
G.07	La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti di un'area geografica già enormemente abusata dal punto di vista ambientale chiamata dai mass media "Pattumiera d'Italia"	VARIE	C.20
G.08	Contraddittoria l'affermazione che "l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile" seguito poi dalla prospettiva di un intervento diretto di mitigazione su 31 edifici a destinazione residenziale.	SALUTE UMANA	C.14
G.09	Si conferma che il sedime aeroportuale si trova in presenza rilevante di cave. In effetti dal 1986 al 2010 attorno al sedime aeroportuale si trovano ben 11 discariche sulle precedenti cave con 12 milioni di m3 di rifiuti di varia natura superando di molto l'indice di pressione stabilito dalla Regione Lombardia. Non si calcolano le discariche non autorizzate precedenti al 1986. Aggiungasi inoltre la presenza di numerosi laghi formati in numerose cave. Tutte situazioni di richiamo per migliaia di uccelli con il rischio possibile di bird strike.	VARIE	C.20
G.10	Si rimarca come la qualità delle acque di falda presentano spesso delle gravi criticità per la presenza di composti azotati, fitofarmaci, sostanze farmaceutiche, composti organolettici (solventi clorurati), metalli come il Cromo esavalente. Perché dunque aggiungere ulteriori sostanze tossico-nocive grazie all'attività aeroportuale?	ACQUE	C.12
G.11	È ipocrita richiamare l'attenzione sull'apparente scarso apporto di CO2 del D'Annunzio (19.274.742 tonn. Di CO2 nel 2030 pari allo 0,87%) rispetto al contributo del settore aeronautico nazionale (2220,72 KT) o delle sorgenti complessive della provincia di Brescia di 6825 KT pari allo 0,28%. L'inquinamento c'è e rimane assommandosi comunque alla produzione di CO2 di tutta l'area.	VARIE	C.20
G.12	Si scrive dell'attività notturna del trasporto merci dalle ore 23 alle 6. Ci si dimentica di scrivere che l'attività notturna è inibita secondo il DPR476/1999 con l'unica eccezione per i voli postali autorizzati. Ci si chiede se questi voli sono stati autorizzati.	VARIE	C.20
G.13	A pag.40 si scrive "è possibile concludere che le attività aereo nautiche previste non contribuiscono ad un incremento significativo della qualità dell'aria, tanto che l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile". Anche l'ultimo capoverso a pag.42:" Pertanto è possibile concludere che le interferenze tra la realizzazione degli interventi e la componente Salute umana si ritengono trascurabili".	SALUTE UMANA	C.14

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	Riteniamo che queste affermazioni siano alquanto contestabili visto il grave contesto ambientale dell'area.		
<b>SIAMO Castenedolo lista civica (DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019)</b>			
S.01	Non sembra esserci una visione olistica della gravità dell'ambiente dell'area aeroportuale del D'Annunzio circondata da cave, laghetti di cava e ben 11 discariche con 12 milioni di metri cubi di rifiuti di varia tipologia superando l'indice di pressione previste dalle norme della Regione Lombardia. Aggiungasi gli sversamenti zootecnici fuori di misura per l'abnorme presenza di allevamenti di vario tipo e lo sversamento di 364.000 ton/anno di fanghi e gessi da parte di 3 Aziende dell'area in oggetto.	PMA	C.17
S.02	Si sminuisce il contributo all'inquinamento dell'aria da parte dell'attività aeroportuale mentre non si considera l'effetto cumulativo dai vari fattori di rischio ambientali (NO2, SO2, PM10,PM2,5) secondo il principio di precauzione.	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO / IMPATTI CUMULATI	C.05/C.16
S.03	Ci si chiede su quali basi prospettiche si fa la seguente affermazione: "evoluzione della domanda di traffico attesa" se non per una visione prettamente mercantile ed economicistica. Si afferma una ipotesi nel 2025 di 772.000 passeggeri e 369.000 tonnellate di merci mentre nel 2030 si ipotizzano 895.000 passeggeri e 429.000 tonnellate di merci.	VARIE	C.20
S.04	Si conferma l'ambito territoriale fortemente antropizzato sia dall'uomo con le sue attività agricole e industriali sia da parte di una fauna particolarmente ricca rimarcando il rischio di bird strike	VARIE	C.20
S.05	Si ritiene opportuno aumentare i punti di monitoraggio del rumore posizionandone uno nuovo a Mezzane di Calvisano ( BS )	PMA	C.17
S.06	La previsione di 24.451 movimenti/anno corrispondono a 67 movimenti die che superano il limite di 46 movimenti die della VIA del 1999	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
S.07	La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti di un'area geografica già enormemente abusata dal punto di vista ambientale chiamata dai mass media "Pattumiera d'Italia"	VARIE	C.20
S.08	Contraddittoria l'affermazione che "l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile" seguito poi dalla prospettiva di un intervento diretto di mitigazione su 31 edifici a destinazione residenziale.	SALUTE UMANA	C.14
S.09	Si conferma che il sedime aeroportuale si trova in presenza rilevante di cave. In effetti dal 1986 al 2010 attorno al sedime aeroportuale si trovano ben 11 discariche sulle precedenti cave con 12 milioni di m3 di rifiuti di varia natura superando di molto l'indice di pressione stabilito dalla Regione Lombardia. Non si calcolano le discariche non autorizzate precedenti al 1986. Aggiungasi inoltre la presenza di numerosi laghi formati in numerose cave. Tutte situazioni di richiamo per migliaia di uccelli con il rischio possibile di bird strike.	VARIE	C.20
S.10	Si rimarca come la qualità delle acque di falda presentano spesso delle gravi criticità per la presenza di composti azotati, fitofarmaci, sostanze farmaceutiche, composti organolettici (solventi clorurati), metalli come il Cromo esavalente. Perché dunque aggiungere ulteriori sostanze tossico-nocive grazie all'attività aeroportuale?	ACQUE	C.12
S.11	È ipocrita richiamare l'attenzione sull'apparente scarso apporto di CO2 del D'Annunzio (19.274.742 tonn. Di CO2 nel 2030 pari allo 0,87%) rispetto al contributo del settore aeronautico nazionale (2220,72 KT) o delle sorgenti complessive della provincia di Brescia di 6825 KT pari allo 0,28%. L'inquinamento c'è e rimane assommandosi comunque alla produzione di CO2 di tutta l'area.	VARIE	C.20
S.12	Si scrive dell'attività notturna del trasporto merci dalle ore 23 alle 6. Ci si dimentica di scrivere che l'attività notturna è inibita secondo il DPR476/1999 con l'unica eccezione per i voli postali autorizzati. Ci si chiede se questi voli sono stati autorizzati.	VARIE	C.20
S.13	A pag.40 si scrive "è possibile concludere che le attività aereo nautiche previste non contribuiscono ad un incremento significativo della qualità dell'aria, tanto che l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile". Anche l'ultimo capoverso a pag.42:" Pertanto è possibile concludere che le interferenze tra la realizzazione degli interventi e la componente Salute umana si ritengono trascurabili".	SALUTE UMANA	C.14

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	Riteniamo che queste affermazioni siano alquanto contestabili visto il grave contesto ambientale dell'area.		
<b>Comune di Montichiari (DVA-2019-0025497 dell'8.10.2019)</b>			
C.05	La Provincia di Brescia rappresenta l'eccellenza produttiva della Lombardia dell'Italia. L'aeroporto di Montichiari (Brescia), è essenziale per la competitività della provincia e del sistema lombardo. Per permettere ciò è importate l'affidabilità del gestore aeroportuale. Purtroppo, da vent'anni a questa parte tale situazione non si è verificata e oggi ci ritroviamo nuovamente a valutare un piano di sviluppo basato su ipotesi non supportate da un concreto piano di investimenti. Riteniamo sia opportuno che il Ministero dei Trasporti con l'appoggio dell'Enac attui tutte le necessarie verifiche sugli adempimenti e gli obblighi riportati nel Decreto di concessione del 2013.	VARIE	C.20
C.06	La Relazione Generale del nuovo Piano di Sviluppo non include affatto tale fondamentale tematica, trascurando completamente sia il tema dell'impatto ambientale generato dalla mole aggiuntiva di traffico aereo e le conseguenze sulla popolazione interessata, sia la necessità di prevedere opere di mitigazione o, per impatti non mitigabili, interventi di compensazione a favore della popolazione interessata.	VARIE	C.20
C.07	Per quanto attiene al traffico passeggeri, inoltre, si ritiene sotto stimato l'incremento previsto (895.000 passeggeri annui al 2030)... Ne consegue, quindi, un ulteriore impatto ambientale che, sommandosi al precedente, necessita di una approfondita valutazione sia in termini di mitigazioni sia di compensazioni da portare compiutamente nel piano di sviluppo.	VARIE	C.20
C.08	Si rileva, inoltre, un possibile impatto diretto sull'abitato di Ro di Sopra. La frazione è situata, infatti, in prossimità del sedime aeroportuale e le prime abitazioni sono ubicate a non più di 200 m dal perimetro aeroportuale. In direzione Est, quindi in ulteriore avvicinamento all'abitato di Ro di Sopra, è previsto il prolungamento della pista in testata 32 e ciò, unito all'intensificazione del traffico prevista, determinerà un significativo appesantimento degli impatti già gravanti dai residenti e comporterà, inoltre, un significativo consumo di suolo agricolo.	VARIE	C.20
C.09	È quindi essenziale che il Gestore chiarisca quali siano le esatte previsioni, dando una connotazione univoca alle attività pianificate in tale area, precisando quali siano le prescrizioni vincolanti volte ad impedire qualsiasi inquinamento ambientale e conseguente rischio per la salute pubblica. In ogni caso si esprime sin da ora contrarietà assoluta all'insediamento di attività di demolizione di aeromobili.	VARIE	C.20
C.10	L'analisi degli impatti derivanti dall'incremento di traffico veicolare indotto dallo sviluppo aeroportuale sulla viabilità esistente non è sufficientemente approfondito. Si ritiene indispensabile un coordinamento delle opere di adeguamento infrastrutturale con l'incremento delle attività aeroportuali e la definizione di un cronoprogramma che tenga conto del sopravvenire di tali esigenze. Ciò in considerazione del fatto che la viabilità esistente risulta già inadeguata alle esigenze attuali. Sempre in tema di adeguamento infrastrutturale, poi, si ritiene del tutto inadeguata la prevista dotazione di parcheggi a servizio del traffico civile.	MOBILITA'	C.19
C.11	Si ritiene quindi opportuno redigere con maggiore accuratezza e con completezza sui delicati temi ambientali un documento programmatico di fondamentale importanza per l'aeroporto e per i territori limitrofi, che preveda azioni di monitoraggio e, laddove possibile, azioni mitigative, fatto salvo che per tutti gli impatti non mitigabili si dovranno individuare adeguati interventi compensativi.	PMA	C.17
<b>Comune di Castenedolo (DVA-2019-0025339 del 7.10.2019)</b>			
C.12	Per quanto riguarda la viabilità principale citata nelle slide come D1 ovvero SP 37, osserviamo che lo spostamento e riqualificazione implicano modifiche sostanziali a livello di P.G.T. e P.R.A. comportando una variante urbanistica oltre che provinciale anche comunale, con conseguenti oneri di inserimento nel PGT per l'Ente comunale. Sottolineiamo come sia necessaria un'integrazione delle opere e barriere compensative ai confini del progetto di riqualificazione viaria della SP 37, ovvero maggiore piantumazione e previsione di barriere fonoassorbenti.	MOBILITA'	C.19
C.13	Inerente al collegamento con la SP37, la rotatoria della Fascia d'oro possa prevedere delle modifiche sostanziali per la sicurezza e mitigazioni ambientali adeguate e integrate. Tutto questo perché la parte maggiore del traffico peserà su tale raccordo in entrata e uscita dell'Aeroporto stesso	MOBILITA'	C.19
C.14	Ci chiediamo se la previsione di collegamento tramite via ferrata, come riportato nelle tavole 5 e 6 del PTRÀ dell'aeroporto, siano confermate e se verranno integrate o sostituite con il progetto di potenziamento della ferrovia Brescia Parma con relativo peduncolo di strada ferrata che arriva all'aeroporto. Chiediamo che si tenga conto della direzione Brescia - Castenedolo - Montichiari e che possa essere prevista una possibile integrazione con una via tramviaria che colleghi	MOBILITA'	C.19

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	la fermata della metropolitana di Sant'Eufemia con il terminal Aeroportuale stesso passando e servendo l'abitato di Castenedolo. Tutto questo sempre nell'ottica di una mobilità più sostenibile e razionale.		
C.15	Si chiede alla luce dell'aumento previsto del traffico cargo e postale: a) il monitoraggio costante delle rotte e delle procedure di volo (specialmente nelle ore notturne) al fine di minimizzare, se possibile, le rotte sul centro abitato; b) l'installazione di centraline di rilevamento del rumore nel territorio comunale; c) installazione del radar per il rilevamento continuo e monitorato delle rotte; d) informazioni alla cittadinanza da parte della commissione rumore dei dati relativi, al fine del controllo di quanto previsto dalla normativa e al fine di programmare, con gli Enti preposti, eventuali interventi correttivi necessari.	PMA	C.17
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024971 -del 2.10.2019)</b>			
L.01	Non avendo rintracciato in nessuna parte della complessa relazione generale il riferimento alla discarica Aprica ex ASM situata parallelamente alla pista ad una distanza di circa 500 m., si fa presente che tale discarica, attualmente in fase di sigillatura, raggiungerà, a ripristino ultimato, un'altezza di 25 metri sul piano campagna (come risulta dall'allegato provvedimento regionale di compatibilità ambientale, pagina 6), altezza che risulta ulteriormente incrementata fino a sfiorare i 30 metri a causa di successivi provvedimenti relativi a modifiche non sostanziali dell'impianto. L'aeroporto è situato in un contesto territoriale pianeggiante che, a partire dal 1986, è stato modificato dalla presenza di discariche che oggi formano rilievi, anche di una certa altezza, sul piano campagna e nei pressi dell'aeroporto.	VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024877 del 1.10.2019)</b>			
L.02	È evidente che l'alternativa zero, il non intervento, "non garantirebbe quelle condizioni minime e necessarie affinché l'aeroporto possa divenire un polo cargo", ma affermare che "tale alternativa non sia ammissibile" significa certificare a priori che la situazione ambientale consenta solo differenti alternative più impattanti. Si dà, inoltre, apparentemente per scontato che le alternative diverse dall'alternativa zero abbiano un'importanza minima per quanto riguarda il loro effetto sulle matrici ambientali. Riteniamo che la scelta dell'alternativa zero sia la conseguenza più logica a quanto esposto nella parte 2 dello Studio di Impatto Ambientale- Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera.	VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0025252 del 4.10.2019)</b>			
L.03	Nella relazione è presente per 10 volte l'affermazione che l'aeroporto di Montichiari, con il suo territorio circostante, sarebbe "vocato" per l'attività cargo. Questa appare tra le righe quasi come una giustificazione intrinseca per l'intero piano di sviluppo, scarseggiando in realtà solide argomentazioni (a parte il parere del gestore).	VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0025015 del 2.10.2019)</b>			
L.04	Non è pienamente affrontato, nelle valutazioni effettuate, anche a causa del mancato inserimento di impianti, in particolare di smaltimento e/o lavorazione di rifiuti, il tema della cumulatività degli impatti che, vista appunto la particolarità del territorio, è fondamentale in quanto "gli effetti ambientali più devastanti possono risultare non dagli effetti diretti di una particolare azione, ma dalla combinazione dei singoli effetti di azioni multiple nel corso del tempo"	IMPATTI CUMULATI	C.16
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024969 DEL 2.10.2019)</b>			
L.05	In nessuna parte dello Studio si è rilevata una specifica disamina della situazione attuale e di quella in fase di esercizio, a seguito dell'espansione dell'area cargo all'interno del sedime aeroportuale, in relazione alla presenza, al monitoraggio e al contenimento di sostanze perfluoro alchiliche (PFAS).	ACQUE	C.12
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024577 del 30.09.2019)</b>			
L.06	È arduo capire su cosa sia basato un aumento che va da meno di 10.000 passeggeri, al 2018, a 500.000 passeggeri annui entro il 2020, come riportato nel grafico e addirittura oltre i 1.500.000 passeggeri entro il 2030. L'unica motivazione di tali numeri sarebbero le "previsioni del gestore", non si sa su cosa fondate. Nel medesimo grafico si stabilisce che nel 2019 i passeggeri dovrebbero essere oltre 200.000. La cifra, ingiustificata, non può essere la base per l'investimento economico e infrastrutturale prospettato. Si ritiene che il piano debba essere rivisto.	VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024576 del 30.09.2019)</b>			

OSSERVAZIONI			Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione			
L.07	In base alle stime adottate dallo studio le tonnellate di merci dovrebbero aumentare ad un tasso del 4,1 % annuo. Non si capisce assolutamente su cosa sia basato un incremento che va da circa 25.000 tonnellate, al 2018, a 120.000 tonnellate annue entro il 2020, come riportato nel grafico. Nel medesimo grafico si stabilisce che nel 2019 le tonnellate di merci dovrebbero essere circa 100.000. la cifra appare irrealistica, e non giustifica l'investimento economico e infrastrutturale prospettato. Non si tratta di un dato marginale perché tutto il piano di investimenti si basa su stime di crescita di questo tipo. Si richiede una profonda revisione del piano medesimo.		VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024575 del 30.09.2019)</b>				
L.08	In base alle stime di aumento, adottate dallo studio, della Boeing e della Airbus, i passeggeri dovrebbero aumentare ad un tasso del 3,5% annuo. Non si capisce assolutamente su cosa sia basato un incremento che va da meno di 10.000 passeggeri del 2018 a 500.000 passeggeri annui entro il 2020, come riportato nel grafico. Nel medesimo grafico si stabilisce che nel 2019 i passeggeri dovrebbero essere circa 300.000. La cifra appare iperbolica e irrealistica, e non giustifica l'investimento economico e infrastrutturale prospettato. Non si tratta di un dato marginale perché tutto il piano di investimenti si basa su stime di crescita di questo tipo. Si richiede una profonda revisione del piano medesimo.		VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024574 del 30.09.2019)</b>				
L.09	Lo studio afferma: "I siti inquinati che risultano presenti nell'ambito di studio sono quattro, di cui tre sono costituiti da cave, mentre il quarto riguarda un'attività commerciale" Non viene stranamente illustrato il sito contaminato n. 2 "Bicelli" che si trova a soli 70 metri dal sedime aeroportuale.		VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024573 del 30.09.2019)</b>				
L.10	È evidente come l'Estensore dello studio si sia trovato in difficoltà nell'identificare TUTTI gli impianti di lavorazione di rifiuti all'interno dell'area di studio, visto il loro numero, le quantità di rifiuti stoccate o lavorate. Si ritiene che questa parte dello studio (punto 4.4.13) vada completamente rivista per tutti i Comuni la cui superficie è interessata dallo studio.		VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024572 del 30.09.2019)</b>				
L.11	È evidente come l'Estensore dello studio si sia trovato in difficoltà nell'identificare TUTTI gli impianti di smaltimento all'interno dell'area di studio, visto il loro numero, le quantità di rifiuti stoccate o lavorate, nonostante la loro consistenza sia facilmente rilevabile dal Piano Provinciale di Gestione Rifiuti. Si ritiene che questa parte dello studio (punto 4.4.13) vada completamente rivista per tutti i Comuni la cui superficie è interessata dallo studio.		VARIE	C.20
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024571 del 30.09.2019)</b>				
L.12	Si ritiene che i dati relativi alla popolazione nei dintorni dell'Aeroporto, stimati mediante i dati ISTAT 2011, siano obsoleti. La popolazione di Montichiari nel 2011 era di 23.734 abitanti e al 31/03/2019 di 25.971 abitanti (dati Wikipedia), con un incremento del 9,43% rispetto agli abitanti del 2011.		SALUTE UMANA	C.14
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024570 del 30.09.2019)</b>				
L.13	Data la particolarità dell'area nella quale è situato l'Aeroporto, si ritiene vada approfondito maggiormente lo stato qualitativo delle acque sotterranee, integrando il punto con quanto rilevato dallo studio "PLUMES" Provincia di Brescia del quale si allega parte "Attività di affinamento delle conoscenze sulla contaminazione delle acque sotterranee in cinque aree della Provincia di Brescia con definizione dei Plumes di contaminanti ed individuazione delle potenziali fonti di contaminazione".		ACQUE	C.12
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024569 del 30.09.2019)</b>				
L.14	Data la particolarità dell'area nella quale è situato l'Aeroporto, circondato da ambiti estrattivi e da discariche, si ritiene, che per una maggiore definizione dello stato qualitativo delle acque sotterranee si debbano considerare anche i risultati di analisi dell'acqua dei pozzi piezometrici delle discariche situate nei pressi dell'aeroporto. Si allega un estratto dei dati dal Sistema AIDA di ARPA Lombardia, relativi ai superi di CSe.		ACQUE	C.12
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024568 del 30.09.2019)</b>				
L.15	Per lo stato chimico delle acque sotterranee sono stati utilizzati i dati, relativamente ai punti monitorati, nell'arco 2009 - 2012, e non dati più recenti come, ad esempio, quelli relativi al 2017 forniti da ARPA Lombardia, che si allegano.		ACQUE	C.12
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024567 del 30.09.2019)</b>				

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
L.16	Non viene riportata la "RISOLUZIONE ACI EUROPE" adottata dal Consiglio di ACI EUROPE il 16 maggio 2019, pubblicata durante il 29° Congresso Annuale e Assemblea Generale del 26 giugno 2019 "IMPEGNO DEGLI AEROPORTI EUROPEI A ELIMINARE LE EMISSIONI DI CO2 ENTRO IL 2050", sottoscritta anche dal Gruppo SAVE. Nello Studio proposto non è indicato in quale modo il piano di sviluppo aeroportuale del "D'Annunzio di Brescia sia compatibile e coerente con la risoluzione che prevede la riduzione delle emissioni di CO2 per raggiungere la neutralità climatica, migliorando i dati riportati nelle tabelle 3.11, 3.12 e 3.37,3.38, risalenti al 2014.	PIANIFICAZIONE	C.02
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024837 del 1.10.2019)</b>			
L.17	La situazione ambientale degradata e i suoi riflessi sulla salute umana, oltre che sul paesaggio, dovuta alla presenza di numerosi stressors, non consente di affermare che discariche, cave e siti inquinati" non costituiscono fattori di confondimento e interazione con quelli eventualmente introdotti dal PSA". L'aeroporto non è interamente avulso da ciò che lo circonda e i fattori di pressione che sono nei suoi pressi interferiranno certamente con quanto previsto dal progetto di sviluppo aeroportuale.	SALUTE UMANA	C.14
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024836 del 1.10.2019)</b>			
L.18	Lo studio esamina i dati disponibili forniti dall'Istat e dall'Osservatorio Epidemiologico dell'ATS di Brescia. Non menziona, ne' tanto meno esamina, la "Valutazione stato salute Vighizzolo tramite uno studio ecologico sui residenti", redatto da ATS Brescia nel 2017 e riguardante gli abitanti della popolosa frazione di Montichiari, situata a circa 1 km in linea d'aria dall'aeroporto. Le conclusioni dello studio di ATS non possono che ingenerare preoccupazione, pertanto non si condividono le conclusioni dell'estensore dello studio secondo il quale "nelle aree di riferimento non esistono sostanziali differenze tra i valori di mortalità e di ricoveri relativi alle patologie eventualmente collegate alle attività afferenti all'opera infrastrutturale in esame". Si ritiene necessaria una valutazione più approfondita da parte dell'estensore dello studio sulle ulteriori conseguenze che il progettato sviluppo aeroportuale 2030 potrebbe indurre sulla salute dei cittadini.	SALUTE UMANA	C.14
<b>Associazione Circolo Legambiente Montichiari (DVA-2019-0024835 del 1.10.2019)</b>			
L.19	È arduo capire su cosa sia basato un aumento che va da meno di 25.000 circa, al 2018, a 120.000 tonnellate annue di traffico cargo entro il 2020, come riportato nel grafico e fino a quasi 400.000 entro il 2030. L'unica ragione di tali numeri sarebbero le "previsioni del gestore" per il 2020 (vedere anche grafico al punto 17.6) a loro volta non si sa su cosa fondate. Nel medesimo grafico si stabilisce che nel 2019 le tonnellate movimentate dovrebbero essere circa 100.000. La cifra, ingiustificata, non può essere la base per l'investimento economico e infrastrutturale prospettato. Rivedere tale piano sembra più che doveroso.	VARIE	C.20
<b>Associazione Cambiarotta di Carpenedolo (DVA-2019-0024783 del 1.10.2019)</b>			
B.01	Non sembra esserci una visione olistica della gravità dell'ambiente dell'area aeroportuale del D'Annunzio circondata da cave, laghetti di cava e ben 11 discariche con 12 milioni di metri cubi di rifiuti di varia tipologia superando l'indice di pressione previste dalle norme della Regione Lombardia. Aggiungasi gli sversamenti zootecnici fuori di misura per l'abnorme presenza di allevamenti di vario tipo e lo sversamento di 364.000 ton/anno di fanghi e gessi da parte di 3 Aziende dell'area in oggetto.	PMA	C.17
B.02	Si sminuisce il contributo all'inquinamento dell'aria da parte dell'attività aeroportuale mentre non si considera l'effetto cumulativo dai vari fattori di rischio ambientali (NO2, SO2, PM10, PM2,5) secondo il principio di precauzione.	ARIA E CLIMA - FASE DI ESERCIZIO / IMPATTI CUMULATI	C.05/C.16
B.03	Ci si chiede su quali basi prospettiche si fa la seguente affermazione: "evoluzione della domanda di traffico attesa" se non per una visione prettamente mercantile ed economicistica. Si afferma una ipotesi nel 2025 di 772.000 passeggeri e 369.000 tonnellate di merci mentre nel 2030 si ipotizzano 895.000 passeggeri e 429.000 tonnellate di merci.	VARIE	C.20
B.04	Si conferma l'ambito territoriale fortemente antropizzato sia dall'uomo con le sue attività agricole e industriali sia da parte di una fauna particolarmente ricca rimarcando il rischio di bird strike	VARIE	C.20

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
B.05	Si ritiene opportuno aumentare i punti di monitoraggio del rumore posizionandone uno nuovo a Mezzane di Calvisano ( BS )	PMA	C.17
B.06	La previsione di 24.451 movimenti/anno corrispondono a 67 movimenti die che superano il limite di 46 movimenti die della VIA del 1999	PARERI E STUDI PREGRESSI	C.01
B.07	La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti di un'area geografica già enormemente abusata dal punto di vista ambientale chiamata dai mass media "Pattumiera d'Italia"	VARIE	C.20
B.08	Contraddittoria l'affermazione che "l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile" seguito poi dalla prospettiva di un intervento diretto di mitigazione su 31 edifici a destinazione residenziale.	SALUTE UMANA	C.14
B.09	Alla luce del punto 9 sugli impatti ambientali significativi e negativi del progetto ... ai rischi di gravi incidenti/calamità... La comunità è dell'avviso di favorire l'alternativa zero. La alternativa zero è la opzione migliore nella logica del principio di precauzione e per la salvaguardia della salute fisica e psichica degli abitanti della zona.	VARIE	C.20
B.10	Si conferma che il sedime aeroportuale si trova in presenza rilevante di cave. In effetti dal 1986 al 2010 attorno al sedime aeroportuale si trovano ben 11 discariche sulle precedenti cave con 12 milioni di m3 di rifiuti di varia natura superando di molto l'indice di pressione stabilito dalla Regione Lombardia. Non si calcolano le discariche non autorizzate precedenti al 1986. Aggiungasi inoltre la presenza di numerosi laghi formati in numerose cave. Tutte situazioni di richiamo per migliaia di uccelli con il rischio possibile di bird strike.	VARIE	C.20

Tabella 2-1 Tabella di correlazione tra osservazioni presentate e controdeduzioni elaborate in risposta

**3. QUADRO DELLE CORRELAZIONI TRA OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI**

Enti/Soggetti	C.01	C.02	C.03	C.04	C.05	C.06	C.07	C.08	C.09	C.10	C.11	C.12	C.13	C.14	C.15	C.16	C.17	C.18	C.19	C.20	C.21
MATTM	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•		•	
MiBACT																					•
Regione Lombardia				•	•	•		•	•	•		•	•					•	•		
Comune di Carpenedolo																	•		•		
Sig. Stefano Belli	•				•							•		•		•	•			•	
Gruppo mamme di Castenedolo	•				•							•		•		•	•			•	
SIAMO Castenedolo lista civica	•				•							•		•		•	•			•	
Comune di Montichiari																	•		•	•	
Comune di Castenedolo																	•		•		
Associazione Circolo Legambiente Montichiari		•										•		•		•					•
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	•				•									•		•	•			•	

Tabella 3-1 Tabella riassuntiva delle controdeduzioni

#### 4. SCHEDE DI CONTRODEDUZIONE

Nel presente capitolo vengono riportate le schede relative a ciascuna controdeduzione predisposta in risposta alle osservazioni ricevute. Ciascuna scheda è caratterizzata dalle seguenti informazioni:

- il codice di riferimento della controdeduzione;
- i soggetti che hanno presentato delle osservazioni, con riferimento al numero di Protocollo, al codice specifico dell'osservazione e al Tema di riferimento;
- la sintesi della controdeduzione.

Nel seguito si riportano tali schede, una per ciascuna controdeduzione.

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.01	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.01 – M.03	PARERI E STUDI PREGRESSI
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.06	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.06	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.06	
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	DVA-2019-0024783 del 1.10.2019	B.06	

#### Controdeduzione

In riferimento alle richieste di integrazione da parte del MATTM inerenti alla documentazione relativa al precedente decreto di compatibilità ambientale e verifiche di ottemperanza, si rimanda alle pubblicazioni presso il sito dello stesso MATTM ([va.minambiente.it](http://va.minambiente.it)).

Per quanto riguarda le relazioni tra il nuovo PSA ed il numero di movimenti posti dal vecchio decreto si ricorda preventivamente che l'orizzonte temporale di riferimento del precedente progetto era l'anno 2008, mentre le previsioni del nuovo PSA sono riferite al 2030: non vi è pertanto alcuna correlazione tra i valori attesi riferiti alle previsioni del traffico aereo. Nessuna relazione vi è quindi tra il nuovo PSA ed i limiti di movimenti posti dal vecchio progetto, considerato che questi coincidevano con le previsioni di traffico al 2008 e volevano unicamente ribadire la necessità di provvedere ad una nuova procedura di VIA in caso di una variazione del traffico aereo, come ribadito anche dall'esito delle verifiche di ottemperanza ed attuato con lo Studio di Impatto Ambientale presentato. Per maggiori approfondimenti in merito si rimanda integralmente ai documenti pubblicati presso il sito stesso del MATTM. Si specifica, pertanto, che

proprio in ragione del superamento del limite dei movimenti aerei della VIA del 1999 è stata attivata la nuova procedura di VIA in esame.

In merito alla procedura di screening svoltasi con la DVA del MATTM, si specifica che con nota ENAC.PROT-13/03/2019-0029414-P, acquisita al prot. 7778/DVA del 27/03/2019, la società ENAC ha trasmesso istanza per una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c.9 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii inerente ad una modifica di cui al punto 10 dell'Allegato II "aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza" e, nello specifico, all'Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia Montichiari. L'esito della verifica è stato negativo, rimandando l'iniziativa a VIA nell'ambito del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.02	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.07 – M.08	PIANIFICAZIONE
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024567 del 30.09.2019	L.16	

### Controdeduzione

In risposta alla richiesta inerente al Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria si specifica che questo è stato analizzato nello SIA nell'ambito del P2 (cfr. par. 3.4.3). In particolare, si riporta che: *"Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) costituisce il nuovo strumento di pianificazione e di programmazione per Regione Lombardia in materia di qualità dell'aria, aggiornando ed integrando quelli già esistenti, ovvero il Piano Regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.) del 1998. Nato nel 1998 in collaborazione con la Fondazione Lombardia per l'Ambiente. Il P.R.Q.A. ha offerto una sintesi delle conoscenze sulle differenti tipologie di inquinanti atmosferici e sulle caratteristiche meteorologiche che ne condizionano la diffusione, necessari a supportare la futura politica di regolamentazione delle emissioni. Il PRIA è dunque lo strumento specifico mirato a prevenire l'inquinamento atmosferico e a ridurre le emissioni a tutela della salute e dell'ambiente."*

Nel P4, cap. 3, in cui è sviluppato lo studio della componente atmosfera, sono illustrati i risultati dell'analisi, sintetizzati nel P5, cap. 3: *"Dalle analisi condotte si rilevano valori di concentrazione generati dalle attività aeroportuali per tutti gli inquinanti significativi (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>) molto bassi, per cui non si riscontrano problematiche rispetto a tale tematica. Pur vista la modesta entità del contributo, per il PM<sub>10</sub>, considerato che i valori medi annui territoriali connessi a tutte le altre sorgenti, (come evidente dai dati della centralina ARPA di Rezzato) superano il limite normativo, tale aspetto è stato analizzato con particolare attenzione. A riguardo si evidenzia come, in realtà, il massimo incremento percentuale del contributo aeroportuale registrato sui ricettori, essendo circa pari allo 0,04%, non appare rilevante per l'equilibrio ambientale complessivo. In definitiva, quindi, si può affermare che l'esercizio aeroportuale previsto per gli scenari futuri non determina un incremento significativo della qualità dell'aria attualmente presente nell'area di studio, nonostante il permanere della generale criticità legata al PM<sub>10</sub>, ben nota nell'area della Pianura Padana."*

Per quanto concerne invece, la coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 con i più recenti dettami normativi a livello europeo che hanno come obiettivi la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> si specifica che tali norme sono descritte nell'ambito del P2. Nel P5, par. 3.1, sono illustrati i risultati dell'analisi sulla CO<sub>2</sub> prodotta dall'esercizio dell'aeroporto. Sono state pertanto calcolate le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dalle sorgenti aeronautiche dell'aeroporto di Brescia

Montichiari, in considerazione dei previsti interventi, così come indicato nel Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030. In particolare, si è fatto riferimento alla sorgente principale di emissione di CO<sub>2</sub>, ossia gli aeromobili. Al fine di stimare gli effetti generati dagli aeromobili previsti allo scenario futuro sul clima è stato effettuato un confronto tra le emissioni di CO<sub>2</sub> calcolate mediante simulazione negli scenari di sviluppo del PSA (2025 e 2030) e le emissioni di CO<sub>2</sub> registrate sul territorio nazionale (fonte ISPRA) e provinciale (fonte INEMAR). I risultati emersi evidenziano come il contributo relativo alle emissioni di gas serra, ed in particolar modo dell'anidride carbonica prodotta al 2030 dalle sorgenti aeronautiche, risulti non significativo se confrontato con le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal settore aeromobile nazionale (circa lo 0,87%), nonché generate da tutte le sorgenti presenti su territorio provinciale (circa lo 0,28%).

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.03</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.09	ARIA E CLIMA – METEO

#### **Controdeduzione**

In merito alla caratterizzazione meteorologica dell'aria, nel P2 dello SIA (par. 3.2), sono stati analizzati sia i dati storici dell'Atlante Climatico dell'Aeronautica Militare della centralina di Brescia Ghedi che i dati attuali della centralina di Brescia Montichiari. In particolare, sono riportati:

- il dato storico registrato presso la centralina di Brescia Ghedi fra il 1971 il 2000 relativamente ai regimi termico, pluviometrico ed anemometrico,
- bollettino METAR all'anno 2017 presso la stazione di Brescia Montichiari relativamente a temperatura, vento, pressione visibilità.

In particolare, per quanto riguarda il regime anemometrico, sono indicate:

- la velocità (espressa in nodi) e la direzione (suddivisa in 24 settori) in quattro orari della giornata in forma tabellare,
- in forma grafica sono riportate la frequenza delle direzioni di provenienza dei venti in funzione delle classi di intensità e per le 4 stazioni.

I dati richiesti dal MATTM sono stati quindi analizzati nei contenuti, mentre non coincidente è la tipologia di rappresentazione degli stessi. In relazione ai dati storici relativi all'atlante climatico è importante specificare come in formato tabellare siano state riportate tutte le informazioni disponibili nell'atlante climatico stesso. Essendo queste riferite a valori medi di un trentennio e non essendo disponibili dati grezzi non risulta possibile fornire analisi di discretizzazione di tali dati. Seguono lo stesso principio i dati grafici che consistono in una trasposizione grafica dei dati tabellari, con l'obiettivo di facilitarne la lettura.

Inoltre, si vuole evidenziare l'obiettivo principale dell'analisi che da un lato è quella di fornire una disamina generale delle condizioni meteorologiche, dall'altro è quella di fornire un confronto tra il dato storico ed il dato utilizzato per la simulazione diffusionale. Tale confronto è effettuato con l'unica finalità di escludere la possibilità che l'annualità scelta sia un outliers rispetto ad una caratterizzazione meteorologica media dell'area in esame.

Stante quanto sopra evidenziato, le eventuali situazioni di criticità meteorologica richiamate nella richiesta di integrazioni, si riflettono sulla diffusione e conseguentemente sulla concentrazione degli inquinanti. Tali condizioni pertanto si possono leggere nell'analisi dei massimi di concentrazioni di inquinanti effettuate nel Par. 9.5.3 del P4.

In ultimo, posto che nell'ambito di uno SIA la caratterizzazione dello stato dell'ambiente, richiesta all'allegato VII alla Parte del D.Lgs. 152/06, parte iniziale del punto 3 "*La descrizione degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base)*", si ritiene utile in quanto funzionale all'analisi degli impatti e non in quanto tale, considerato che la caratterizzazione effettuata, ampia e approfondita, sulle caratteristiche meteorologiche dell'area consente di pervenire al risultato, non si comprende quale possa essere il valore aggiunto di una diversa rappresentazione degli stessi dati per le finalità dello Studio in questione e della procedura di VIA.

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.04	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.10 – M.11	ARIA E CLIMA – EMISSIONI E QUALITA' DELL'ARIA
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.19	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>In merito alle richieste effettuate sul tema delle emissioni degli inquinanti, si specifica come l'analisi emissiva sia stata effettuata nel P2 dello SIA, par. 3.3.3, utilizzando i dati INEMAR. Le fonti emissive non sono state localizzate, ma non si ritiene sia un onere del Proponente risalire alle fonti emissive i cui dati sono forniti da INEMAR.</p> <p>Per quanto riguarda invece le richieste effettuate sulla qualità dell'aria si sottolinea come al paragrafo 3.4.4.1 del P2 dello SIA siano indicate tutte le centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria in Provincia di Brescia ed al par. 3.4.4.2 l'attività della centralina mobile di ARPA Lombardia prossima all'area di studio.</p> <p>Restrungendo l'area di studio, sono state individuate ed analizzate le centraline più vicine all'aeroporto, costituite dalla stazione di BS-Villaggio Sereno e da quella di Rezzato. A valle dell'analisi effettuata e del confronto tra le due è stata scelta la centralina di Rezzato per i valori del fondo, a causa della sua maggiore rappresentatività data dal contesto territoriale in cui si trovano. L'analisi è stata svolta con la finalità di identificare al meglio il fondo della qualità dell'aria, utile all'analisi degli impatti, non ritenendo obiettivo dello Studio di Impatto Ambientale caratterizzare l'area vasta.</p> <p>A completamento dell'analisi, comunque, facendo riferimento alle centraline già considerate nello SIA che sono quelle dell'ARPA Lombardia, si riportano di seguito i dati di concentrazione misurati da tutte le centraline presenti nella Provincia di Brescia.</p> <p>Non è ovviamente possibile fare riferimento alle centraline private per mancanza di dati.</p> <p>Come riferimento per tali valori di concentrazione è stato preso il documento "Rapporto sulla qualità dell'aria della Provincia di Brescia – Anno 2017", già indicato nello SIA per la rappresentazione delle centraline ARPA presenti sul territorio regionale e provinciale.</p> <p>Di seguito pertanto si riportano i valori di concentrazione di tutti gli inquinanti registrati dalle diverse centraline di qualità dell'aria presenti nella Provincia di Brescia.</p>			





<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.05</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.05 – M.12 -M.13 – M.14	ARIA E CLIMA – FASE DI ESERCIZIO
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.20 – R.21 – R.22 – R.23	
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.02	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.02	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.02	
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	DVA-2019-0024783 del 1.10.2019	B.02	

#### **Controdeduzione**

In merito alle richieste relative alle sorgenti parcheggio per le simulazioni dello stato attuale si specifica che al paragrafo 3.5.3.4.4 del P2 dello SIA sono descritti i parcheggi, considerati quali sorgenti emmissive allo scenario attuale. In particolare, è stato assunto che il parcheggio più utilizzato attualmente sia il parcheggio P1, grazie alla sua vicinanza all'aerostazione ed alla sua capacità di ospitare più autoveicoli di quelli effettivamente presenti. L'uso degli altri parcheggi è stato ritenuto trascurabile, ad eccezione del parcheggio P2 utilizzato dagli addetti. Per entrambi questi parcheggi allo stesso paragrafo di cui sopra sono riportati i fattori di emissione.

Per quanto riguarda la richiesta di analizzare separatamente la stima degli impatti relativi al traffico stradale si ricorda la trascuratezza della componente di traffico stradale indotta dall'aeroporto rispetto alle sorgenti aeronautiche e si rimanda al par. 3.5.3.4 del P2 in cui è indicato come sono state prese in considerazione le sorgenti stradali nello Studio.

In generale si osserva l'inopportunità, laddove possibile, di frammentare i contributi emmissivi per studiare i fenomeni nella loro complessità in modo da valutare la sovrapposizione degli effetti.

Si segnala, inoltre, dal punto di vista operativo, che lo studio modellistico sulle sorgenti stradali richiesto prevede la conoscenza del traffico su "tutte le strade interessate" in corrispondenza di tutti e tre gli scenari considerati, non solo quello indotto dall'aeroporto, aspetto che non è di pertinenza della società di gestione aeroportuale. Inoltre, l'evidenza delle elaborazioni già sviluppate in fase progettuale e dello SIA mettono in luce l'assoluta trascuratezza del contributo stradale e pertanto, qualora si volesse dare risposta alla richiesta, si tratterebbe di sviluppare uno studio oneroso per il proponente sia in termini di tempi che di costi, senza apportare valore

aggiunto significativo al progetto e/o al rapporto dello stesso con il territorio, vista la costante interfaccia già attiva con la Provincia che gestisce l'asse viario principale.

Approfondendo maggiormente il commento alle mappe di isonconcentrazione come richiesto dal MATTM, si fa presente come per l'SO<sub>2</sub> siano stati rappresentati i valori massimi annui sulle 24 ore in considerazione dell'intervallo temporale a cui sono riferiti i limiti normativi per la salute umana. La dispersione dell'SO<sub>2</sub> risulta differente dalle concentrazioni medie annue valutate per gli altri inquinanti (PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub>) in ragione del fatto che la mappa non rappresenta una condizione media, né tanto meno un giorno rappresentativo, ma rappresenta una condizione non realistica in cui vengono considerati tutti i valori massimi della media giornaliera, corrispondenti quindi a giorni diversi dell'anno.

I range individuati per le curve (come riportato nella legenda degli elaborati grafici P2\_Tav.04, P4\_Tav.01 e P4\_Tav.02), sono stati scelti omogenei tra loro, con l'ultima curva indicata con il simbolo ">" di un certo valore di concentrazione. Ciò è stato possibile in quanto questo intervallo rappresentativo dei valori più alti è compreso all'interno del sedime aeroportuale (ad eccezione dell'SO<sub>2</sub> che, come detto, non rappresenta una situazione reale) e pertanto non è ritenuto significativo ai fini delle valutazioni per la salute umana o la vegetazione.

Alla luce delle simulazioni effettuate si ribadisce che gli interventi previsti dal PSA possono ritenersi trascurabili sulla qualità dell'aria, in quanto il massimo incremento percentuale rispetto al valore di fondo per il PM<sub>10</sub>, che rappresenta l'inquinante più critico stante l'alto valore di fondo) risulta circa pari allo 0,04%, percentuale ritenuta non significativa.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.06</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.15 – M.16	ARIA E CLIMA – FASE DI CANTIERE
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.24 – R.25 – R.26	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>In merito alle richieste effettuate sulle simulazioni atmosferiche relative alla fase di cantiere, si ricorda che l'analisi degli impatti indotti dalla fase di cantierizzazione all'interno dello SIA è stata effettuata utilizzando la metodologia del Worst Case Scenario, cioè considerando la combinazione più svantaggiosa in termini di attività di cantiere previste e conseguentemente di emissioni e di concentrazioni degli inquinanti. Sono state definite, pertanto, le attività maggiormente critiche all'interno del singolo cantiere, analizzandone le emissioni, ed assumendo che tale attività si svolga per tutta la durata del cantiere. Tale ipotesi risulta molto conservativa, permettendo di avere elevati margini di sicurezza rispetto anche ai possibili scarti temporali e variazioni meteorologiche che negli scenari futuri sono difficilmente valutabili. È stata poi considerata la contemporaneità delle lavorazioni, distinguendo due tipologie di cantiere: il primo infrastrutturale e legato alle lavorazioni in cui gli inquinanti sono principalmente correlabili al sollevamento delle polveri a seguito della movimentazione di materiale polverulento; il secondo, il cantiere base, che tiene in considerazione le possibili attività correlabili ai cantieri fissi, all'interno dei quali è previsto la movimentazione e stoccaggio di materiale inerte. Il traffico generato dal cantiere è stato considerato trascurabile per la bassa entità di traffici, pari a circa 6 autocarri l'ora (par. 3.4.2 del P4), ma soprattutto per la presenza di aree di stoccaggio interne o in prossimità del sedime aeroportuale che fa sì che le emissioni in atmosfera rimangano nell'intorno dell'area aeroportuale senza generare interferenze con le aree circostanti e con i ricettori sensibili.</p> <p>Per quanto concerne gli inquinanti si è fatto riferimento alle verifiche relative al PM10. I risultati conducono a valori significativamente più bassi del limite normativo, conseguentemente lo stesso avverrà per tutti gli altri scenari possibili.</p> <p>Da quanto detto, in merito alla richiesta effettuata, si segnala che sono stati implicitamente considerati tutti gli interventi finalizzati allo sviluppo dell'aeroporto, avendo considerato poi la combinazione peggiore attraverso il Worst Case Scenario. Ulteriori elaborazioni andrebbero a dar conto di situazioni decisamente più contenute e quindi maggiormente ininfluenti sulla qualità dell'aria complessiva, come dimostrato dallo studio. Al tempo stesso invece, senza contributo aggiunto, implicherebbero costi economici e temporali che non sono coerenti con il buon funzionamento della pubblica amministrazione e della cosa pubblica in generale come quella afferente agli aeroporti.</p>			

In merito all'analisi dei traffici legati all'approvvigionamento/smaltimento dei materiali che impiega la viabilità esterna all'aeroporto, si è già avuto modo di evidenziarne la trascuratezza ed uno studio più approfondito, oltre ad essere superfluo, andrebbe a compromettere il bilanciamento in termini di costi-efficacia.

Per quanto riguarda il calcolo dei fattori di emissioni, come esplicitato al par. 3.4.3 del P4, si è ricorso ai dati bibliografici messi a disposizione dalla U.S. E.P.A. (United States Environmental Protection Agency) Emission Factors&AP42 "Compilation of Air Pollutant Emission Factor". In considerazione delle attività più critiche secondo la metodologia del Worst Case Scenario e delle lavorazioni più significative in termini di dispersione di polveri si è fatto riferimento all'attività di scavo prevista per i cantieri infrastrutturali considerati. Sulle tempistiche di scavo sono state effettuate delle ipotesi sulla base del cronoprogramma. In particolare, per i tre cantieri infrastrutturali, caratterizzati dalla realizzazione della viabilità di accesso all'area Cargo e dall'ampliamento della pista 14, si è ipotizzato come tempo di realizzazione l'intera durata dell'intervento poiché si ipotizza di realizzare lo scavo e tutte le altre lavorazioni suddividendo l'area di intervento in diversi tratti.

Al contrario per gli altri cantieri, caratterizzati principalmente dalla realizzazione di edifici, si è ipotizzata la realizzazione dello scavo totalmente nella prima parte dell'intervento, per una durata pari a circa il 20% del tempo totale previsto per lo specifico intervento.

Alla luce di tali considerazioni ed in funzione del quantitativo di materiale scavato è stata stimata la produttività giornaliera del mezzo di cantiere utilizzato per tale attività e conseguentemente sono stati stimati i fattori di emissione per i tre cantieri infrastrutturali, utilizzati in fase di simulazione. I fattori di emissioni stimati per il cantiere base, invece, sono riferiti all'erosione dei cumuli da parte dal vento, in considerazione del fatto che internamente al cantiere base è prevista un'area di stoccaggio del materiale.

Si sottolinea in ultimo, come la scelta del Worst Case Scenario oltre ad essere funzione della tipologia di attività di cantiere e della contemporaneità di più attività che determinano la sovrapposizione degli effetti è anche funzione della localizzazione dei singoli cantieri e della loro vicinanza con i ricettori presenti in prossimità dell'aeroporto. In merito a ciò, si rimanda all'individuazione dei ricettori puntuali al par. 3.5 del P4.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.07</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.17 – M.18	ARIA E CLIMA – MITIGAZIONI
<b>Controdeduzione</b>			
<p>In merito alle misure di mitigazione da prevedere per la riduzione dell'inquinamento atmosferico in fase di cantiere si specifica come nel P5 (par. 1.2.1.1) siano indicate le best practice di cantiere, mentre non sono previste vere e proprie misure di mitigazione, dato che i risultati dell'analisi condotta non hanno manifestato la loro necessità. Tra le best practice e quindi gli accorgimenti da tenere durante la durata delle lavorazioni si elencano di seguito quelle da adottare per contenere l'innalzamento delle polveri in atmosfera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bagnatura delle terre scavate e del materiale polverulento durante l'esecuzione delle lavorazioni;</li> <li>• Copertura degli autocarri durante il trasporto del materiale;</li> <li>• Limitazione della velocità di scarico del materiale;</li> <li>• Copertura e/o bagnatura di cumuli di materiale terroso stoccati.</li> </ul> <p>Con riferimento sempre a quanto indicato nello SIA si evidenzia che: "Con riferimento alle demolizioni, infine, le misure di prevenzione impiegate finalizzate alla riduzione delle emissioni siano principalmente riconducibili a sistemi di nebulizzazione mobile in prossimità dell'opera da demolire, che garantiscono la riduzione del sollevamento delle polveri causato dall'attività stessa."</p> <p>In merito alla richiesta di integrare lo studio con l'indicazione di opportuni interventi di mitigazione da prevedersi durante la fase di esercizio per la riduzione dell'inquinamento atmosferico si sottolinea come non siano state previste tali misure, dato che i risultati dell'analisi condotta non hanno manifestato la loro necessità. Infatti, riassumendo l'esito delle analisi modellistiche condotte per la fase di esercizio in termini di dispersione di inquinanti in atmosfera si evidenzia che i livelli di concentrazione generati dalle attività aeroportuali per tutti gli inquinanti significativi (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>) molto bassi e coerenti con i limiti normativi, ad eccezione del PM<sub>10</sub> per il quale è il valore di fondo registrato dalla centralina di Rezzato che supera già i limiti normativi: il contributo aeroportuale risulta molto basso e può ritenersi trascurabile.</p>			

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.08	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.05 – M.19 – M.20 – M.21 – M.22 – M.23 – M.24	RUMORE AEROPORTUALE
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.08 – R.09 – R.10 – R.11 – R.12 – R.13 – R.14 – R.15 – R.16	
<b>Controdeduzione</b>			
<b>Stato Ante Operam</b>			
<i>Caratterizzazione territoriale</i>			
<p>Non si ritiene sia oggetto dello SIA la caratterizzazione acustica del territorio in termini di censimento e caratterizzazione di tutte le sorgenti presenti, né è ritenuto di competenza del Proponente determinare i livelli acustici in corrispondenza di ogni ricettore attribuendo a ciascuno la quota parte di livello acustico determinato dalle diverse sorgenti. Come previsto dalla normativa regionale stessa (LR n.13 del 10.08.2001) "le attività di vigilanza e controllo in materia di inquinamento acustico sono svolte dai comuni e dalle province, nell'ambito delle competenze individuate dalla legislazione statale e regionale vigente, avvalendosi del supporto dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, ai sensi della legge regionale 14 agosto 1999, n. 1". In considerazione di quanto riportato non è stata effettuata quindi l'analisi oltre la curva LVA 60 dB(A) allo stato attuale con riferimento alla zonizzazione acustica comunale perché, sebbene noto che il contributo dell'aeroporto concorrerà ai limiti assoluti di immissione, è competenza dei Comuni determinarne le quote parti responsabili con riferimento alle diverse sorgenti concorrenti.</p> <p>Per quanto riguarda invece l'individuazione dei ricettori, come riportato nello SIA (cfr. par. 6.4 Parte 2), il territorio interessato dall'aeroporto è stato caratterizzato in termini di popolazione residente e della localizzazione degli edifici civili a destinazione residenziale desunta dalla banca dati del Geoportale della Regione Lombardia. Questo ha permesso di individuare un numero di abitanti per edificio sulla base della volumetria e del numero di piani dello stesso. Il risultato ottenuto da tale processo di elaborazione è riportato nell'elaborato grafico dello SIA P2_T13.</p>			
<i>Modellazione acustica</i>			
<p>Per la caratterizzazione ante operam dell'ambito territoriale interessato dall'aeroporto è stata predisposta nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale un'analisi previsionale mediante opportuna modellazione acustica della sorgente aeronautica basata sui dati rilevati dal sistema di monitoraggio acustico dell'aeroporto. Si rimanda al cap. 6.5 della Parte 2 dello SIA per il dettaglio dell'impostazione metodologica secondo il DM 31.10.1997 quale Decreto di riferimento per le infrastrutture aeroportuali secondo la L.447/95 e smi. Quale scenario di riferimento per la</p>			

caratterizzazione della sorgente aeronautica e del rumore indotto sul territorio si è fatto riferimento al periodo delle tre settimane di maggior traffico 2017 così come previsto dal DM 31.10.1997.

Come riportato nello SIA (cfr. Parte 2, par. 1.2) la scelta di considerare come anno di riferimento il 2017 deriva dalla scelta di assumere un approccio maggiormente cautelativo ai fini della determinazione del clima acustico sul territorio in termini di intensità. In particolare, si sono considerate le tre settimane 15-21 maggio, 30 giugno – 6 luglio e 17-23 dicembre 2017, come riportato al capitolo 6.5.1 della Parte 2 del SIA.

Rispetto a tale periodo è stata eseguita la caratterizzazione della sorgente aeronautica (mix di flotta) e determinate le modalità di uso della pista di volo, la distribuzione operativa rispetto al periodo diurno e notturno per la determinazione dell'indice LVA e le condizioni meteorologiche di riferimento.

Il risultato ottenuto attraverso il software previsionale in termini di impronta acustica è stato prima verificato in maniera puntuale mediante confronto con i dati fonometrici del sistema di monitoraggio. Gli esiti di tale confronto e di tale verifica sono riportati nello SIA al par. 6.5.2 del P2 e mettono in evidenza una buona robustezza della modellazione stessa e quindi del risultato ottenuto.

L'output della modellazione acustica è rappresentato dall'impronta acustica al suolo, ovvero dalle curve di isolivello LVA dei 60, 65 e 75 dB(A), essendo questi i valori di riferimento previsti per la caratterizzazione del rumore aeroportuale secondo il DM 31.10.1997, che come noto, rappresenta l'atto normativo di riferimento ai sensi della L.447/95 e smi per il rumore connesso agli aeroporti. Si ribadisce quindi la scelta di considerare quale valore limite quello dei 60 dB(A) rimandando alla zonizzazione acustica comunale la verifica dei livelli acustici in dB nelle zone oltre tale limite secondo le modalità previste dalla normativa di riferimento e indicate in precedenza.

Rispetto a tali curve, sulla base delle analisi di censimento della popolazione sviluppate, è stato determinato il numero di abitanti esposti alla sorgente aeronautica all'interno delle suddette curve (cfr. par. 6.5.2 della parte 2 dello SIA). In prossimità dell'impronta acustica determinata, e all'interno della stessa, non si evince la presenza di edifici sensibili (scuole ed ospedali).

#### *Rotte e procedure di volo*

Rispetto a tale tematica si è fatto riferimento a quanto definito per l'aeroporto di Brescia da ENAV nell'ambito di AIP Italia. Essendo queste definite in maniera teorica sulla scorta delle performance dei velivoli e degli standard progettuali internazionali di riferimento (normativa ICAO), nell'implementazione delle stesse all'interno del software si è deciso di considerare quanto sviluppato da ARPA Lombardia nell'ambito del documento "*Valutazione di sostenibilità acustica per l'aeroporto di Montichiari al 2015 e 2025*" e quindi disporre di un medesimo dato di input per le successive analisi di coerenza.

### *Indagini fonometriche*

Lo studio modellistico di caratterizzazione dello stato attuale si basa come detto sui dati fonometrici rilevati dal sistema di monitoraggio aeroportuale, ovvero dalle due centraline posizionate in prossimità dell'aeroporto in modo da rilevare movimenti in atterraggio e decollo sia nella direzione 14 che 32 (cfr. SIA parte 2, par. 6.3). Tale sistema, conforme alla normativa di riferimento, permette la conoscenza puntuale del rumore indotto dal traffico aereo operante presso lo scalo di Brescia in maniera continua nel corso dell'anno.

La presenza di centraline fisse sul territorio ha permesso quindi nelle fasi di studio la non necessità di eseguire indagini fonometriche sul campo data la disponibilità di dati acustici connessi alla sorgente aeroportuale in continuo.

Nelle analisi acustiche sono stati quindi utilizzati i dati fonometrici riferiti alle tre settimane di maggior traffico in accordo alla normativa di riferimento (DM 31.10.1997), ovvero quindi ad un periodo di osservazione di 21 giorni. I dati fonometrici rilevati dalle centraline nel suddetto periodo temporale sono stati quindi utilizzati per la verifica della modellazione acustica implementata e la validazione del risultato ottenuto in termini di impronta acustica. Gli esiti di tale confronto e di tale verifica sono riportati nello SIA nel paragrafo 6.5.2 della Parte 2 e mettono in evidenza una buona robustezza della modellazione stessa e quindi del risultato ottenuto.

### *Software previsionale utilizzato*

Il modello previsionale assunto è INM nella versione 7.0d sviluppato dalla FAA.

Il punto di riferimento in materia è la Direttiva europea n 996/2015 del 19 maggio 2015, recepita in Italia con l'articolo 7 del D.Lgs 42/2017, che stabilisce metodi comuni per la determinazione del rumore a norma della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Detta direttiva non entra in merito a "modelli" specifici ma, in uno specifico allegato, stabilisce i metodi di determinazione comuni da utilizzare. Gli Stati membri a seguito di detta direttiva sono tenuti a utilizzare questi metodi a partire dal 31 dicembre 2018; tale aspetto è ripreso nell'articolo 7 del D.Lgs 42/2017. Inoltre sempre la Direttiva 996/2015 si esprime dicendo che i metodi di determinazione previsti nell'allegato della stessa direttiva devono, ai sensi del suo articolo 2, punto 1, essere adottati entro il 31 dicembre 2018 e fino a tale data gli Stati membri, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2002/49/CE, possono continuare a utilizzare i metodi di determinazione esistenti che hanno precedentemente adottato a livello nazionale. Inoltre in nessun punto della direttiva o del D.Lgs citati, è menzionato il software AEDT visto che si tratta di un mero prodotto commerciale che non può assolutamente rientrare o essere esplicitamente menzionato all'interno dei testi delle norme. In maniera corretta sia la Direttiva sia il D.Lgs fanno riferimento al fatto che *"Il software utilizzato per eseguire i calcoli deve essere conforme ai metodi descritti nel presente documento e tale conformità va dimostrata mediante la certificazione dei risultati con procedure di collaudo."* A tal proposito si ricorda che INM e AEDT sono due nomi commerciali con cui la FAA ha denominato ambienti di processamento che alla base avevano e hanno un algoritmo di calcolo ben consolidato. Tale

algoritmo infatti è liberamente utilizzabile da chiunque per poter creare software capaci di eseguire simulazioni di rumore correlate alle attività aeroportuale. Inoltre, la messa in commercio del software AEDT non ha implicato l'inadeguatezza di INM correlata ad errori nell'algoritmo di calcolo. Ciò sia perché l'algoritmo di calcolo è il medesimo sia perché trattandosi di un modello, ovvero di una metodologia con la quale approssimare la realtà, nessuno dei due modelli può considerarsi esente da incertezze di calcolo.

## **Stato Post Operam**

### *Scelta dello scenario di riferimento*

Nella parte 1.2 del SIA dedicato alle motivazioni dell'iniziativa sono esplicitate le scelte eseguite nell'impostare il progetto. La declinazione degli scenari di traffico è pertanto diretta conseguenza di dette scelte e determina gli input di caratterizzazione della sorgente che può essere ottimizzata in termini gestionali (come ad esempio la modalità di utilizzo della pista di volo – ottimizzazione eseguita) ma non in termini complessivi senza mettere in discussione la validità della proposta stessa.

In riferimento ai movimenti notturni, alla tabella 12-5 del P4 dello SIA sono indicate le percentuali di ripartizione dei traffici diurni e notturni per decolli e atterraggi per le diverse componenti di traffico. Dalla lettura della tabella si vede con di notte sia prevista solo una quota parte del traffico cargo/courier. Le scelte progettuali sono riferite a specifiche e precise dinamiche di mercato al quale il progetto deve dare conto, specie per quanto riguarda il settore merci e spedizionieri. Le alternative non possono essere desunte da esigenze dello SIA ma se del caso sono necessari degli aggiornamenti del progetto che è stato già verificato in linea tecnica con ENAC.

### *Verifica di coerenza e conformità dello scenario Post Operam*

Come spiegato al par. 6.1 del P5, l'assenza della zonizzazione acustica aeroportuale approvata non permette di confrontare l'impronta acustica ottenuta con quanto regolamentato sul territorio in termini di LVA, quale descrittore acustico secondo normativa utilizzato per la misura del rumore aeroportuale.

Lo SIA ha pertanto verificato la coerenza dello scenario 2030 proposto con quanto individuato dalle linee strategiche della Regione Lombardia nell'ambito del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto di Montichiari, sviluppato da ARPA Lombardia, desumendone una sostanziale confrontabilità. In questo senso il PSA conferma quanto previsto dalla pianificazione territoriale e dagli indirizzi strategici della Regione e si pone come punto di partenza per l'approvazione dell'intorno aeroportuale da parte della Commissione ex. Art. 5 del DM 31.10.1997.

Le analisi previsionali sviluppate hanno messo in evidenza la necessità di porre attenzione su circa 31 edifici per i quali si prevedono opportuni interventi di mitigazione diretta. Questi sono posizionati all'interno della curva dei 65 dB(A), principalmente a sud-est dell'aeroporto. Con riferimento a quanto richiesto, si osserva come tali attività saranno oggetto di un approfondito

studio di concerto con le attività della Commissione aeroportuale, alle quali come noto partecipano il MATTM assieme a Regione, Province, Comuni e ARPA Lombardia, per l'approvazione della cosiddetta zonizzazione acustica aeroportuale e delle eventuali azioni di risanamento connesse sulla base degli esiti del processo approvativo.

Gli elaborati grafici di output delle simulazioni sono stati prodotti per i tre scenari alla scala 1:20.000 per consentire uno sguardo di insieme all'intorno aeroportuale e comprendono zoom al 10.000 in corrispondenza delle testate delle piste (cfr. T14 del P2 e T03 e T04 del P5). In tali elaborati sono indicati: curve isolivello a 70,65 e 60 dB(A), l'edificato suddiviso per tipologia e la popolazione esposta al rumore aeronautico per tutta l'area di studio e numero di edifici ed abitanti ricadenti nelle tre zone A, B e C. Lo sviluppare planimetrie di maggior dettaglio grafico non cambia il contenuto dell'informazione. Questo perché le attività specifiche di individuazione, caratterizzazione, censimento e dimensionamento saranno infatti oggetto di definizione nelle fasi successive di attuazione degli interventi di mitigazione acustica e di progettazione degli stessi di concerto con le attività della Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997 per l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale e delle relative eventuali azioni di risanamento secondo le modalità previste dal DM 29.11.2000 attraverso la definizione di un apposito Piano di risanamento.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.09</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.05 – R.06 – R.07	RUMORE TRAFFICO INDOTTO
<b>Controdeduzione</b>			
<p>Per quanto concerne la sorgente acustica emissiva connessa al traffico veicolare di origine aeroportuale in virtù dei volumi di traffico sulla rete viaria di accessibilità dell'aeroporto è possibile ritenere trascurabile l'effetto associato alla sola componente di origine aeroportuale.</p> <p>Le analisi trasportistiche riportate nel paragrafo 7.2 della Parte 3 dello SIA hanno permesso di stimare il traffico medio giornaliero connesso alle diverse utenze aeroportuali (traffico passeggeri, merci e addetti aeroportuali). Le metodiche utilizzate sono esplicitate nel suddetto paragrafo.</p> <p>Dai valori stimati in termini di veicoli equivalenti e dal confronto con i valori capacitivi della rete di accesso, con particolare riferimento alla SP37, è stato verificato come la componente di traffico di origine aeroportuale in termini di veicoli equivalenti sia inferiore al 10% del traffico capacitivo dell'infrastruttura. Da un punto di vista acustico ne consegue come gli effetti associati al traffico indotto aeroportuale sul clima acustico possano essere ritenuti trascurabili in quanto i livelli acustici indotti risulterebbero inferiori di oltre 10 dB(A) rispetto a quelli associati alla mobilità territoriale e costituendo così certamente una sorgente muta.</p> <p>Per quanto concerne inoltre la strada provinciale SP37 di accesso all'aeroporto, la progettazione della stessa, nonché la gestione, sia di competenza della Provincia e pertanto sarà detto Ente a svolgere contestualmente alle suddette attività anche le analisi acustiche di competenza, secondo la normativa di riferimento, propedeutiche a verificare i livelli acustici indotti sui ricettori contermini l'asse viario.</p>			

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.10</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.17 – R.18	RUMORE DI CANTIERE

### **Controdeduzione**

In riferimento alle richieste di integrazioni da parte della Regione Lombardia per quanto concerne il rumore indotto dalle attività di cantiere di seguito si riportano le informazioni in merito agli aspetti connessi.

#### **Traffico di cantiere**

Al capitolo 12 della Parte 3 dello SIA si riportano i volumi di traffico connesse alle attività di cantierizzazione stimati secondo la metodologia assunta nello studio. In virtù della modalità di gestione dei materiali prevista nell'ambito della fase di realizzazione delle opere, che prevede il massimo riutilizzo dei materiali scavati anche attraverso la realizzazione di alcuni terrapieni internamente al sedime aeroportuale, la quota parte di traffico indotto che si riversa all'esterno risulta non significativa. Considerando inoltre quanto riportato al punto precedente circa le caratteristiche capacitive della viabilità di accesso è possibile ritenere trascurabile la componente di traffico indotta di cantiere rispetto alla mobilità territoriale e quindi anche gli effetti, comunque temporanei, sul clima acustico.

#### **Rumore indotto dalle attività di cantiere**

Al paragrafo 6.7 della Parte 4 dello SIA si dà evidenza dei risultati ottenuti dalle analisi previsionali per le fasi di cantiere avendo considerato uno scenario critico per ciascuna fase di attuazione del Piano di sviluppo aeroportuale. Questi scenari, come detto, tengono conto della contemporaneità di tutte le attività di cantiere nelle modalità di emissione potenzialmente più impattante.

I risultati ottenuti in termini di livelli acustici in  $Leq(A)$  e associati alle sole attività di cantiere sono stati confrontati con i limiti di zona previsti nell'ambito dei Piani Comunali di Classificazione Acustica il cui mosaico di insieme è riportato nell'elaborato grafico P2\_Tav.12. Gli esiti di tale confronto sono esplicitati al paragrafo 6.7 della Parte 4 dello SIA. In ciascuna fase di attuazione dello SIA i livelli acustici indotti dalle attività di cantiere in corrispondenza dei ricettori esterni al sedime aeroportuale sono compatibili con i limiti di zona previsti dal PCCA. Nel caso della fase 1 e 3 il contributo acustico del cantiere è tale da indurre un livello in  $Leq(A)$  ben al di sotto del valore di riferimento della classe acustica di appartenenza. Quanto riportato quindi mette in evidenza come gli effetti sul clima acustico indotti dalle attività di realizzazione delle opere previste nel SIA siano di fatto trascurabili rispetto al territorio esterno al sedime aeroportuale.

Il rimando alle attività di deroga per cantieri edili/stradali previsti nell'ambito della normativa nazionale e recepita in quella comunale non intende costituire l'ultimo passaggio di un processo

di analisi e valutazione dell'interferenza nell'ambito dello SIA, quanto piuttosto un ulteriore passaggio di verifica in fase esecutiva di attuazione del PSA, ovvero in fase preliminare all'avvio dei lavori, e quindi di controllo da parte degli Enti coinvolti nell'ambito delle procedure di avvio lavori (ARPA Lombardia e Comune territorialmente competente). Questo perché alcuni aspetti specifici dei cantieri (macchine impiegate, cronoprogramma, etc.) saranno oggetto di una maggior dettaglio di studio nelle fasi preliminari all'avvio dei lavori e quindi saranno sottoposti a verifica dell'interferenza acustica nell'ambito del rilascio da parte del Comune territorialmente competente delle relative autorizzazioni, tra cui quella di deroga ai limiti acustici di zona secondo la L.447/95 e la normativa regionale e comunale. In tale contesto si darà anche riscontro all'Ente di controllo di tutte le misure di prevenzione individuate e riportate nella Parte 5 dello SIA.

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.11	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.25	VIBRAZIONI
<b>Controdeduzione</b>			
<p>Lo screening preliminare delle potenziali fonti di disturbo alla salute umana effettuato in fase di SIA (cfr. par. 7.3 della Parte 2) ha evidenziato come nel caso di una infrastruttura aeroportuale la tematica delle vibrazioni non costituisce un elemento di criticità sul contesto territoriale ed ambientale e quindi è stato ritenuto un fattore di analisi trascurabile.</p> <p>È noto e documentabile da fonti bibliografiche, infatti, che quella che potrebbe sembrare un'azione generatrice di vibrazioni, che è rappresentata dal momento di toccata degli aeromobili in fase di atterraggio, nella realtà è un'azione che non genera un'energia significativa in termini di ripercussioni nel suolo. Il carrello e la ruota dell'aeromobile sono tali da assorbire gran parte di tale energia, limitando quindi notevolmente l'emissione vibrazionale indotta nel terreno oltre ovviamente quella trasmessa alla stessa struttura dell'aeroplano.</p> <p>Inoltre, è da considerare che una infrastruttura di volo, come noto, oltre che essere costituita dal nastro pavimentato, è dotata di fasce laterali inerbite di sicurezza (STRIP) di ampiezza pari a 150 m per lato e che tali fasce, in virtù della loro larghezza, attenuano completamente l'onda vibrazionale immessa dalla sorgente.</p> <p>Nel caso poi specifico dell'area di progetto se si considerano le caratteristiche geo-litologiche e geotecniche (come ampiamente trattate nella componente Geologia ed acque) si comprende come la pur modesta energia che si genera in detta operazione non trova condizioni adatte alla sua diffusione.</p> <p>In virtù di quanto detto e considerando che nell'intorno della nuova soglia pista praticamente non sono presenti, a breve distanza, beni a cui detta energia potrebbe essere trasmessa, si comprende come questo fattore non costituisca una fonte di disturbo per la salute umana.</p>			

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.12	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.27 – M.28 – M.29	ACQUE
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.27 – R.28	
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.11	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.10	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.10	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024969 DEL 2.10.2019	L.05	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024570 del 30.09.2019	L.13	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024569 del 30.09.2019	L.14	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024568 del 30.09.2019	L.15	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>In merito alle richieste sulle modalità di gestione delle acque meteoriche, con particolare riferimento alla dispersione in cava, al par. 1.3.3 del P2 sono indicate le tre differenti modalità di gestione delle acque meteoriche allo stato attuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. trattamento con dissabbiatura e disoleazione e scarico in sottosuolo di prima e seconda pioggia tramite pozzetti perdenti (parcheggi e zona land side);</li> <li>B. trattamento con dissabbiatura e disoleazione e dispersione superficiale in cava (piazze e parte airside relativa all'aerostazione e agli edifici cargo);</li> <li>C. dispersione in superficie senza alcun trattamento (pista e vie di rullaggio).</li> </ul> <p>Il PSA prevede di implementare la modalità A. Si sottolinea come al par. 6.3 del P3 si cita: "Rimandando per gli aspetti tecnici di dettaglio alle successive fasi di progettazione, si può affermare che il sistema di gestione delle acque meteoriche previste fa sì che queste prima di</p>			

*dispersersi nel sottosuolo vengano opportunamente trattate al fine di evitare la modifica della qualità delle acque."*

Per quanto riguarda la tematica delle acque sotterranee, al par. 4.3 del P2 dello SIA è descritto l'ambiente idrico sotterraneo. Sono stati illustrati tutti gli aspetti inerenti:

- la descrizione dell'Assetto idrogeologico di area vasta,
- la descrizione dell'Assetto idrogeologico nell'ambito di studio,
- lo Stato quantitativo delle acque sotterranee,
- lo Stato qualitativo delle acque sotterranee,
- la Vulnerabilità della falda,

prendendo a riferimento i dati del PdG 2015 e del PTUA 2006 e 2016, che costituisce la revisione del precedente e ad oggi ancora valido (non ne è stato fatto un ulteriore aggiornamento).

Si specifica, inoltre, come le informazioni sullo stato chimico delle acque sotterranee dell'area in esame, riportate nello SIA (par. 4.4.10 del P2) siano riferite all'arco temporale 2009 ÷ 2012. Per ciascun punto della rete di monitoraggio, accanto all'indice sintetico, sono riportati gli inquinanti causa di "attenzione" e causa dell'abbassamento dello SCAS in classe 4 ("scarso").

In merito, infine, alle richieste inerenti alla produzione di appositi studi in relazione al principio di invarianza idraulica, si specifica come questi verranno realizzati in fase di progettazione esecutiva degli interventi significativi di ciascuna fase di realizzazione del PSA e nella fase conclusiva di esercizio.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.13</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.30 – M.31 – M.32	BIODIVERSITA'
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.29	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>In merito alla richiesta M.30 "Il proponente provvederà a fornire la carta della vegetazione dell'area di studio", si specifica che è stata prodotta la "carta dell'uso del suolo ad orientamento vegetazionale" (cfr. elaborato T15 del P2). Vista la tipologia di aree non sono da prevedersi particolarità rispetto ad aspetti specifici, non essendo ivi presenti.</p> <p>In merito alla richiesta M.31, le informazioni riportate nello SIA per caratterizzare l'avifauna (cfr. par.5.5.2 del P2) sono state desunte da studi pubblicati effettuati nel territorio in esame e dai report annuali del fenomeno wildlife strike della Bird Control Italy srl.</p> <p>In merito alla richiesta M.32, le schede dei siti Natura 2000 sono scaricabili al sito <a href="https://www.minambiente.it/pagina/schede-e-cartografie">https://www.minambiente.it/pagina/schede-e-cartografie</a></p> <p>In merito alla richiesta R.29, è stata predisposta la check list di caratterizzazione del contesto ambientale, come da Appendice 1 della DGR X/5565/2016 ed è riportata in allegato (Allegato 1 – Check list di caratterizzazione del contesto ambientale).</p>			

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.14</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.33 – M.34	SALUTE UMANA
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.08	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.08 – G.13	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.08 – S.13	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024571 del 30.09.2019	L.12	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024837 del 1.10.2019	L.17	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024836 del 1.10.2019	L.18	
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	DVA-2019-0024783 del 1.10.2019	B.08	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>Nello SIA è riportato lo studio effettuato sulla componente Salute umana. La metodologia si è basata su quanto indicato dal D. Lgs. 104/17 e dalle LLGG della Lombardia e prevede anche i richiesti confronti fra la situazione attuale e la configurazione di PSA. Le informazioni richieste, pertanto, sono presenti al cap. 7 del P2 in cui si riporta l'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico ed atmosferico. In merito all'inquinamento atmosferico si riporta la stima del rischio cancerogeno e tossicologico relativo all'esercizio attuale dell'aeroporto, mentre in merito all'inquinamento acustico le risultanze dello studio acustico relative alla stima dei livelli sonori indotti dalle attività aeroportuali attuali.</p> <p>Le stesse analisi condotte per lo stato attuale sono riportate per la configurazione futura di PSA, al cap. 13 del P4, ed infine, al cap. 7 del P5, si riportano le risultanze e valutazioni conclusive delle interferenze con la salute umana generate dall'esercizio dell'aeroporto nella sua configurazione attuale e di Masterplan.</p> <p>Per quanto concerne invece la richiesta di fornire un aggiornamento in relazione ai dati sulla</p>			

popolazione presente nel territorio circostante l'infrastruttura, si vuole precisare che, come indicato al par. 7.5 del P2, le analisi sul contesto demografico sono state svolte con riferimento agli al 2017. A pag. 303 del P2 infatti si cita: *"Secondo i dati dell'Istat, riferiti all'anno 2017, la popolazione residente in Lombardia è di 10.078.715 abitanti, dei quali 4.852.026 sono uomini e 5.126.689 donne."*

In ultimo, in risposta ad alcune osservazioni, si specifica come l'affermazione riportata nello SIA: *"l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico prodotto dall'aeroporto nello scenario futuro di PSA può ritenersi trascurabile"*, riguardi le risultanze dello studio modellistico relativo all'inquinamento atmosferico, dal quale non emergono criticità sui ricettori residenziali considerati. Le misure di mitigazione previste attraverso degli interventi diretti su determinati edifici, invece, sono legati alle risultanze della modellazione acustica dalla quale, al fine di ridurre/eliminare i superamenti del limite normativo si è reso necessario prevedere tali interventi.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.15</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.35	PATRIMONIO AGROALIMENTARE

### **Controdeduzione**

In riferimento alla richiesta di integrazioni da parte del MATTM in merito alla valutazione dei potenziali impatti sulle aziende agricole, con particolare attenzione verso quelle caratterizzate da produzioni di qualità, ove presenti, di seguito si riportano le informazioni atte a descrivere il territorio e il patrimonio agroalimentare dell'area di studio e l'analisi dei potenziali impatti ad essi relativi.

### **Territorio e patrimonio agroalimentare**

L'analisi del territorio sia a scala vasta che a scala locale, con particolare riferimento all'area interessata dagli interventi previsti dal PSA, è stata effettuata mediante l'utilizzo dell'uso del suolo desunto dalla cartografia prodotta nell'ambito della Pianificazione esistente (Piano Territoriale Regionale della Lombardia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia, Piano di Governo del Territorio, e relative varianti, del Comune di Montichiari e del Comune di Castenedolo e del Comune di Ghedi), e dalle informazioni disponibili sul geoportale della Provincia di Brescia e su quello della Regione Lombardia.

In riferimento al sistema colturale e all'identificazione delle aree agricole sono stati considerati principalmente: la struttura e la produzione delle aziende agricole, analizzando i dati di superficie agricola totale e utilizzata; il numero delle aziende agricole; gli allevamenti; i prodotti e i processi produttivi agroalimentari di qualità, con riferimento ai prodotti D.O.P., I.G.P. e I.G.T.. I suddetti dati sono stati desunti da quanto rilevato per il 6° Censimento dell'agricoltura del 2010, dai dati e dalla cartografia presenti nei Piani di Governo del Territorio (PGT) dei Comuni di Montichiari, di Castenedolo e di Ghedi, dal geoportale della Regione Lombardia e dalla sitografia esistente in merito ai prodotti tipici della zona di indagine.

Nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Brescia il territorio è stato suddiviso in 25 unità di paesaggio (UdP) e l'area di studio ricade nell'unità 22 "Alta pianura asciutta da Montichiari a Bedizzole". In base a quanto riportato nella relazione illustrativa del citato PTCP il territorio è "caratterizzato da un diffuso paesaggio agricolo che risulta però disconnesso e interferito dallo sviluppo urbano; in particolare la presenza di due aeroporti nella zona nord ovest influenza questa frammentazione. Nella zona a sud di Montichiari resistono invece ancora ben visibili le trame storiche del paesaggio agricolo tradizionale". Una piccola porzione a nord dell'area di studio ricade nell'UdP 20 "Area metropolitana di Brescia e conurbazione", caratterizzata dalla massiccia antropizzazione che si sviluppa soprattutto lungo i principali assi infrastrutturali che si dipartono dal capoluogo, con la conseguente formazione di

aree intercluse, separate dalla restante matrice agricola. Al margine sud di questa conurbazione resistono le emergenze morfologiche del Monte Betto e della collina di Castenedolo.

L'area in esame ricade principalmente nel territorio del comune di Montichiari, che è localizzato nella fascia di pianura ad est del capoluogo provinciale. L'intero territorio comunale è solcato da una fitta rete di canali ad uso irriguo. L'elemento idrologico principale è costituito dal Fiume Chiese.

L'area di studio comprende anche una porzione dei territori di Castenedolo e di Ghedi, ed una superficie molto esigua ricade nel comune di Carpenedolo.

Il territorio comunale di Castenedolo comprende una zona di pianura ed una zona collinare, che si delinea chiaramente al centro. Buona parte del territorio è urbanizzato, ma l'attività agricola è ancora rilevante. Alle zone urbanizzate ed agricole si alternano aree di interesse naturalistico e paesaggistico, costituite da ambienti boscati della collina ed aree ripariali. Il corso d'acqua più importante che attraversa il territorio di Castenedolo è il torrente Garza ed esso interessa anche il territorio di Ghedi, che è caratterizzato da una morfologia pianeggiante, a vocazione prevalentemente agricola, ed è posto fra il corso del fiume Mella e il Chiese.

### **Uso del suolo**

In merito all'uso del suolo esso è stato trattato nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, nella "parte 2 – Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera" (cfr. paragrafo 4.4.12). Inoltre, è stata redatta la "Carta dell'uso del suolo" (Tavola P2\_T10), che riporta i dati forniti dalla regione Lombardia in merito alla banca dati "Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali" (DUSAF).

### **Patrimonio agroalimentare**

Tra i prodotti D.O.P. della provincia di Brescia vi sono diversi formaggi, tra i quali alcuni interessano anche l'area in esame: gorgonzola, Grana Padano, Provolone Valpadana, Quartirolo lombardo, Salva Cremasco e Taleggio.

Nella zona di produzione e di stagionatura della D.O.P. "Gorgonzola" ricade anche l'intero territorio della provincia di Brescia. Il gorgonzola ha una crosta compatta, ruvida e dura di colore rossastro. La pasta bianca o paglierina è burrosa e fondente, con la presenza di piccole venature grigio-verdi o bluastre dovute allo sviluppo di muffe che ne determina il caratteristico gusto, colore e l'aspetto inconfondibili. Esistono due tipi di Gorgonzola: il "dolce", cremoso e con modesta presenza di muffe, e il "piccante", più stagionato e consistente, caratterizzato da diffuse venature dal sapore piccante.

L'intero territorio provinciale di Brescia ricade anche nella zona di produzione, come da relativo disciplinare, del Grana Padano D.O.P., formaggio a pasta dura cotta, prodotto con latte di vacca proveniente da due mungiture, parzialmente scremato per affioramento naturale.

In base al relativo Disciplinare di produzione la zona di provenienza del latte, di trasformazione e di elaborazione del formaggio "Provolone Valpadana" comprende il territorio amministrativo della provincia di Brescia. Del Provolone Valpadana esistono due tipologie: il "dolce" che si distingue per l'uso del caglio di vitello, la stagionatura che non supera i 2-3 mesi e il sapore delicato e

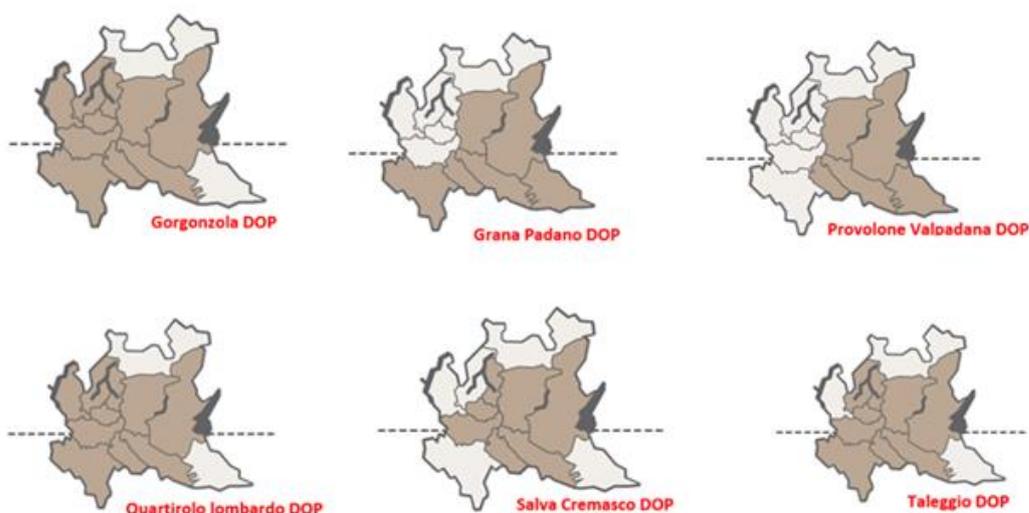
burroso; il "piccante" per cui si usa il caglio di capretto o agnello, la stagionatura va da un minimo di 3 mesi a oltre 1 anno e il sapore è più pronunciato. Le diverse forme hanno in comune la crosta liscia e lucida di colore giallo dorato, a volte tendente al bruno e possono presentare leggere insenature determinate dalle corde di sostegno.

La zona di provenienza del latte, di trasformazione e di elaborazione del formaggio "Quartirolo lombardo", in base al relativo Disciplinare di produzione, comprende il territorio amministrativo delle provincie di Brescia, Bergamo, Como, Cremona, Milano, Pavia e Varese. Ha la forma parallelepipedica quadrangolare; la maturazione va da 5 giorni, per il prodotto fresco e pronto al consumo, a 30 giorni e oltre per un prodotto "maturo". Presenta crosta sottile e morbida, bianco rosata tendente al grigio-verde con la stagionatura.

Il "Salva Cremasco" DOP è un formaggio molle da tavola a pasta cruda, prodotto esclusivamente con latte di vacca intero tal quale, a crosta lavata, con stagionatura di oltre 75 giorni. La zona di produzione della suddetta D.O.P. comprende l'intero territorio delle provincie di: Bergamo, Brescia, Cremona, Lecco, Lodi, Milano.

La zona di produzione del formaggio a denominazione di origine "Taleggio" comprende, per la regione Lombardia, l'intero territorio delle provincie di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Milano, Pavia. Il Taleggio si presenta in forma di parallelepipedi quadrangolari; la crosta è sottile, di consistenza morbida e di colore rosato naturale, con presenza di muffe caratteristiche color grigio e verde-salvia chiaro; la pasta è uniforme e compatta, più morbida sotto la crosta e a fine stagionatura, più friabile al centro della forma.

Di seguito si riporta un'immagine con stralci, tratti dall'Atlante dei prodotti della Lombardia (Regione Lombardia - ERSAF Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste, 2017), relativi all'area di produzione dei citati formaggi.



Nel territorio provinciale vi è la produzione di due oli D.O.P.: l'olio extravergine d'oliva Garda e l'Olio extra-vergine di oliva Laghi Lombardi. Quest'ultimo, in base al relativo disciplinare di produzione (GUR n.234 del 7/10/1998), ha tra le zone di produzione alcuni comuni della provincia di Brescia esterni all'area in esame.

In base al Disciplinare di produzione dell'olio extravergine di oliva a denominazione di origine protetta "Garda" (ultimi aggiornamenti GU n. 235 del 09/10/15 - GU n. 261 del 09/11/15 - GUUE C 131 DEL 14/04/2016), accompagnata dalla menzione geografica aggiuntiva "Bresciano", tra le zone di produzione sono compresi molti comuni della provincia di Brescia, alcuni limitrofi all'area in esame, come si può notare dalla figura seguente, tratta dal citato Atlante.



La varietà principale con cui si ottiene l'olio extra vergine d'oliva Garda D.O.P. è la Casaliva, specie autoctona del lago di Garda. Le altre ben note cultivar sono il Leccino, il Rossanel, la Raza, il Moraiolo, il Pendolino e il Frantoio.

L'area di studio ricade nella zona di produzione di 2 vini I.G.T.: I.G.T. Benaco Bresciano e I.G.T. Montenetto di Brescia.

La zona di produzione delle uve per l'ottenimento dei mosti e dei vini atti ad essere designati con la indicazione geografica tipica "Montenetto di Brescia", in base al relativo disciplinare di produzione, comprende l'intero territorio dei comuni di Azzano Mella, Borgosatollo, Capriano del Colle, Castenedolo, Flero, Poncarale. La zona di produzione del suddetto vino è limitrofa all'aeroporto, nella zona che ricade nel comune di Castenedolo, ma a ridosso della struttura non vi sono vigneti.

Proficua è anche la produzione dei vini D.O.C.: D.O.C. Garda, D.O.C. Garda Classico, D.O.C. Riviera del Garda o Garda Bresciano.

Per Riviera del Garda Bresciano si intende la zona viticola della provincia di Brescia che occupa il territorio Gardesano delle colline comprese fra la riva di Salò e Desenzano ad oriente ed il corso del fiume Chiese ad occidente.

L'area in esame ricade anche nell'area di produzione dei seguenti prodotti: salame cremona I.G.P., cotechino di Modena I.G.P., Mortadella Bologna I.G.P., Salamini Italiani alla Cacciatora D.O.P., Zampone Modena I.G.P..

Accanto ai prodotti agroalimentari che vantano il riconoscimento dei marchi europei (D.O.P., I.G.P.), esiste per ciascuna Regione italiana un elenco di prodotti agroalimentari tradizionali (P.A.T.). Questi prodotti sono normati dal decreto legislativo n. 173 del 1998 e poi dal decreto

ministeriale n. 350 del 1999, che dà mandato alle Regioni di elaborare il proprio elenco di prodotti tradizionali e di aggiornarlo periodicamente.

La Regione Lombardia ha approvato il primo elenco dei prodotti agroalimentari tradizionali nel 2000, a cui sono succeduti diversi aggiornamenti, l'undicesima revisione dell'elenco dei prodotti agroalimentari tradizionali della Regione Lombardia, aggiornata a marzo 2017, descrive 250 prodotti. Tra di essi quelli ricadenti nell'intera provincia di Brescia sono: luganega, mortadella di fegato al vin brulé, prosciutto cotto, salame di filzetta, salame Milano, salamina mista, soppressata bresciana, verzini, caprino a coagulazione lattica, caprino a coagulazione presamica, caprino vaccino, casolet, fiurì o friurit, fontal, formaggio d'alpe grasso, formaggio d'alpe misto, formaggio d'alpe semigrasso, nostrano grasso, nostrano semigrasso, robiola bresciana, tombea, strachet, tartufo nero.

### Sistema colturale

Nella provincia di Brescia la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) nel 2010 ha avuto un incremento dell'1,3% rispetto al 2000, mentre per lo stesso periodo si ha una diminuzione della Superficie Agricola Totale (SAT) pari al 12,9% e del numero delle aziende che scende da 16.603 a 12.781 (variazione del 23%). La diminuzione della SAT e del numero di aziende rispecchia l'andamento regionale, seppure con percentuali diverse, dello stesso periodo, mentre per la SAU in Lombardia si registra un decremento che è anche maggiore di quello nazionale. Il contrasto nell'andamento della SAU tra la provincia di Brescia ed il dato regionale è dato dalla forte diminuzione della SAU per alcune province lombarde: Bergamo e Sondrio.

La Lombardia presenta una quota di superficie agricola investita a seminativi pari a 58,2% della SAU, mentre la superficie destinata alle coltivazioni legnose agrarie è 3% ed i prati permanenti ed i pascoli sono il 19%. Le percentuali, però, cambiano andando nel dettaglio delle fasce altimetriche, in quanto si ha una netta concentrazione dei seminativi in pianura (92,1%).

Nelle aree collinari sono molto diffuse le coltivazioni legnose agrarie, inclusa la vite, mentre in montagna la percentuale prevalente della SAU è costituita, con il 69%, dalle foraggere permanenti (prati permanenti e pascoli).

Il territorio comunale di Montichiari occupa una superficie di 8.119 ettari, la superficie agricola totale (SAT) è pari a 6.231 ettari, mentre la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) è di 5.834 ha.

La superficie agricola netta utilizzata per le coltivazioni (escludendo superfici orticole, serre, piccoli frutti, piante arboree e legnose, tare, fabbricati e capezzagne) è di 4.507 ettari, ripartiti come riportato nella tabella seguente.

TIPO DI COLTURA	SAU (ha)	PERCENTUALE
MAIS DA GRANELLA	1.833,14	40,67
SILOMAIS E MAIS CEROSO	1.188,97	26,38
PRATO	587,90	13,04
ERBA MEDICA	491,38	10,90

TERRENO A RIPOSO, LAVORATO E/O SEMINATO	7,43	0,16
FRUMENTO/SORGO/ALTRI CEREALI	42,63	0,95
ORZO	253,41	5,62
ALTRE COLTURE MINORI	102,05	2,28
<b>TOTALE</b>	<b>4.506,91</b>	<b>100,0</b>

Il territorio comunale di Castenedolo occupa una superficie di 2.263 ettari, la superficie agricola totale (SAT) è di 1.863 ha, pari al 71% della superficie totale, e sono presenti 56 aziende agricole, mentre la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) è di 1.742 ha. Di seguito si riporta in tabella la ripartizione della superficie agraria per classi di colture.

TIPO DI COLTURA	SAU (ha)	PERCENTUALE
MAIS	643,8	37,0
ERBAIO (MAIS CEROSO E ALTRI CEREALI)	271,5	15,6
PRATO STABILE/PASCOLI	292,0	16,7
FRUMENTO/ORZO	262,3	15,1
PRATI AVVICENDATI/ERBA MEDICA	148,2	8,5
ORTIVE PIENO CAMPO (PISELLI, POMODORI)	10,0	0,6
COLTURE PROTEO-OLEAGINOSE ED INDUSTRIALI (SOIA, COLZA, GIRASOLE)	36,8	2,1
VIVAI ORNAMENTALI (IN PIENO CAMPO E IN SERRA)	4,3	0,2
INCOLTO/NATURALE/BOSCO	18,0	1,0
VIGNETO	38,2	2,2
NO FOOD/AREE A RIPOSO/SET-ASIDE	16,8	1,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.741,9</b>	<b>100,0</b>

Il territorio comunale di Ghedi occupa una superficie di 6.076 ha, la superficie agricola totale (SAT) è di 4.437,64 ha, pari al 73% della superficie totale, e sono presenti 257 aziende agricole, mentre la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) è di 4.114,23 ha. La coltura dominante è costituita anche in questo comune dai seminativi, che interessano una superficie di 3.629,05 ha, pari a 88,2 % della SAU. Tra i seminativi dominano i cereali per la produzione di granella (2.365,16 ha).

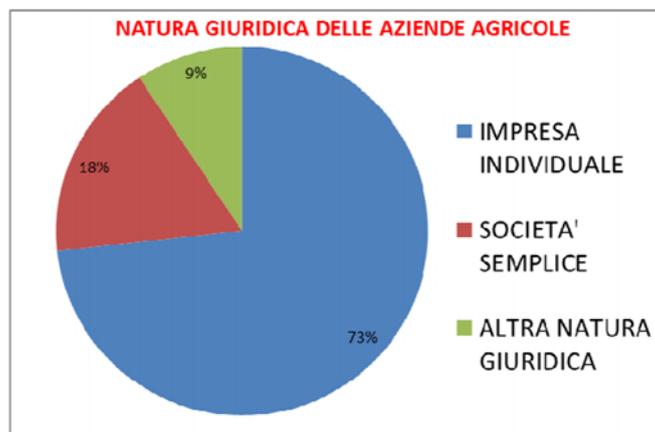
### La struttura e la produzione delle aziende agricole

In Lombardia la forma di possesso di SAU più diffusa è l'affitto (49,5%), mentre nel comune di Montichiari l'affitto è di poco inferiore (43%) al possesso di proprietà (45%), come per il comune di Ghedi, nel quale l'affitto rappresenta il 53% e la proprietà il 55%.

La forma di gestione aziendale più diffusa nel territorio in esame, come in tutta la Lombardia, è quella diretta da parte del conduttore e della sua famiglia, come meglio dettagliato per il comune di Montichiari nella tabella seguente.

	Conduzione diretta del coltivatore				Conduzione con salariati	Totale generale
	Con solo manodopera familiare	Con manodopera familiare prevalente	Con manodopera extrafamiliare prevalente	Totale		
Montichiari	4.727	662	534	5.923	308	6.231
%	75,9%	10,6%	8,6%	95,1%	4,9%	100,0%

La tipologia "azienda individuale" è prevalente rispetto alle altre forme giuridiche, come si evince dal grafico seguente relativo al comune di Montichiari.



Mentre in Italia solamente il 4% delle aziende fa uso di tecnologie informatiche, in Lombardia il 15% circa delle aziende impiega strumenti informatici per le proprie attività lavorative. Il dato per fascia altimetrica evidenzia un maggiore ricorso all'informatica da parte delle aziende ubicate in pianura (19,6%) e quindi anche nell'area in esame.

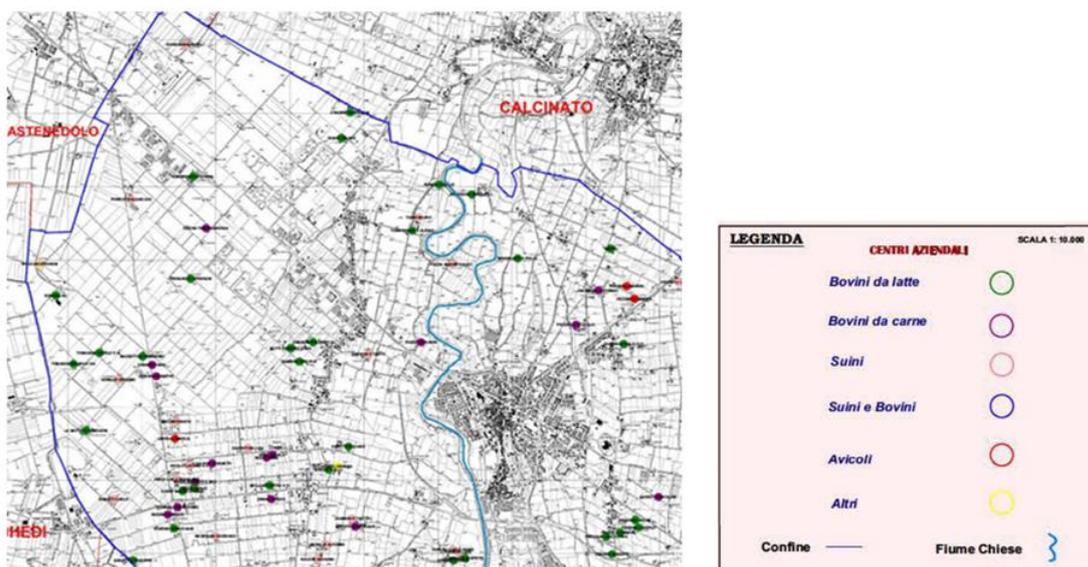
Il fenomeno agrituristico trova marginale diffusione nel territorio in esame, infatti dal Geoportale regionale (agriturismi) risultano censite sette realtà nel territorio comunale di Montichiari, due in quello di Castenedolo e 3 in quello di Ghedi.

## Allevamenti

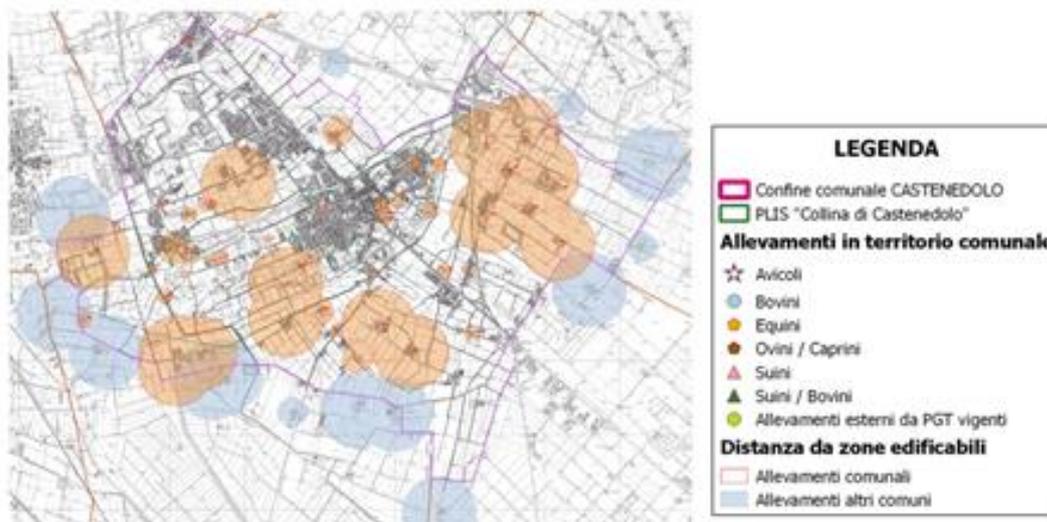
In merito agli allevamenti dell'area in esame si fa riferimento principalmente ai PGT, e relative varianti, di Montichiari, Castenedolo e Ghedi.

Nel territorio comunale di Montichiari, alla data del 31 dicembre 2010, risultano 266 allevamenti. Il numero totale di capi è di 410.025, tra i quali dominano gli avicoli che sono 244.040, seguiti dai suini che sono 85.310, gli altri capi allevati sono così distribuiti: 43.541 cunicoli, 35.769 bovini, 1.365 altri animali (560 pecore, 9 capre, 676 altri ovini, 78 equini con più di 6 mesi, 42 api in arnie).

Gli allevamenti sono distribuiti uniformemente su tutto il territorio comunale, ad eccezione dei centri abitati. Di seguito si riporta uno stralcio, relativo all'area in esame, della carta, tratta dalla relazione della componente agronomica del PGT, con l'ubicazione degli allevamenti.



Nel territorio comunale di Castenedolo, al 2016, risultano presenti 59 allevamenti professionali e 26 allevamenti familiari. La distribuzione dei capi allevati, comprendendo entrambe le tipologie suddette è la seguente: 4.205 bovini, 12.221 suini, 20 ovini/caprini, 76 equini, 70.150 avicoli. Di seguito si riporta uno stralcio della carta "Localizzazione allevamenti zootecnici e distanze minime edificabili", allegata alla relazione "Aspetti agricoli, zootecnici e paesistici" redatta nell'ambito della seconda variante al PGT.



Nel comune di Ghedi sono presenti 97 aziende con allevamenti, per un totale di 262.093 capi così distribuiti: 31.009 bovini, 54.643 suini, 546 ovini, 42 caprini, 44 equini, 175.700 avicoli, 109 conigli.

### Rapporto opera-ambiente

In questa parte sono state individuate e valutate le principali interferenze potenziali che l'opera in esame, in relazione alla configurazione di progetto, potrebbe generare sulla componente ambientale "Territorio e patrimonio agroalimentare", in relazione alle tre dimensioni di lettura dell'opera, utilizzando l'approccio metodologico posto alla base dello SIA. Di seguito si riporta una tabella che riassume il nesso di causalità intercorrente tra azioni di progetto, fattori causali e tipologie di impatti potenziali.

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Dimensione costruttiva</b>		
AC.01 Scoticamento	Asportazione della coltre di terreno vegetale	Perdita di suolo e dei relativi prodotti agroalimentari
Attività di cantiere-lavorazioni	Emissione di gas e polveri	Modifica delle caratteristiche qualitative del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari
Attività di cantiere-lavorazioni	Sversamenti accidentali e gestione acque di cantiere	
<b>Dimensione fisica</b>		
AF.01 Incremento delle infrastrutture di volo e dei piazzali	Occupazione di suolo	Perdita di suolo e dei relativi prodotti agroalimentari
AF.02 Incremento delle aree di sicurezza		
AF.03 Incremento delle aree pavimentate		
AF.04 Incremento dei manufatti		

edilizi		
AF.01 Incremento delle infrastrutture di volo e dei piazzali	Aumento della quantità delle acque di dilavamento e delle acque reflue	Modifica delle caratteristiche qualitative del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari
AF.03 Incremento delle aree pavimentate		
AF.04 Incremento dei manufatti edilizi		
<b>Dimensione operativa</b>		
AO.01 Traffico aereo	Emissione di gas e polveri	Modifica delle caratteristiche qualitative del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari
AO.02 Traffico indotto a terra		
AO.03 Sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche	Modifica delle caratteristiche chimiche e biologiche dei fattori ambientali	Modifica delle caratteristiche qualitative del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari
AO.04 Incremento di manufatti edilizi che generano produzione di reflui		

Con riferimento alla "Dimensione costruttiva" dell'opera in esame, essa potrebbe comportare il consumo di aree agricole e la conseguente riduzione della produzione agroalimentare, in modo temporaneo, per le aree occupate dai cantieri e dai lavori. Tali aree, di estensione limitata, interessano siti strettamente contermini all'area di intervento e nella loro individuazione, si è fatto in modo di minimizzarne la dimensione, per ridurre il più possibile le aree occupate. Considerato che al termine dei lavori, il terreno vegetale proveniente dallo scotico delle aree di cantiere conservato temporaneamente, sarà riutilizzato per il ripristino delle aree stesse di cantiere, l'impatto relativo alla sottrazione delle aree agricole è da considerarsi di entità trascurabile e a carattere temporaneo. In particolare, a valle della demolizione della strada SP37 necessaria per la realizzazione del prolungamento della pista di volo in testata 14, viene previsto il ripristino di tale area demolita riportando la superficie ad uso agricolo, in coerenza con i coltivi adiacenti ad essa.

Inoltre, le attività di lavorazione necessarie per la realizzazione degli interventi in esame possono comportare la produzione di polveri, emissione di gas, sversamenti accidentali, con conseguente alterazione della qualità dei terreni e dei relativi prodotti agroalimentari. La suddetta alterazione può anche essere indotta dalle acque di cantiere.

Nell'ambito del progetto in esame è previsto che, al fine di evitare che le acque di dilavamento dei piazzali possano infiltrarsi nel terreno, la superficie del cantiere sia parzialmente impermeabilizzata, anche per evitare che gli eventuali sversamenti accidentali possano inquinare il terreno, dato che una parte dell'area sarà destinata al transito ed alla sosta dei mezzi di lavoro. Sono state previste le misure da mettere in atto in caso del verificarsi di sversamenti, che costituiscono comunque un impatto avente carattere di eccezionalità in quanto accidentale. Prima delle attività previste presso il cantiere, saranno realizzate le opere di regimazione delle

acque; le acque meteoriche provenienti dalle aree esterne ("acque pulite") e che non interferiscono con l'area di cantiere, verranno raccolte lungo i limiti del cantiere mediante fossi di guardia e convogliate direttamente al recapito finale. Si evidenzia che anche le acque prodotte durante il lavaggio dei piazzali saranno recapitate nella rete di smaltimento delle acque meteoriche; inoltre le acque trattate saranno riutilizzate per le attività di cantiere. Infine, le acque inerenti agli scarichi provenienti dai servizi igienici saranno raccolte e trattate separatamente mediante un trattamento primario ed in un trattamento secondario biologico ad "ossidazione totale". Tutti i suddetti accorgimenti, per le specifiche dei quali si può fare riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, rendono trascurabile la potenziale alterazione delle acque superficiali e di falda e quindi anche delle caratteristiche qualitative del suolo circostante e della relativa produzione agricola.

In merito alle emissioni prodotte in fase di cantiere, le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale, nell'ambito della componente "Aria e clima", hanno dimostrato che i valori di PM10 prodotti dalle attività di cantiere sono alquanto contenuti e l'incremento percentuale rispetto al valore di qualità dell'aria del PM10 complessivo dell'area in esame è anche esso molto basso, inferiore allo 0,2%. In base ai suddetti risultati e in considerazione delle best practice previste durante la cantierizzazione, finalizzate alla riduzione del sollevamento delle polveri nell'atmosfera, si ritengono trascurabili i potenziali impatti sul suolo e sulla relativa produzione agroalimentare, tale da non inficiarne le caratteristiche qualitative.

Per quanto riguarda la "Dimensione fisica" dell'opera in esame, la prevista espansione del sedime aeroportuale comporterà principalmente un ampliamento dell'occupazione del suolo in prossimità delle due testate della pista di volo (in direzione nord e sud) e ad ovest in prossimità dei parcheggi. Rispetto alla superficie occupata dal sedime aeroportuale allo stato attuale, nello scenario futuro è previsto un incremento pari a circa 8%. Per tale motivo si può ritenere trascurabile l'incremento di occupazione del suolo in seguito alla realizzazione degli interventi previsti dal PSA in esame. Inoltre, le aree interessate dagli interventi, che sono interne o contermini al sedime aeroportuale, sono costituite solo in parte (30%) da superfici agricole, rappresentate essenzialmente da seminativi. In considerazione della localizzazione delle superfici sottratte e della loro estensione limitata, rispetto alla diffusione dell'habitat agricolo nell'area di studio, si ritiene trascurabile la perdita di suolo e dei relativi prodotti agroalimentari.

La presenza di nuove aree pavimentate comporterà inevitabilmente un aumento della quantità delle acque di dilavamento e delle acque reflue; la presenza di tali acque potrebbe comportare una alterazione delle caratteristiche qualitative dei corpi idrici ricettori, e quindi del suolo e dei relativi prodotti. Al fine di gestire la maggior quantità di acque di dilavamento è previsto, all'interno del progetto dell'infrastruttura, un sistema di drenaggio che consenta la corretta raccolta e il successivo smaltimento delle acque meteoriche, dimensionato stimando la portata di pioggia che potrebbe generarsi all'interno dell'area aeroportuale, si ritiene quindi trascurabile la potenziale alterazione delle caratteristiche qualitative del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari.

Con riferimento alla "Dimensione operativa" degli interventi previsti, il dilavamento delle acque

di piattaforma, se non adeguatamente gestite e trattate, potrebbe influire sulla qualità dei fattori ambientali, quali principalmente il suolo e le acque superficiali e sotterranee, e, di conseguenza, inficiare la qualità dei prodotti agroalimentari delle aree circostanti. È inoltre prevista la realizzazione di manufatti edilizi, in particolare l'ampliamento del terminal cargo, con il conseguente aumento delle acque reflue: tali acque potrebbero alterare la qualità dei corpi idrici e quindi dei suoli.

È previsto nel progetto un sistema di gestione delle acque meteoriche che permetterà di raccogliere e gestire le acque prima di immetterle nel suolo. Gli edifici di nuova realizzazione previsti nell'area cargo saranno serviti da una rete fognaria, che porterà le portate reflue al depuratore di progetto di proprietà del gestore dell'aeroporto, posto in prossimità dell'area cargo al confine interno del sedime aeroportuale. Una volta depurate, le portate saranno scaricate nel corpo idrico più vicino, compatibilmente alla sua capacità di portata ed al suo regime idrico. L'impianto di depurazione comprende fasi di trattamento primarie e secondarie tali da restituire un effluente di qualità, in modo da renderne possibile lo scarico in un corpo idrico superficiale e consente il corretto smaltimento dei materiali di risulta.

In considerazione della predisposizione prevista del sistema di trattamento delle acque reflue, appena descritta, l'impatto potenzialmente generato dall'aumento della produzione delle acque reflue, sulle caratteristiche qualitative del suolo, può essere considerato trascurabile.

Infine, anche la ricaduta sul terreno delle sostanze emesse, derivanti dal funzionamento dell'intero aeroporto (veicoli, aeromobili, ecc.), potrebbe comportare un'alterazione della qualità dei suoli e dei relativi prodotti agroalimentari interessati. Nello Studio di Impatto Ambientale, nell'ambito della componente "aria e clima", sono stati effettuati degli studi e delle simulazioni, relativi alla produzione di CO<sub>2</sub> e di alcuni inquinanti nello scenario attuale, intermedio (2025) e finale (2030). I risultati delle analisi condotte, per le specifiche dei quali si rimanda allo SIA, hanno permesso di stabilire che l'esercizio aeroportuale previsto per gli scenari futuri non determina una variazione significativa della qualità dell'aria attualmente presente nell'area di studio, nonostante il permanere della generale criticità legata al PM10, ben nota nell'area della Pianura Padana e per la quale il massimo incremento percentuale del contributo aeroportuale registrato sui ricettori, essendo circa pari allo 0,04%, non appare rilevante per l'equilibrio ambientale complessivo.

In conseguenza di questi risultati si ritengono trascurabili i potenziali effetti sul suolo e sui relativi prodotti agroalimentari, tali da non alterarne le caratteristiche qualitative.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.16</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.36	IMPATTI CUMULATI
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.02	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.02	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.02	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0025015 del 2.10.2019	L.04	
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	DVA-2019-0024783 del 1.10.2019	B.02	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>Secondo quanto disposto alla lettera b del comma 1 dell'Allegato V del D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal DLgs 104/2017, la procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'articolo 19 nel documentare le caratteristiche dei progetti deve tenere conto "del cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati".</p> <p>L'obiettivo della norma risiede, quindi, nel far sì che la valutazione degli effetti ambientali determinati dall'opera in progetto non sia limitata solo agli effetti prodotti dalla stessa, quanto anche tenga conto di quelli generati dalle possibili interazioni con altri progetti.</p>			

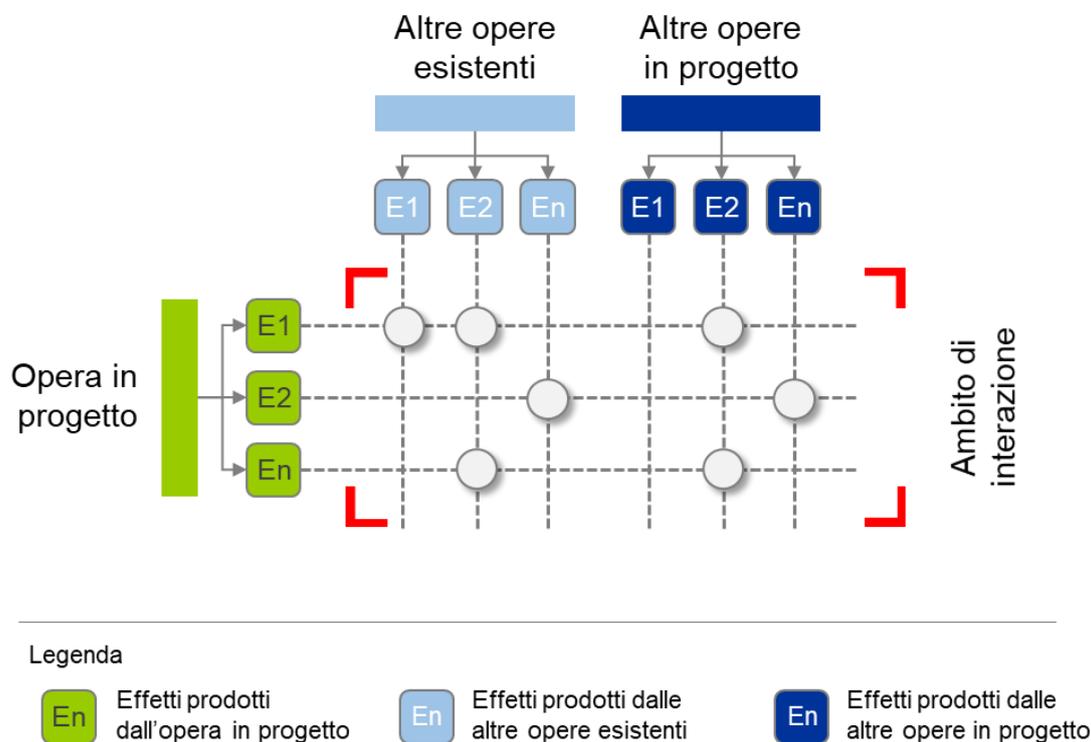


Figura 2 Schematizzazione concettuale degli effetti cumulati

Appare pertanto necessario fare un primo distinguo derivante dallo status dell'opera, se in esercizio ovvero autorizzata ma ancora non esercita. Nella prima casistica gli effetti cumulati sono di fatto intrinsecamente considerati nella condizione "ante operam", la quale fotografa lo stato ambientale delle diverse componenti prima delle modifiche progettuali introdotte dal progetto stesso.

Tale aspetto pertanto comporta che tutte le infrastrutture che attualmente sono attive sul territorio, autorizzate ed in esercizio, sono di fatto ricomprese nello stato di qualità locale dell'ambiente.

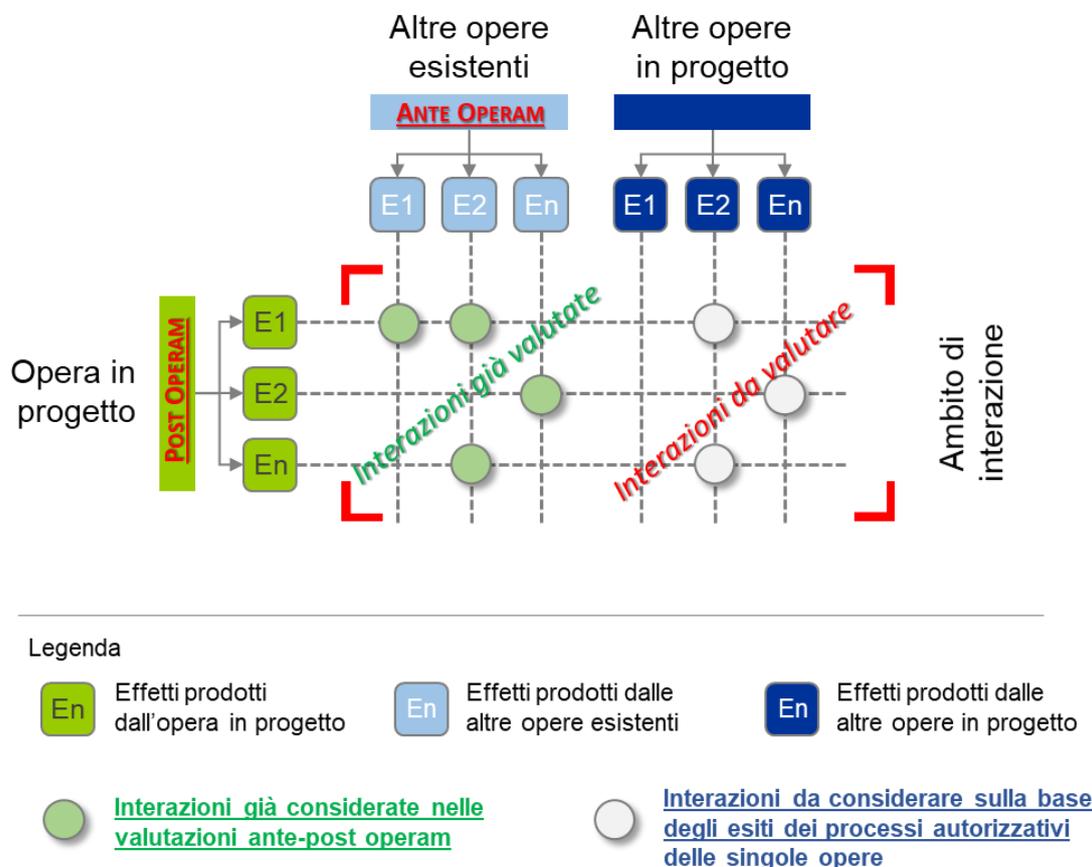


Figura 3 Metodologia per l'analisi degli effetti cumulati

Al fine di meglio comprendere il significato del grafico soprastante si prenda in esame quanto effettuato in merito alla qualità dell'aria. L'analisi del contesto ambientale ha previsto la definizione di una centralina di monitoraggio della qualità dell'aria che fosse rappresentativa del contesto territoriale in cui si inserisce l'aeroporto di Brescia Montichiari.

Tale centralina pertanto tiene in considerazione, con le dovute approssimazioni del caso, dei contributi tipici dell'area di studio in cui si inserisce l'infrastruttura, quali ad esempio l'A4 citata nella nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019 del MATTM e le altre fonti di pressione presenti sul territorio citate dalle altre osservazioni.



Figura 4 Localizzazione centralina per la valutazione della qualità dell'aria in relazione alle sorgenti stradali

Appare evidente che alle medesime considerazioni si può quindi giungere nell'analisi delle altre componenti ambientali, studiate a livello territoriale in relazione alla loro propagazione spaziale e temporale in riferimento al cumulo degli effetti con le sorgenti esistenti.

Tema che resta aperto è invece l'analisi delle opere e progetti che ad oggi non sono stati realizzati ma che hanno avuto le relative autorizzazioni ambientale.

Per soddisfare tale obiettivo, la metodologia utilizzata vede l'identificazione di un "ambito di interazione", intendendo con ciò il campo all'interno del quale sono compresenti quegli specifici effetti ambientali potenzialmente determinati dall'Opera in progetto e dalle Altre opere in progetto, per i quali è possibile determinarsi una loro sovrapposizione.

La definizione dell'ambito di interazione degli effetti costituisce un'operazione processuale, ossia un'attività di progressiva delimitazione del campo, che, nel caso in specie, è stata articolata rispetto a tre criteri di perimetrazione, teorica ed operativa. Nello specifico, muovendo dalla considerazione che le Altre opere in progetto a cui riferirsi sono quelle assoggettate a procedure di valutazione ambientale di livello nazionale e regionale, i criteri adottati ai fini della delimitazione dell'ambito di interazione sono i seguenti:

- 1) Delimitazione spaziale, concernente l'ambito territoriale all'interno del quale sviluppare l'analisi e, operativamente, entro il quale operare la selezione delle Altre opere in progetto;
- 2) Delimitazione temporale, riguardante il lasso temporale all'interno del quale estendere la

- ricerca e la selezione delle Altre opere in progetto;
- 3) Delimitazione fenomenologica, afferente cioè ai modi in cui si realizzano i rapporti tra le opere e tra gli effetti ambientali da queste determinati.

Il primo criterio di delimitazione dell'ambito di interazione, ossia quello spaziale, risulta quello più intuitivo e di più semplice applicazione.

Al fine di rispondere alla domanda relativa al dove delimitare l'analisi, nel caso in specie si è assunto quale criterio quello di individuare l'ambito spaziale di ricognizione in funzione delle analisi condotte nello SIA. A tale proposito, in relazione soprattutto alle analisi condotte per le componenti atmosfera e rumore, e le relative ricadute per le componenti biodiversità e patrimonio agroalimentare, si è ritenuto sufficientemente cautelativo considerare un interno di circa 15 km dall'area di intervento.

Il secondo criterio di delimitazione dell'ambito di interazione, come detto, corrisponde alla necessità di fissare un limite temporale entro il quale circoscrivere la ricerca.

Il criterio in tale ottica adottato è stato quello di riconoscere detto requisito in tutte quelle opere che sono state sottoposte a procedure di valutazione ambientale nell'arco degli ultimi cinque anni, escludendo così le opere già esistenti, le quali saranno considerate eventualmente nello scenario di base, essendo parte dello stato attuale.

Il terzo criterio di delimitazione dell'ambito di interazione, come premesso, attiene ai modi con i quali le opere in progetto e gli effetti da queste determinati entrano in relazione.

All'interno di tale prospettiva di analisi, appare evidente come detti modi siano strettamente connessi alle Azioni di progetto proprie del complesso di opere in progetto considerate ed ai relativi Fattori causali.

A tal riguardo si specifica che, secondo l'approccio metodologico assunto alla base dello studio, con Azione di progetto si è inteso definire un'attività o un elemento fisico dell'opera che presenta una potenziale rilevanza ai fini ambientali, mentre con Fattori causali si è indicato l'aspetto dell'Azione di progetto che rappresenta il determinante di potenziali effetti sull'ambiente.

Sempre con riferimento alla metodologia di lavoro adottata per la valutazione degli impatti potenziali, le Azioni di progetto sono state articolate con riferimento alle tre distinte "opere" che è possibile riconoscere nell'opera in progetto in ragione delle altrettanti dimensioni di analisi, con ciò distinguendo tra "Opera come realizzazione", "Opera come manufatto" ed "Opera come esercizio". Alla luce di tale articolazione, lo schema concettuale prima delineato si articola esso stesso in tre ambiti di interazione specifici, ciascuno dei quali relativo ad una delle tre dimensioni dell'opera, denominati pertanto "Ambito di interazione costruttiva", "Ambito di interazione fisica" ed "Ambito di interazione operativa".

Entrando nel merito dei singoli ambiti, per quanto riguarda l'Ambito di interazione costruttiva, questo considera la somma degli effetti prodotti nel corso della fase realizzativa dall'opera in

progetto e dalle Altre opere in progetto.

Se dal punto di vista temporale appare ovvia la condizione di temporaneità intercorrente tra le fasi realizzative dell'opera in progetto e delle Altre opere in progetto, per quanto concerne gli aspetti spaziali occorre considerare che, a prescindere da situazioni molto particolari e precise, gli effetti che possono derivare sui fattori ambientali sono per la totalità di essi di scala locale, circostanza quest'ultima che impone una prossimità tra le aree di cantiere di entrambe le opere.

Operativamente, ai fini delle analisi successive, si è fatto riferimento alle condizioni riportate nella seguente Tabella 4-1, precisando che queste sono da intendersi come concomitanti dovendo verificarsi entrambe.

<b>Fattori discriminanti</b>	<b>Condizioni</b>	<b>Specifiche</b>
Tempo	Contemporaneità	Nel caso in cui la documentazione progettuale disponibile non contenga una precisa indicazione delle tempistiche di realizzazione, in termini cautelativi sono stati presi in considerazione tutti i progetti con datazione posteriore al 2015 (a partire dal 2016).
Spazio	Prossimità	In considerazione delle principali tipologie di effetti ambientali determinati dalla realizzazione di un'opera, per prossimità si è intesa una distanza intercorrente tra opera in progetto ed altre opere in progetto pari a 500 metri. Come dimostrato dagli studi modellistici e da riscontri teorici, è difatti possibile ritenere che entro tale raggio di distanza si risolva la maggior parte dei possibili effetti ambientali indotti dalle attività di cantierizzazione ed in particolare quelli derivanti dalla produzione di emissioni atmosferiche ed acustiche.

Tabella 4-1 Ambito di interazione costruttiva: Fattori discriminanti e condizioni di interazione

Relativamente all'Ambito di interazione fisica, sempre con riferimento all'approccio metodologico prima descritto, posto che in ragione della dimensione di analisi alla quale si fa riferimento la totalità degli effetti ambientali che possono determinarsi sono ascrivibili alla presenza delle opere in progetto, si ritiene che quelli che possano dare luogo ad un effetto cumulativo riguardano principalmente gli aspetti paesaggistici.

A fronte di tale prospettazione, sotto il profilo operativo il fattore discriminante ai fini del verificarsi delle condizioni di interazione è stato individuato nella prossimità tra opera in progetto ed altre opere in progetto (cfr. Tabella 4-2).

<b>Fattori discriminanti</b>	<b>Condizioni</b>	<b>Specifiche</b>
Spazio	Prossimità	A prescindere dall'esistenza o meno di assi e luoghi di fruizione visiva effettiva, nonché dalla quota del punto di osservazione e dall'ampiezza del cono visivo, aspetti che sono stati indagati nella fase di analisi, l'aspetto che incide in modo significativo sulla possibilità di percepire e leggere un quadro scenico è rappresentata dalla profondità visiva, ossia della distanza intercorrente tra il punto di osservazione e l'oggetto osservato.

		<p>Come risulta dalla letteratura di settore, la profondità visiva può essere articolata in più livelli, ciascuno dei quali corrispondente a determinate condizioni di intelligibilità della scena osservata. Considerato che entro una distanza di 500 metri (primo piano) è associata la possibilità di distinguere i singoli componenti della scena osservata e che, già tra i 500 ed i 1.200 metri (Piano intermedio) corrisponde la possibilità di avvertire solo i cambiamenti di struttura, a favore di sicurezza è stata assunta detta ultima soglia dimensionale come valore limite entro il quale possano determinarsi condizioni di interazione tra le opere in progetto.</p>
--	--	--

Tabella 4-2 Ambito di interazione fisica: Fattori discriminanti e condizioni di interazione

Per quanto in ultimo riguarda l'Ambito di interazione operativa, in tal caso l'individuazione degli effetti ambientali che possono cumularsi è strettamente legata a quelli generati dall'opera in progetto.

Nel caso in specie di un'infrastruttura aeroportuale, risulta evidente come gli effetti ambientali da questo prodotti in fase di esercizio interessano principalmente le tematiche relative all'inquinamento atmosferico ed al rumore, soprattutto in considerazione della maggiore estensione degli effetti potenziali di tali componenti. A tal fine, nell'individuazione dei progetti di altre opere andranno esaminati quelli che potrebbero contribuire alla sovrapposizione degli effetti riferiti a queste tematiche.

Sulla base dell'impostazione metodologica sin qui descritta, sotto il profilo operativo l'analisi è stata condotta secondo la seguente sequenza di attività, di seguito descritte, con riferimento alle finalità ed alle modalità di lavoro specifiche:

**A. Disamina delle Altre opere in progetto**

Obiettivo di detta prima fase di lavoro risiede nel ricostruire il quadro delle Altre opere in progetto i cui effetti possono cumularsi a quelli potenzialmente indotti dall'Opera in progetto, in ragione del duplice requisito di essere localizzate nel medesimo contesto territoriale di riferimento (delimitazione spaziale) e dell'essere state sottoposte a procedure di valutazione ambientale nell'arco degli ultimi cinque anni (delimitazione temporale).

Il quadro della progettualità così ricostruito è rappresentativo dell'"Ambito di interazione teorico" in quanto formato dell'insieme delle Altre opere in progetto che, per il solo fatto di avere in comune con l'Opera in progetto i due suddetti requisiti, possono dare luogo, per l'appunto teoricamente, al cumulo degli effetti.

Operativamente, ai fini della ricostruzione del quadro della progettualità si è fatto riferimento ai portali web delle Autorità competenti alle valutazioni ambientali di livello nazionale e regionale, considerando così tutte le diverse categorie e scale dimensionali di opere.

**B. Analisi preliminare delle Altre opere in progetto**

Una volta aver individuato le Altre opere in progetto secondo la delimitazione spaziale e temporale, si passa a verificare la sussistenza delle condizioni di interazione prima

enunciate, ossia ad operare una preventiva delimitazione dell'ambito di interazione sulla base dei modi in cui entrano in relazione le diverse opere in progetto (delimitazione fenomenologica).

L'esito di questa verifica risiede nella costruzione della lista di progetti rispetto ai quali si ritiene possibile che possano determinarsi condizioni di cumulo degli effetti con quelli potenzialmente determinati dall'Opera in progetto e che, in quanto tali, definiscono l'"Ambito di interazione effettivo".

### C. *Analisi degli effetti cumulati*

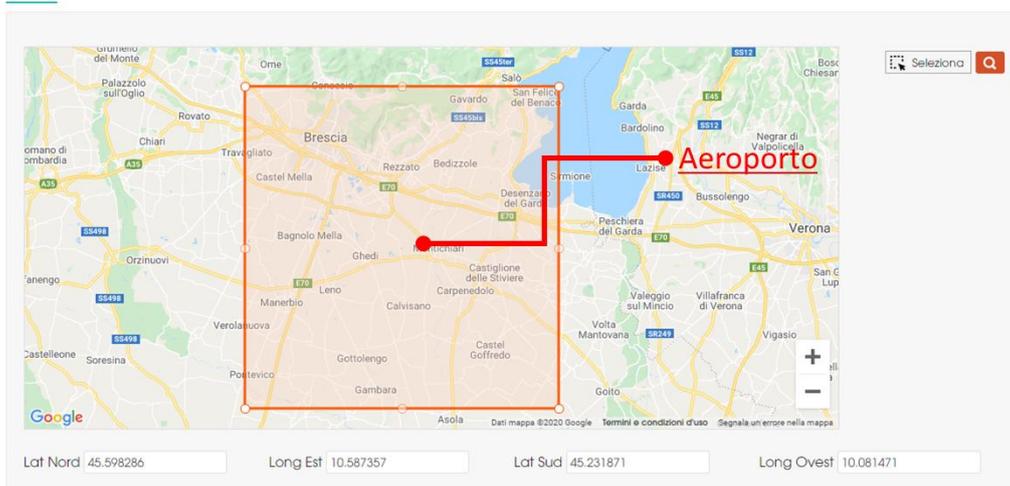
Tale ultima fase è dedicata alla verifica di effetti cumulati su un determinato fattore ambientale, come somma di quelli generati dall'Opera in progetto e dalle Altre opere in progetto desunte in esito alle analisi di cui al punto precedente.

La stima degli effetti cumulati è condotta sulla base delle analisi effettuate nel presente studio e con riferimento alle informazioni contenute negli Studi ambientali relativi alle altre opere in progetto.

## Disamina delle altre opere in progetto – VIA Nazionale

Il primo step è stato quello di analizzare le altre opere sottoposte a procedura di Valutazione Ambientale Nazionale, partendo dall'analisi del portale VIA – VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (<https://va.minambiente.it>)

### Ricerca territoriale



Da tale analisi sono emerse le seguenti opere:

- Sviluppo del progetto di trasformazione a stoccaggio di gas naturale del giacimento di Bagnolo Mella ai fini del rilascio della concessione di stoccaggio denominata "Bagnolo Mella Stoccaggio" *data DEC VIA 2014*;
- Ampliamento dell'impianto di smaltimento rifiuti speciali pericolosi, non pericolosi tossico nocivi in comune di Montichiari (BS), loc. Casalunga di Vighizzolo; *data DEC VIA 2007*
- Riprofilatura della discarica di II categoria categoria tipo B in località Casalunga Vighizzolo

nel comune di Montichiari (BS) data DEC VIA 2002;

- Discarica di II categoria tipo B per lo smaltimento di rifiuti speciali e tossico nocivi da realizzarsi nel comune di Montichiari (BS), località Casalunga-Vighizzolo data DEC VIA 1996;

Applicando il principio temporale emerge come tutti gli interventi individuati hanno ottenuto il decreto VIA in date antecedenti al 2015 ed è pertanto ragionevole supporre che alla data di analisi dello SIA fossero già considerabili come attive e ricomprese nell'analisi dello stato ante operam.

### **Disamina delle altre opere in progetto – VIA Regionali**

Successivamente si è quindi passati ad effettuare le disamine dei progetti a competenza Regionale, Provinciale e Comunale. A tale scopo si è fatto riferimento al database Silvia (<http://silvia.regione.lombardia.it/>).

Con riferimento alle VIA Regionali nell'ambito di intervento, applicando il criterio temporale e spaziale così come effettuato per le procedure nazionali risulta presente unicamente la procedura relativamente al progetto "Realizzazione di una nuova grande struttura di vendita non alimentare all'interno dell'ambito D del P.I.I. denominato "Mella 2000" in comune di Roncadelle (BS)". Tale procedura, avviata nel 2015 ad oggi non risulta conclusa e pertanto non valutabile nell'ambito dell'analisi degli effetti cumulati.

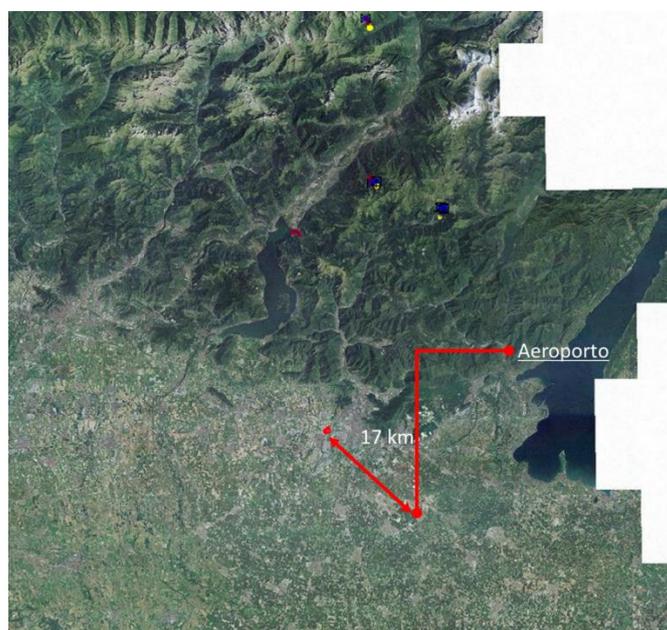


Figura 5 Procedure Regionali database SILVIA

### **Conclusioni**

In relazione a quanto riportato nella parte di analisi gli effetti cumulati presenti sul territorio con altre opere sono stati valutati nell'ambito delle analisi dello stato attuale delle componenti ambientali. Ad oggi, in relazione alle principali procedure di VIA Nazionali e Regionali non si rilevano progetti approvati ricadenti nell'ambito dei criteri spaziali e temporali presi a riferimento.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.17</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.37 – M.38 – M.39	PMA
Comune di Carpenedolo	DVA-2019-0027977 del 24/10/2019	C.04	
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.01 – O.05	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.01 – G.05	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.01 – S.05	
Comune di Montichiari	DVA-2019-0025497 dell'8.10.2019	C.11	
Comune di Castenedolo	DVA-2019-0025339 del 7.10.2019	C.15	
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	DVA-2019-0024783 del 1.10.2019	B.01 – B.05	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>Nel Piano di Monitoraggio Ambientale presentato non è indicato esplicitamente il riferimento alle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)", ma si sottolinea che nella sostanza e quindi nelle indicazioni del monitoraggio per le singole componenti ambientali tale riferimento sia stato seguito.</p> <p>Come indicato nelle Linee Guida sopra citate infatti il PMA redatto riporta per ogni componente ambientale i riferimenti normativi, gli obiettivi del monitoraggio, la metodologia e la strumentazione da utilizzare, i punti di monitoraggio, i parametri analitici da valutare e l'articolazione delle attività secondo l'indicazione di durata e frequenza dei monitoraggi.</p> <p>Ai fini di una rappresentazione univoca dei punti di monitoraggio di tutte le componenti ambientali, come richiesto, è stata redatta una planimetria in cui sono stati localizzati i punti di monitoraggio (vedi Allegato 2 - "Planimetria di localizzazione dei punti di monitoraggio").</p> <p>Nello specifico vengono monitorate le componenti aria e clima, acque superficiali, fauna, vegetazione e rumore.</p> <p>In merito ai punti relativi al monitoraggio della qualità dell'aria questi sono identificati con i codici ATM_01 e ATM_02, corrispondenti rispettivamente ai ricettori R1 ed R2 indicati nel documento PMA_R01 presentato. La scelta è stata effettuata sulla base della presenza di ricettori a destinazione residenziale e dei risultati ottenuti dal modello di simulazione nello studio</p>			

atmosferico contenuto nel SIA.

Relativamente ai punti di monitoraggio del rumore, allo stesso modo, sono stati identificati nell'elaborato grafico sopra citato quattro punti indicati come RUM\_01, RUM\_02, RUM\_03 e RUM\_04 corrispondenti rispettivamente ai punti LIPO-01, LIPO-02, LIPO-03 e LIPO-04 del PMA\_R01. Si ricorda come i punti RUM\_01 e RUM\_02 (LIPO-01 e LIPO-02) sono proprio di un sistema di monitoraggio della Società di gestione, attualmente esistente; a questi sono stati incrementati altri due punti per il controllo del rumore aeroportuale al post operam. Come per la componente Aria e clima, la scelta della localizzazione dei punti di monitoraggio è stata effettuata sulla base della presenza di ricettori a destinazione residenziale e dei risultati ottenuti dal modello di simulazione nello studio acustico contenuto nel SIA. Sempre in considerazione della componente rumore, sono stati indicati altri 3 punti (RUM\_C\_01 e RUM\_C\_02) per il monitoraggio dei livelli sonori durante la fase di corso d'opera.

Per quanto riguarda la fauna è stato indicato un unico areale (FAU\_01), corrispondente alle zone di manovra nella parte airside, al fine di monitorare il fenomeno del wildlife strike. Per la vegetazione, invece, è stata individuata un'area in corrispondenza ai terrapieni così come previsti dal SIA (VEG\_02) e due punti rappresentativi dei filari arborei previsti lungo la SP37 (VEG\_01 e VEG\_03).

In merito, invece, alla componente acque superficiali sono stati previsti due tipi di monitoraggio: il monitoraggio della qualità delle acque superficiali ed il monitoraggio degli scarichi al suolo.

In relazione alla prima tipologia sono stati individuati in planimetria due punti in corrispondenza dei due depuratori, attuale e futuro, (IDR\_SUP\_01 e IDR\_SUP\_02), al fine di monitorare le acque scaricate da prelevare all'interno del pozzetto di ispezione dei depuratori; inoltre sono stati individuati altri due punti in corrispondenza del Torrente Garza (IDR\_SUP\_03 e IDR\_SUP\_04) finalizzati al controllo del corpo idrico ricettore, collocati a monte e a valle dei depuratori.

Relativamente alla seconda tipologia inerente al monitoraggio degli scarichi al suolo sono stati individuati 18 punti di monitoraggio (da IDR\_SCA\_01 a IDR\_SCA\_18) al fine di controllare le acque da scaricare immediatamente a monte del punto dei pozzi drenanti, nei quali avverrà il campionamento e la successiva analisi delle acque.

Con particolare riferimento al monitoraggio acustico dell'aeroporto le azioni di monitoraggio individuate nell'ambito dello SIA sono finalizzate a verificare il contributo emissivo di origine aeroportuale connesso sia all'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale, ovvero al monitoraggio del rumore aeronautico indotto dagli aeromobili, sia alla realizzazione delle opere previste dal PSA, ovvero dalle attività di cantiere previste nelle diverse fasi di attuazione del Piano di Sviluppo.

### **Ante Operam**

Non si ritiene sia di competenza del Proponente provvedere al monitoraggio e alla caratterizzazione acustica delle altre sorgenti presenti nel territorio in quanto tale attività, come

da normativa nazionale e regionale, rientra tra i compiti del Comune territorialmente competente e di ARPA Lombardia. La normativa regionale stessa (LR n.13 del 10.08.2001) indica infatti come *"le attività di vigilanza e controllo in materia di inquinamento acustico sono svolte dai comuni e dalle province, nell'ambito delle competenze individuate dalla legislazione statale e regionale vigente, avvalendosi del supporto dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, ai sensi della legge regionale 14 agosto 1999, n. 1"*.

Il monitoraggio Ante Operam previsto è quindi finalizzato alla caratterizzazione della sola sorgente aeroportuale e alla definizione dello stato dei luoghi antecedente all'attivazione dei cantieri specifici delle opere senza dover individuare e valutare i contributi emissivi delle altre sorgenti. L'attuale sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale già provvede a verificare il contributo emissivo di origine aeroportuale sul territorio in accordo alla normativa nazionale e regionale di riferimento. Si fa presente come questo sia già oggetto di verifica e controllo di corretto funzionamento da parte di ARPA Lombardia attraverso specifiche indagini sul campo.

### **Post Operam**

Per lo scenario di post operam come riportato nel documento PMA\_R01 al par. 7.2.4 e come sopra esplicitato, si prevede l'installazione di due stazioni di misura aggiuntive ad integrazione dell'attuale sistema di monitoraggio aeroportuale. Le caratteristiche delle stesse nonché la loro localizzazione sarà oggetto di maggior approfondimenti in fase di progettazione delle nuove centraline secondo tutte le indicazioni previste dalla normativa di riferimento (DM 20.05.1999 e DGR 808.2005), dalle linee guida nazionali di ISPRA che dalle indicazioni di ARPA Lombardia stessa. Il DPR 496/1997 prevede infatti che la stessa ARPA territorialmente competente provveda alla verifica di efficienza del sistema di monitoraggio gestito dalla Società di gestione dell'aeroporto, ne consegue pertanto come risulti essere necessaria una fase di concertazione con l'Agenzia stessa per l'individuazione più corretta del posizionamento delle suddette centraline.

Il sistema di monitoraggio così individuato risulta essere, oltre che conforme alla normativa di riferimento, anche in grado di determinare l'indice LVA nelle tre settimane di maggior traffico così come previsto dal DM 31.10.1997. Specifiche campagne fonometriche sul territorio riferite a periodi temporali limitati non risultano coerenti con la normativa di settore ed in grado di fornire valori acustici rappresentativi delle condizioni di esposizione al rumore aeronautico del territorio interessato dall'aeroporto.

### **Corso d'opera**

Nel Piano di Monitoraggio Ambientale allegato allo SIA si riportano le metodiche previste per il monitoraggio acustico in fase di Corso d'Opera (cfr. PMA\_R01, par. 7.3). Le misure saranno eseguite anche preliminarmente all'avvio dei lavori in modo da determinare il rumore ambientale territoriale rappresentativo delle condizioni di clima acustico in assenza delle attività di cantiere. L'esatta localizzazione dipenderà dalla dislocazione delle diverse aree di cantiere rispetto ai ricettori più prossimi al sedime aeroportuale.

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.18	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.40	TERRE E ROCCE DA SCAVO
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.30 – R.31 – R.32	
<b>Controdeduzione</b>			
<p>In merito alla tematica inerente alle terre e rocce da scavo e la richiesta di redazione di un Piano di Utilizzo, si specifica come insieme al PSA sia stato presentato il "Piano organico di gestione delle terre". Tale Piano prevede che le caratterizzazioni ambientali sulle terre siano fatte nelle successive fasi di progettazione per ogni area di intervento e certamente prima della realizzazione dei lavori. Gli esiti delle caratterizzazioni verranno quindi presentati nell'ambito della redazione dei singoli Piani di utilizzo attuativi in funzione degli interventi e delle fasi di realizzazione degli stessi: ciò in considerazione del fatto che l'attuazione degli interventi del PSA avviene in un arco temporale esteso e gli interventi si intendono realizzare per Fasi.</p> <p>L'obiettivo del documento presentato è quello di fornire un quadro organico circa la gestione delle terre e rocce da scavo utilizzate nell'ambito della realizzazione degli interventi previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto di Brescia Montichiari. Tale esigenza si configura per poter avere un primo quadro programmatico degli interventi previsti dal PSA. Il suddetto Piano è pertanto finalizzato a fornire una visione unitaria degli aspetti progettuali ed al tempo stesso ad omogeneizzare le informazioni, rimandando ai Piani di Utilizzo definiti "attuativi" la definizione di dettaglio di quanto previsto dal Piano organico di gestione delle terre. Partendo da tali presupposti il Piano organico di gestione delle terre, se pur redatto ai sensi del nuovo DPR 120/2017 Titolo II, recante "Terre e rocce da scavo che soddisfano la definizione di sottoprodotto", presenta gli aspetti caratteristici di una relazione programmatica, non essendo oggi disponibili tutti gli elementi necessari alla redazione dei Piani di utilizzo attuativi, da redigere ai sensi dell'Art 9 del citato Decreto, a causa della natura stessa dei Piani di sviluppo aeroportuali.</p> <p>In relazione al bilancio complessivo dei quantitativi di materiali interessati dagli interventi previsti si rimanda alla visione dell'Appendice I al "Piano organico di gestione delle terre".</p> <p>Si riporta inoltre quanto indicato al par. 1.2 del suddetto documento: <i>"Si specifica come gli interventi appartenenti al sistema funzionale "E" denominati "Interventi connessi al PSA" non sono oggetto del presente documento, in quanto questi essendo esterni al sedime aeroportuale non rientrano nelle competenze di ENAC, ma della società di gestione infrastrutturale</i></p>			

*interessata. Infatti, nel sistema funzionale "E" sono contenuti quegli interventi strettamente correlati alle opere principali previste dal PSA, rappresentati dalla modifica del tracciato della SP37 e dall'incremento dell'accessibilità aeroportuale attraverso la realizzazione di alcune rotonde di accesso all'aeroporto. Pertanto, tali interventi sono stati considerati nello Studio di Impatto Ambientale come oggetto di possibili interferenze ambientali, ma la tematica specifica riferita alla gestione dei materiali seguirà un procedimento separato, attraverso la redazione dei Piani di Utilizzo attuativi da parte dei gestori infrastrutturali, in fase di progettazione delle infrastrutture stesse".*

Come sopra detto il Piano organico di gestione delle terre non rappresenta un vero e proprio Piano di Utilizzo, pertanto, gli interventi rientranti nel sistema funzionale "E" saranno certamente oggetto di uno specifico Piano di utilizzo attuativo.

Codice di riferimento controdeduzione		Scheda C.19	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Lombardia	nota ENAC prot. n. 31902-A del 20/03/2020	R.01 – R.02 – R.03 – R.04	MOBILITA'
Comune di Carpenedolo	DVA-2019-0027977 del 24/10/2019)	C.01 – C.02 – C.03	
Comune di Montichiari	DVA-2019-0025497 dell'8.10.2019	C.10	
Comune di Castenedolo	DVA-2019-0025339 del 7.10.2019	C.12 – C.13 – C14	

### Controdeduzione

Si segnala, dal punto di vista operativo, 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. Questo tipo di studio, pertanto, non può essere affrontato in modo esaustivo dal proponente ENAC implicando la conoscenza di informazioni proprie di altri gestori. Inoltre si segnala che:

- lo studio sul traffico indotto eseguito mette in evidenza per gli scenari analizzati una trascuratezza del carico di traffico sulla rete, tale da non giustificare l'impiego di risorse per l'esecuzione di detto studio;
- la progettazione della variante della strada provinciale è a carico della Provincia come evidenziato nello SIA e pertanto sarà detto Ente a svolgere le analisi di pertinenza. Si fa infatti presente che la norma citata ha per oggetto la progettazione stradale;
- la verifica non è comunque di pertinenza dello SIA avendo verificato che la trascuratezza dei flussi non implica potenziali impatti ambientali, come riportato nel capitolo 7 della parte 3 ove in sintesi si stima che l'incidenza del traffico indotto in termini di veicoli equivalenti è inferiore al 10% del traffico capacitivo dell'infrastruttura.

L'evidenza delle elaborazioni sviluppate in fase progettuale e nell'ambito dello Studio di impatto ambientale mettono in risalto l'assoluta trascuratezza del contributo e quindi per rispondere alle richieste effettuate si dovrebbe sviluppare uno studio oneroso per il proponente sia in termini di tempi che di costi, senza apportare valore aggiunto significativo al progetto e/o al rapporto dello stesso con il territorio, vista la costante interfaccia già attiva con la Provincia che gestisce l'asse viario principale.

A conferma della trascuratezza del contributo stradale, si evidenzia, come indicato nel documento di aggiornamento nel 2017 del PTR (Piano Territoriale Regionale d'area Aeroporto Montichiari) per lo scenario a medio termine (30.000 movimenti circa e 360.000 tonnellate

merce) che *".....i volumi di traffico a terra indotti dal numero di passeggeri e dal volume di merci trasportate previsti possono essere ragionevolmente sostenuti grazie al quadro delle infrastrutture di trasporto su gomma esistente e in corso di realizzazione..."*.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.20</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MATTM	nota prot. n. 33358/DVA del 23/12/2019	M.04 – M.06 – M.41 – M.42 – M.43 – M.44 – M.45 – M.46	VARIE
Sig. Stefano Belli	DVA-2019-0025621 dell'8.10.2019	O.03 – O.04 – O.07 – O.09 – O.10 – O.12 – O.13	
Gruppo mamme di Castenedolo	DVA-2019-0025519 dell'8.10.2019	G.03 – G.04 – G.07 – G.09 – G.11 – G.12	
SIAMO Castenedolo lista civica	DVA-2019-0025490 dell'8.10.2019	S.03 – S.04 – S.07 – S.09 – S.11 – S.12	
Comune di Montichiari	DVA-2019-0025497 dell'8.10.2019	C.05 – C.06 – C.07 – C.08 – C.09	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024971 - del 2.10.2019	L.01	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024877 del 1.10.2019	L.02	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0025252 del 4.10.2019	L.03	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024577 del 30.09.2019	L.06	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024576 del 30.09.2019	L.07	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024575 del 30.09.2019	L.08	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024574 del 30.09.2019	L.09	
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024573 del 30.09.2019	L.10	
Associazione Circolo	DVA-2019-0024572	L.11	

Legambiente Montichiari	del 30.09.2019		
Associazione Circolo Legambiente Montichiari	DVA-2019-0024835 del 1.10.2019	L.19	
Associazione Cambiarotta di Carpenedolo	DVA-2019-0024783 del 1.10.2019	B.03 – B.04 -B.07 – B.09 – B.10	

### Controdeduzione

In primo luogo, si fa presente che tutte le osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs, 152/2006 e s.m.i. che si trovano pubblicate e scaricabili sul sito del MATTM ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) sono state controdedotte delle precedenti schede. Allo stesso modo nella successiva scheda di controdeduzione si è data risposta alle richieste di integrazioni del MiBACT di cui alla nota prot. 31766-P del 05.11.2019.

Per quanto riguarda lo studio sul Rischio Aereo oggetto di richiesta (M.06), questo è stato effettuato dello SIA ed i contenuti sono indicati alla parte 4.4 del P4.

La metodologia utilizzata vede in primo luogo la descrizione e l'analisi dei Piani di Rischio Aeroportuali dei comuni interessati dall'aeroporto di Brescia Montichiari. Tali Piani sono utilizzati dai comuni per fornire degli strumenti di pianificazione, garantendo la sicurezza dell'uomo e delle cose materiali attraverso la definizione di aree definite geometricamente, ognuna delle quali è caratterizzata da un vincolo di destinazione d'uso. Nello SIA i Piani di Rischio vengono analizzati con la finalità di individuare le zone soggette a limitazione, connesse all'operatività aeronautica, verificando la rispondenza dei Piani alla luce di un'analisi territoriale dello stato attuale e futuro, in previsione degli interventi definiti dal PSA. Si specifica come, essendo l'aeroporto di Brescia caratterizzato da un numero di movimenti aerei annui inferiore a 50.000 non è necessario effettuare valutazioni di rischio poiché è possibile considerare le curve di rischio interne alle aree vincolate. Infatti, secondo quanto indicato dall'art. 715 del Codice della Navigazione, ENAC ha il compito di individuare gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. ENAC, pertanto, ha individuato come soglia per tale valutazione gli aeroporti con movimenti annui superiori ai 50.000 ("Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione - Definizione della metodologia e della Policy di attuazione del Risk Assessment" - ENAC), tra i quali l'Aeroporto di Brescia Montichiari non rientra.

In merito alle richieste di integrazioni da parte del MATTM ed in particolare alla M.42 e M.43 riferite al Piano di Sviluppo Aeroportuale, si specifica, come visibile dagli elaborati cartografici del PSA e della parte progettuale dello SIA, che l'assetto patrimoniale, in particolare il regime di demanialità civile/militare, resta invariato, fatta salva l'acquisizione di aree private da annessere al sedime civile.

Per quanto riguarda invece la cava interna al sedime aeroportuale, per la quale è previsto il

tombamento, tutti i dettagli, approfonditi in funzione del livello di progettazione, sono riportati negli elaborati di progetto ed in particolare nella "Relazione illustrativa degli interventi".

Per quanto concerne la richiesta, espressa dal MATTM, di aggiornamento del cronoprogramma dei lavori (M.44), questo resterà valido e non subirà modifiche; lo stesso sarà eventualmente modificato nelle successive fasi di progettazione dei singoli interventi previsti dal PSA.

In risposta alla richiesta del MATTM (M.41) di fornire aggiornamenti in merito all'attività della Commissione aeroportuale e stato dell'arte della zonizzazione acustica aeroportuale si fa presente che la Commissione Rumore si è riunita il 13 giugno 2018 per riprendere i lavori finalizzati alla zonizzazione acustica. Considerato che da agosto 2019 sono disponibili le tracce radar, elemento fondamentale richiesto anche dagli enti per le analisi e valutazioni successive, le attività della commissione potranno essere riavviate nel corso dei prossimi mesi.

In merito, invece, al tema del traffico aereo, in risposta alle osservazioni che ritengono sottostimati i volumi di traffico aereo e passeggeri previsti (O.03, G.03, S.03, C.07, L.03, L.06, L.07, L.08, L.19, B.03) si vuole specificare come le stime effettuate nel PSA siano state sviluppate attraverso dei modelli previsionali a partire dallo stato attuale. Come anche esplicitato al cap. 17 della Relazione Generale del PSA: *"È però importante ricordare che, poiché il traffico aeronautico dipende fortemente da moltissimi fattori, a volte non controllabili, le previsioni devono essere considerate solo come linee guida; di conseguenza il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve presentare la flessibilità necessaria, per permettere l'adattamento a situazioni non previste e non prevedibili."* Qualora queste stime dovessero subire delle modifiche e si riscontrerà un incremento del traffico al raggiungimento dell'orizzonte di progetto, è chiaro che verrà avviata una nuova procedura di VIA.

Relativamente alla richiesta di fornire riscontri rispetto al numero di movimenti notturni attuali e futuri e relative autorizzazioni (M.04, O.13, G.12, S.12) si fa riferimento alla sentenza del consiglio di stato n 1532/2019 sul DPR 476/99.

In merito alle osservazioni sull'alternativa zero (O.07, O.09, G.07, S.07, L.02, B.07, B.09) si rimanda a quanto riportato al par. 1.1 del P3 del SIA ed in particolare si cita: *"risulta evidente come la promozione dell'alternativa di non intervento sia in controtendenza con la domanda di traffico prevista dal PSA e fundamentalmente con gli obiettivi di pianificazione, non rispettando la pianificazione ordinaria generale e di settore che prevede lo sviluppo aeroportuale nazionale, nonché lo sviluppo specifico dell'Aeroporto di Brescia Montichiari."*

Relativamente alla tematica del bird strike e alle osservazioni che rimarcano il rischio di tale fenomeno (O.04, O.10, G.04, G.09, S.04, S.09, B.04, B.10) si rimanda alle analisi conoscitive condotte nell'ambito della componente biodiversità dello SIA (par. 5.5.2.2 del P2), in cui vengono riportati i report annuali del fenomeno wildlife strike della Bird Control Italy srl relativi

all'ultimo quinquennio disponibile (2014-2018). Dall'analisi dello stato conoscitivo sono stati valutati gli impatti (par. 11.3 del P4), attraverso il calcolo dell'indice  $BRI_2$  per la valutazione del rischio di wildlife strike all'interno degli aeroporti, risultato, dal 2014 al 2018, sempre sotto la soglia di riferimento. Nonostante ciò si specifica come il rischio del fenomeno in esame può essere gestito attraverso l'implementazione di misure preventive e dissuasive già in atto nell'aeroporto di Brescia Montichiari, per le quali si rimanda allo stesso par. 11.3 del P4 (pag. 145), e attraverso il previsto monitoraggio per il controllo del wildlife strike, di cui al documento PMA\_R01.

Per quanto concerne le osservazioni relative alle emissioni di CO<sub>2</sub> (O.12, G.11, S.11), si rimanda al par. 3.1 del P5 per l'analisi relativa all'impatto dell'opera sul clima. Come emerge dai risultati dell'analisi non si afferma l'assenza di emissioni di CO<sub>2</sub>, ma si evidenzia la trascuratezza del dato attraverso il confronto delle emissioni prodotte dalle sorgenti aeronautiche rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte da tutte le altre sorgenti a livello territoriale provinciale e rispetto alle sorgenti aeronautiche del territorio nazionale.

In relazione alle osservazioni del Comune di Montichiari (C.08 e C.09) inerenti ad un possibile impatto diretto sull'abitato di Ro di Sopra, si specifica come all'interno del SIA siano state sviluppate tutte le analisi, anche modellistiche per la stima dell'inquinamento acustico ed atmosferico in corrispondenza del suddetto abitato, al fine della valutazione degli impatti. Tra i ricettori presi in considerazione nelle analisi modellistiche è stato preso in esame anche l'abitato di Ro di Sopra, in corrispondenza del quale è stato previsto un punto di monitoraggio per il controllo della qualità dell'aria. In merito alla componente rumore, invece, le simulazioni effettuate non hanno rilevato criticità in corrispondenza del centro abitato in esame, in quanto le curve di isolivello, espandendosi lungo la direzione della pista di volo, non comprendono quest'area. Per la valutazione generale degli impatti e la definizione degli interventi di mitigazione e compensazione previsti si rimanda alle parti P4 e P5 del SIA.

In ultimo, relativamente alla tematica sul censimento dei siti di approvvigionamento e smaltimento e siti inquinati, oggetto delle osservazioni L.01, L.09, L.10, L.11 da parte dell'Associazione Circolo Legambiente Montichiari, si rimanda a quanto analizzato nel par. 4.4.13 del P2.

Si ritiene necessario specificare come tali analisi siano state sviluppate sulla base di informazioni rese disponibili dal PTCP della Provincia di Brescia e dal Geoportale della Regione Lombardia. Stante il livello di approfondimento progettuale, si ritiene che la verifica di dettaglio relativa all'attuale attività dei siti individuati e all'eventuale integrazione di questi sia oggetto delle successive fasi di progettazione degli interventi previsti dal PSA.

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		<i>Scheda C.21</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MiBACT	nota prot. n. 31766-P del 05/11/2019	Mi.01 – Mi.02	ARCHEOLOGIA

### Controdeduzione

In merito alla richiesta di una verifica preventiva dell'interesse archeologico, si specifica come i consistenti e diffusi interventi di scavo di cui è stato possibile valutare i risultati permettono di ritenere, con sufficiente affidabilità, che si possa ovviare alla realizzazione di indagini preventive, evitando consistenti problematiche organizzative e demandando direttamente, in via cautelativa, all'assistenza archeologica in corso d'opera, in quanto si presuppone che eventuali emergenze archeologiche possano essere affrontate senza particolari complessità durante le lavorazioni a cantiere avviato.

Relativamente alla richiesta di individuazione degli edifici per i quali è prevista la demolizione, di seguito si riporta un approfondimento in merito alla loro rappresentazione cartografica e relativa documentazione fotografica.

Nell'immagine che segue si riporta il confronto tra il sedime esistente (in blu) ed il nuovo sedime di progetto (in rosso) in sovrapposizione alla configurazione attuale da Google Earth.



Come visibile dalle immagini sotto riportate, in corrispondenza dell'area di espansione in testata 14 (lato nord ovest) non è presente alcun edificio. Al contrario, dal lato opposto in testata 32, l'espansione del sedime aeroportuale prevista dal PSA interessa una cascina, per la quale è necessaria la demolizione.



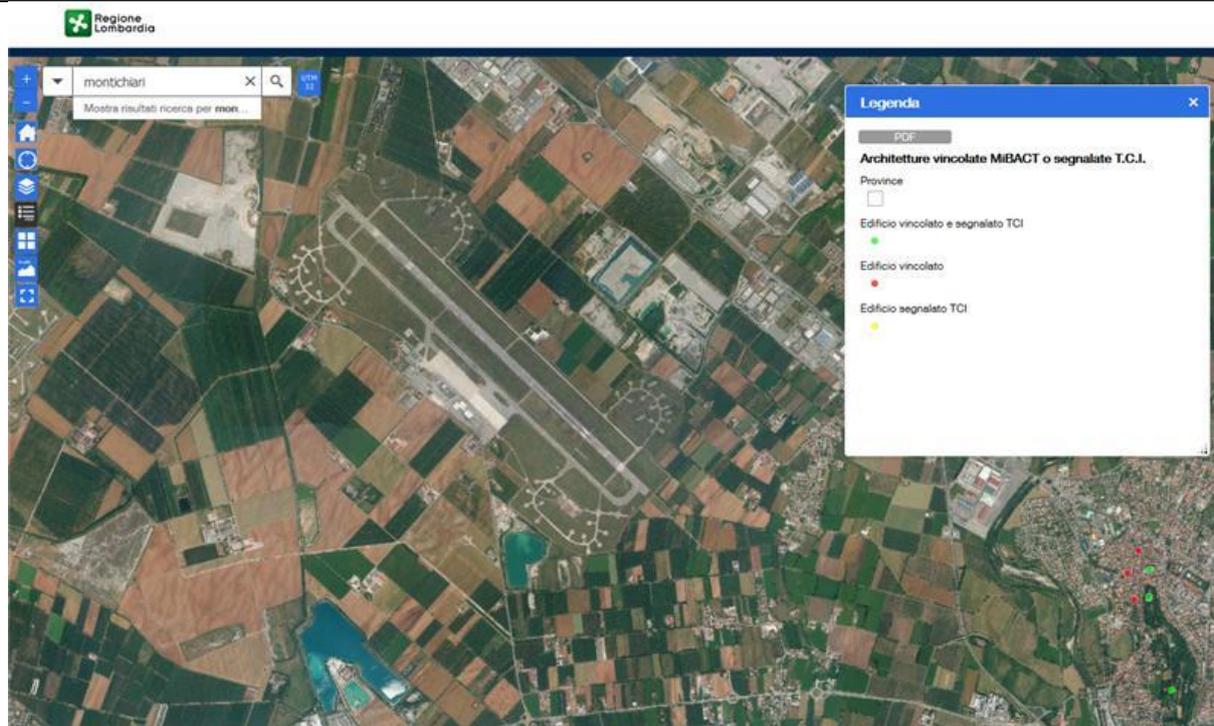
Di seguito alcune foto della cascina.



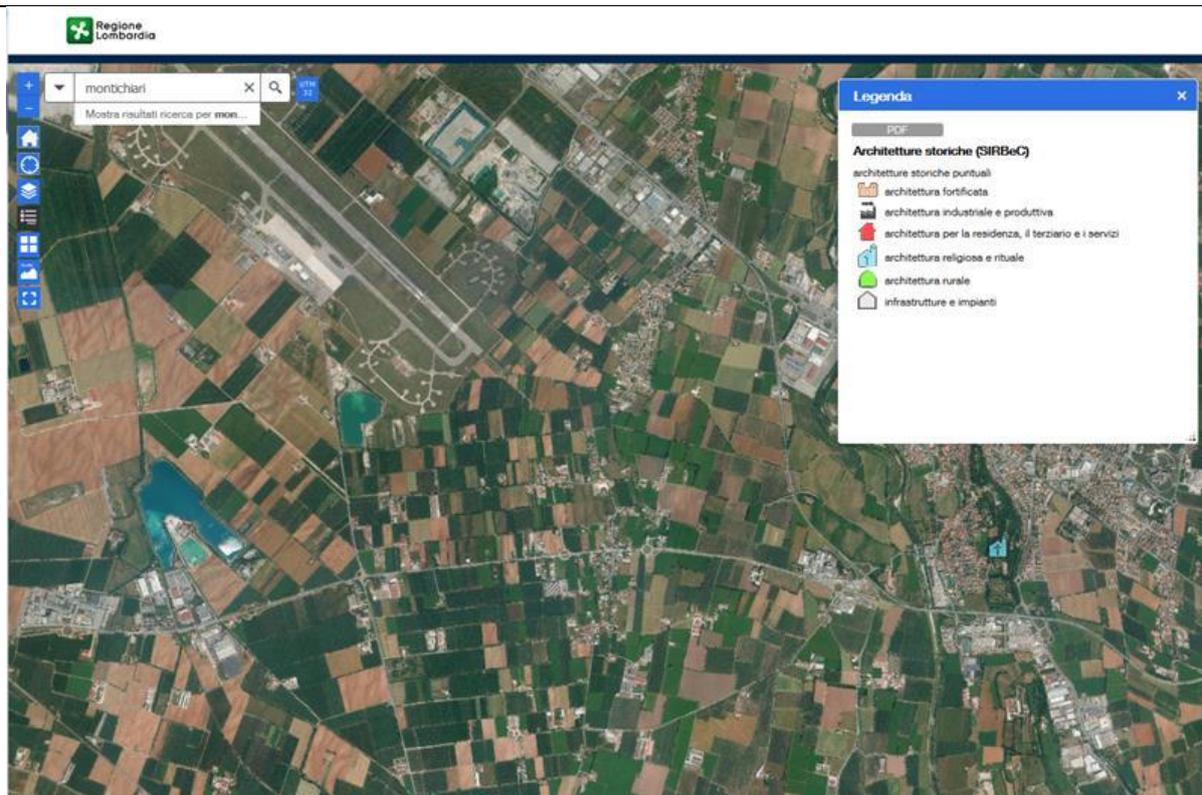


Si sottolinea come tale edificazione non sia indicata come bene vincolato o segnalato dalla banca dati della Regione Lombardia e dalle tavole del Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Montichiari.

In particolare, si è fatto riferimento alle Architetture vincolate MiBACT o segnalate T.C.I.: *"Il servizio contiene i dati del livello informativo relativo alle architetture vincolate e di particolare interesse (Guida Rossa "Lombardia" del Touring Club Italiano). I dati provengono dall'Istituto Centrale per il Restauro (ICR) e dal Segretariato Regionale per la Lombardia del MiBACT e si riferiscono ad edifici e complessi di interesse storico-artistico con almeno una delle seguenti caratteristiche: - vincolati entro l'anno 2010 con decreto ai sensi del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i. (ex L. 1089/1939) - segnalati dalla Guida Rossa edita dal Touring Club Italiano. I dati sono distribuiti su tutto il territorio regionale. Per reperire i dati degli anni successivi al 2010 occorre rivolgersi agli uffici periferici del MiBACT."*



Si è fatto inoltre riferimento alle Architetture storiche (SIRBeC): *"contiene i dati relativi al patrimonio storico architettonico catalogato in SIRBeC (Sistema Informativo Regionale dei Beni Culturali) e individuato attraverso georeferenziazione puntuale e/o poligonale. Il sistema regionale si basa su tracciati compatibili con gli standard ministeriali definiti dall'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione (ICCD). I beni architettonici presentati costituiscono una selezione del patrimonio diffuso sul territorio, risultato di campagne di catalogazione condotte da una pluralità di soggetti. La banca dati SIRBeC è in costante aggiornamento: non è, quindi, da considerare completa né omogenea rispetto alla copertura territoriale. Il pop up di ogni punto o poligono presente sulla mappa consente il collegamento alla risorsa completa pubblicata in lombardiabeniculturali.it, portale regionale dedicato ai beni culturali."*



In ultimo, dalla tavola del Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Montichiari emerge che la cascina in esame non rientra tra le cascine di rilevanza paesistica, come è possibile verificare dallo stralcio sotto riportato relativo all'elaborato di piano "A1.3R2\_Carta condivisa del paesaggio - Componenti Agrarie e dell'antropizzazione culturale"

