

IL MINISTERO DELL'AMBIENTE
DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" in Comune di Brescia (BS) presentata dalla Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. con sede in Caselle di Sommacampagna 37060 (Verona), in data 31 maggio 1999;

VISTA la nota n. Z1 2000-0030641 della Regione Lombardia del 30 agosto 2000, pervenuta il 31 agosto 2000, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/414/31178/98 del Ministero per i beni e le attività culturali del 27 dicembre 1999, pervenuta in data 12 gennaio 2000, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 343 formulato in data 21 dicembre 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che:

- a seguito del Protocollo di intesa del 19 maggio 1998 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, del Ministero della Difesa, Ministero dell'Ambiente, E.N.A.C., D.G.C.A., E.N.A.V., Regione Lombardia, Provincia di Brescia, Comune di Montichiari, Camera di Commercio di Brescia e la Società Aeroporto "Valerio Catullo" è stata decisa l'attivazione da parte della Società "Valerio Catullo" di Verona Villafranca dell'aeroporto di Brescia - Montichiari di origine militare, come sito alternativo sul quale concentrare il traffico civile durante il periodo di chiusura dell'aeroporto di Verona;

- il Ministero dell'ambiente con note del 23 luglio 1998 e del 6 agosto 1998, aveva sottolineato che dato il carattere di temporaneità non si richiedeva l'attivazione della procedura di V.I.A., ma che qualora la Società Valerio Catullo intendesse continuare l'esercizio dell'infrastruttura si sarebbe dovuta richiedere l'attivazione della procedura di V.I.A. di cui all'art. 6 della legge 349/86";
- a conclusione della fase transitoria la società "Valerio Catullo" ha espresso l'intenzione di mantenere in attività l'aeroporto e pertanto ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Brescia Montichiari;
- il progetto riguarda, pertanto, la variazione della destinazione d'uso della struttura aeroportuale già presente sul territorio da traffico militare a traffico aereo commerciale e strumentale;

osservato che:

per quanto attiene il Quadro di riferimento programmatico:

- l'intervento in oggetto scaturisce da una sempre maggiore richiesta di mobilità determinata dagli spostamenti per affari e per turismo e dall'applicazione della "deregulation" nel trasporto aereo che ha comportato la nascita e crescita di nuove compagnie aeree, l'impiego di nuovi aeromobili con l'introduzione dei velivoli di piccole e media capacità, tali da rendere economici anche collegamenti regionali e transfrontalieri e comunque non obbligatoriamente diretti verso i principali hub;
- l'analisi del rapporto tra il progetto e gli strumenti di pianificazione e programmazione è stata sviluppata nello studio di impatto ambientale su quattro livelli (nazionale, regionale, provinciale e locale) verificando la coerenza del progetto con gli obiettivi dei piani e programmi sia a livello trasportistico che della gestione del territorio.

Anche se a livello di Programmazione generale espressa principalmente nel Piano Generale dei Trasporti e regionale dei Trasporti non vi sono previsioni riguardanti gli aeroporti minori, l'aeroporto di Montichiari per la sua dislocazione geografica può consentire di instaurare idonee sinergie con la struttura di Verona Villafranca e può essere considerato complementare rispetto agli altri aeroporti commerciali esistenti nell'area settentrionale del Paese, tenuto anche conto che gli "indirizzi e le linee guida" del nuovo Piano Generale dei Trasporti del marzo 1999 prospettano interventi di potenziamento delle strutture aeroportuali e dei collegamenti limitrofi, in particolare dei collegamenti "punto-punto" anche tra aeroporti minori.

Lo "Studio sullo sviluppo del trasporto aereo minore in Lombardia" approvato dalla Regione nel settembre 1993, riportato anche nel Protocollo d'Intesa del 19/05/98, considera le potenzialità dello scalo di Brescia sia dal punto di vista trasportistico che territoriale, prevedendo per l'aeroporto di Brescia - Montichiari ipotesi di sviluppo che si sostanziano nell'effettuazione di alcuni interventi già realizzati.

La Provincia di Brescia inoltre attribuisce un ruolo strategico allo scalo di Montichiari inserendolo nel Piano Territoriale di Coordinamento ed evidenziando le capacità di supporto allo scalo veronese ed il ruolo di gateway intermodale nella rete provinciale di connessione alle principali reti nazionali. Considerata la preesistenza della struttura aeroportuale si riscontra inoltre la piena coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale regionali, provinciali e locali;

- per quanto riguarda le relazioni tra il progetto ed il quadro pianificatorio per la tutela e la valorizzazione paesistica e ambientale, (Piano Territoriale Paesistico Regionale e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, L. 1497/39 e L. 1089/39 ed i vincoli ex legge 431/85 lett.c e g a protezione dei fiumi,

torrenti e corsi d'acqua ed aree boscate) non si rileva alcun conflitto con l'intervento di riqualificazione dell'aeroporto Gabriele d'Annunzio;

per quanto attiene il Quadro di riferimento ambientale:

- le analisi concernenti gli impatti sull'atmosfera sono state condotte mediante lo sviluppo di simulazioni, le quali hanno considerato le concentrazioni orarie (CO, NOx, SOx, PM) relative all'ora di punta previste in condizioni atmosferiche medie e critiche per la dispersione degli inquinanti in atmosfera.

Sono stati analizzati due scenari di riferimento: anno 2000, relativo alla fase di attivazione definitiva al traffico aereo e anno 2008 relativo alla fase di pieno esercizio dello scalo aeroportuale.

Le simulazioni effettuate non hanno evidenziato particolari criticità per quel che riguarda lo scenario 2000, ove le concentrazioni massime previste si sono mantenute ben al di sotto dei limiti normativi indicati dal D.P.C.M. 28 marzo 1983 "Limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e limiti massimi di esposizione degli inquinanti" e dal D.P.R. 28 maggio 1988 n. 203.

Nello scenario riferito all'anno 2008 sono stati simulati valori per lo più al di sotto dei limiti di legge.

Si sono rilevate concentrazioni prossime alle soglie nell'ora di picco solo per gli NOx in corrispondenza dei ricettori più vicini e comunque con modeste presenze; tali concentrazioni si sono riscontrate con particolari condizioni atmosferiche ed in riferimento ad alcuni ricettori e sono da considerarsi eventi poco frequenti, anche se probabili. In linea generale si ritiene pertanto che nel corso della fase di esercizio dell'aeroporto di Brescia - Montichiari le condizioni di qualità dell'aria siano da ritenersi soddisfacenti;

- i lavori di adeguamento effettuati nell'area aeroportuale non hanno determinato modifiche della circolazione idrica superficiale.

Gli impatti sull'ambiente idrico sono rappresentate dalla pista di atterraggio e dalle vie di collegamento, peraltro già esistenti, che impediscono l'infiltrazione delle acque meteoriche determinandone il deflusso nel terreno.

Il progetto di adeguamento dell'aeroporto ha previsto la costituzione di una rete di raccolta delle acque meteoriche che recapita i fluidi dei canali e fossi. Il progetto inoltre ha dimensionato le tombature e le opere di parziale deviazione dei canali in funzione delle portate critiche, allo scopo di evitare possibili esondazioni dei canali che, per le proprie caratteristiche evolutive, appaiono sempre meno attivi a causa del parziale interrimento.

Per ciò che riguarda la qualità delle acque non sono prevedibili effetti in quanto, oltre a prevedere la rete di raccolta delle acque, è stata realizzato un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia costituito da una serie di vasche disoleatrici e disabbiatrici che consente la reimmissione dei fluidi nella rete idrica. Tale intervento consente di conseguire un probabile buon livello di tutela dell'inquinamento.

A livello di acque sotterranee le potenziali sinergie riguardano la variazione della qualità delle acque sotterranee e di falda determinata dalla dispersione nel suolo delle acque di dilavamento delle piste e dalle possibili ricadute degli inquinanti connessi al traffico degli aeromobili.

Relativamente al primo aspetto si osserva che gli interventi di canalizzazione e trattamento delle acque sembrano consentire idonea salvaguardia dalle acque sotterranee da sversamenti sistematici. Per quanto riguarda quelli accidentali la presenza delle canalizzazioni consente di individuare le modalità di intervento più idonee. La possibilità di degrado delle caratteristiche qualitative delle acque di falda viene esclusa in quanto la precipitazione degli inquinanti risulta scarsamente significativa ed inoltre le caratteristiche di permeabilità dei terreni fanno escludere la possibilità di diffusione di inquinanti, tenendo anche conto del

fatto che la falda acquifera principale è posta a circa 20-30 m dal p.c. a meno di falde secondarie sospese;

- non si rilevano problematiche particolari per gli impatti a carico del suolo e sottosuolo in quanto il progetto non ha determinato l'ampliamento del sedime aeroportuale esistente e non ha comportato la realizzazione di interventi volti a modificare la morfologia dei luoghi;
- relativamente agli impatti sulla vegetazione, le potenziali sinergie riguardano essenzialmente l'eventuale taglio della vegetazione arborea che può interferire con la traiettoria di decollo e di atterraggio degli aerei. Nell'intorno del sedime aeroportuale la vegetazione arborea è in realtà molto scarsa poiché l'utilizzo del territorio è essenzialmente agricolo. Nell'estremità sud-est dell'aeroporto è da segnalare la presenza di filari rispetto ai quali potrebbero essere effettuati interventi di "capitozzamento" delle piante;
- circa gli impatti sulla fauna il problema che essenzialmente si pone è il rischio di "bird-strike" con ricadute sulla sicurezza del volo degli aeromobili. A tal fine nello Studio di impatto ambientale vengono citati tutti quei provvedimenti che sono o dovranno essere adottati al fine di allontanare i volatili dalle zone interessate dal traffico aereo a bassa quota, come ad esempio il provvedimento dell'Amministrazione Provinciale di Brescia sulla discarica R.S.U. posta nelle immediate vicinanze del sito aeroportuale. Tale provvedimento ha riguardato la conversione di uso della struttura destinandola a sito per il deposito dei rifiuti secchi che non costituiscono un elemento di attrattività per i volatili in questione.

Nello studio di impatto ambientale inoltre sono previsti alcuni interventi di mitigazione ambientale da attuare in alcune aree di confine del sedime aeroportuale (lontano dalle piste) ed in particolare lungo il fronte in cui sono collocate le strutture "land side" al fine di ricostituire i caratteri tipici del paesaggio storico della "campagna di Montichiari";

- per quanto riguarda gli impatti sulla componente rumore e vibrazioni, per la valutazione dei potenziali effetti determinati sul clima acustico attuale (considerato nella fase di non esercizio dell'aeroporto) dal volo degli aeromobili, lo Studio di impatto ambientale ha fatto riferimento all'indice di valutazione del rumore aeroportuale (L_{va}) ed ai limiti imposti dal Decreto Ministero dell'Ambiente del 31 ottobre 1997, per il quale vengono individuati tre range di valori da associare a tre relative zone di rispetto: zona A, 65,0 dB(A); zona B, 75,0 dB(A); zona C >75 dB(A).

Per le simulazioni sono stati simulati alcuni scenari di riferimento: anno 2000, relativo alla fase di attivazione al traffico aereo e anno 2008 relativo alla fase di pieno esercizio dello scalo aeroportuale.

Nello scenario di attivazione al traffico si stimano valori di L_{va} particolarmente modesti e assolutamente al di sotto dei limiti ammissibili; nell'intorno del sedime aeroportuale tali valori variano da 50,0 dB(A) a 58,0 dB(A) per le aree corrispondenti al decollo e da 50 dB(A) a 54 dB(A) per le aree corrispondenti all'atterraggio;

- nello scenario al 2008 si stimano valori più elevati rispetto ai precedenti ma sempre al di sotto dei limiti normativi. Si osservano valori di L_{va} variabili tra 50 dB(A) e 65 dB(A) per le aree di decollo e tra 50 dB(A) e 58 dB(A) per le aree corrispondenti all'atterraggio.

La valutazione del clima acustico è stata sviluppata anche in riferimento alla fase di apertura transitoria dello scalo durante la quale è stata effettuata una campagna di misure fonometriche tale da tarare il modello adottato per le simulazioni.

Il clima acustico valutato nel periodo di transitorietà si trova al di sotto dei limiti indicati dalla normativa (L_{va}= 65 dB(A)) demarcando una situazione di tranquillità e rispetto.

Si osserva che condizioni simili a quelle del transitorio potranno verificarsi solamente nell'ultimo orizzonte temporale (2008) in cui i traffici aerei rappresentano il 90% di quelli che hanno impegnato lo scalo nel corso della transitorietà. Si ritiene, pertanto, che il clima acustico atteso per gli scenari futuri legati all'attivazione al traffico aereo dello scalo sia ampiamente soddisfacente e tale da non implicare impatti significativi e, conseguentemente, azioni di mitigazione.

Nello Studio di impatto ambientale sono stati esclusi i rischi sia tenendo conto delle statistiche dell'incidentalità rapportata all'entità dei movimenti aeromobili previsti nell'infrastruttura sia per l'assenza di bersagli d'impatto.

L'intervento in oggetto non comporta modifiche dei caratteri del contesto paesaggistico in quanto lo scalo aeroportuale costituisce una struttura già esistente, e le opere realizzate non modificano gli scenari visivi preesistenti.

Infine gli impianti predisposti per le radioassistenze non creano campi elettromagnetici significativi vista la estrema lontananza dei possibili ricettori dagli impianti.

valutato che:

- l'attivazione al traffico aereo civile dell'aeroporto di Brescia interessa un sito già impegnato per tale attività;
- rispetto alla situazione attuale la situazione, che si è andata e si andrà a configurare, può modificare solo parzialmente l'assetto del sistema ambientale, soprattutto con riguardo alle problematiche indotte dal traffico aereo;
- lo studio di impatto ambientale appare, con riferimento alle dimensioni dell'intervento ed alla sua rilevanza, complessivamente dettagliato e completo nella trattazione degli impatti più rilevanti;
- il ruolo assegnato all'aeroporto di Brescia - Montichiari, essendo quello di integrazione allo scalo di Verona Villafranca all'interno del bacino di utenza del sistema del Garda, presenta una evoluzione graduale nel tempo mantenendo comunque un ruolo di aeroporto minore;
- la stima complessiva dei movimenti annui e nel giorno medio per tipologia di aeromobili, effettuato in funzione della prevedibile composizione del traffico e della capacità dei singoli aeromobili, è sintetizzata nelle tabelle seguenti nei vari orizzonti temporali;

Stima dei movimenti annui (decolli + atterraggi)

Anno	Movimenti di aeromobili					Movimenti di pax
	Fokker	ATR72	B737	MD80	TOTALE	
Attivazione	1.471	1.471	-	-	2.941	100.000
2000	1.755	1.755	571	-	4.081	199.808
2001	3.007	3.007	979	-	6.993	342.396
2003	2.809	3.839	1.779	936	9.363	590.290
2008	2.624	4.067	2.493	3.936	13.119	940.299

Stima dei movimenti (decolli + atterraggi) giorno medio

Anno	Movimenti di aeromobili					Movimenti di pax
	Fokker	ATR72	B737	MD80	TOTALE	
Attivazione	5	5	-	-	10	340

2000	6	6	2	-	14	689
2001	11	11	4	-	26	1.303
2003	10	13	6	4	33	2.075
2008	9	14	9	14	46	3.323

- anche se i piani di settore nazionali, elaborati precedentemente agli studi che hanno condotto la definizione dell'intervento, sono privi di indicazioni programmatiche riferite allo scalo di Montichiari, tale intervento non risulta incompatibile con gli scenari infrastrutturali di sviluppo dell'aeroportualità italiana. Infatti il Piano Generale dei Trasporti propone un adeguamento degli aeroporti italiani finalizzato al raggiungimento dell'equilibrio fra la domanda di trasporto aereo e l'offerta dei relativi servizi e poiché punta su bacini di traffico aeroportuali differenziati per aree di utenza, trova riscontro nella struttura di Montichiari che è destinata ad accogliere i traffici previsti nell'area;
- l'uso precedente del sedime ma più in generale dell'intera area (si ricorda la vicinanza dell'aeroporto di Ghedi ancora oggi militare) ha determinato una vasta porzione di territorio circostante che non è stata oggetto di sviluppo antropico se non per uso agricolo e, di recente, industriale;
- l'evoluzione del sito conferma il modesto interesse naturalistico dell'area fatta eccezione di un particolare ecosistema, denominato "campagna di Montichiari", che in origine presentava diversi tipi di associazioni floristiche vegetazionali che allo stato attuale risultano regredite anche se mantengono un buon livello di qualità ambientale;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico la valutazione del clima acustico è stata sviluppata nello studio di impatto ambientale anche in riferimento alla fase di apertura transitoria dello scalo, durante la quale è stata effettuata una campagna di misure fonometriche tale da tarare il modello adottato per le simulazioni.
Il clima acustico valutato nel periodo di transitorietà si trova al di sotto dei limiti indicati dalla normativa ($L_{va} = 65 \text{ dB(A)}$) determinando una situazione di tranquillità e di rispetto. Condizioni simili a quelle del transitorio potranno verificarsi solamente al 2008 e pertanto si ritiene, che il clima acustico atteso per gli scenari futuri sia tale da non determinare impatti significativi;
- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico l'analisi del territorio nell'intorno del sedime aeroportuale non ha evidenziato la presenza di aree a sensibilità molto elevata. Le aree ad elevata sensibilità più vicine, sono presenti a circa 900 m dalla testata 32 della pista dell'aeroporto, mentre sono sparsi sul territorio insediamenti agricolo-produttivi con sensibilità media.
Le previsioni delle concentrazioni degli inquinanti negli scenari temporali analizzati non evidenziano significativi impatti;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATO che la nota n. Z1 2000-0030641 della Regione Lombardia del 30 agosto 2000, pervenuta il 31 agosto 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni;

1) Di esprimere al Ministro dell'Ambiente il parere che lo studio di impatto ambientale relativo al progetto di apertura al traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto di Brescia-

Montichiari rappresenta, in linea generale, in modo sostanzialmente adeguato lo stato attuale dell'ambiente e le previsioni relative al complesso delle componenti e dei fattori ambientali. Alcuni aspetti risultano tuttavia non sufficientemente approfonditi ovvero necessitano di opportuni completamenti. Pertanto, al fine di inserire tale scalo nel sistema aeroportuale lombardo, è necessario definire condizioni e prevedere misure per garantirne la compatibilità ambientale in relazione ai livelli di traffico previsti ed esaminati dallo studio stesso;

2) di ritenere pertanto che il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Brescia-Montichiari, come prefigurato nello studio di impatto ambientale, possa essere avviato nel rispetto delle condizioni e a seguito delle azioni proposte nel cap. 9 ("Considerazioni conclusive") della relazione istruttoria e che si riassumono di seguito:

- condizioni relative al quadro programmatico e all'assetto territoriale:

- sia approfondito il quadro previsionale di sviluppo dell'aeroporto (scenari di minima e massima proiettati al 2015, definizione dei limiti di capacità, elementi di criticità, rapporti funzionali con gli altri scali del sistema lombardo), secondo quanto indicato al par. 9.1.1 della relazione istruttoria;

- sia sviluppato il quadro pianificatorio dell'area all'intorno, con la definizione delle destinazioni d'uso compatibili con la presenza dell'aeroporto e l'indicazione degli interventi di soluzione degli elementi di incompatibilità già presenti (v. par. 9.1.2 della relazione istruttoria);

- condizioni relative alla tutela dal rumore:

- l'area compresa tra le curve di isolivello dell'indice di valutazione del rumore L_{VA} pari 60, 65 e 75 dB(A) non dovrà subire alcun incremento rispetto alle condizioni rilevate nel corso dell'esercizio provvisorio dell'aeroporto della primavera 1999;

- siano risolte nel breve-medio termine le incompatibilità di destinazione d'uso del suolo e degli edifici situati entro la curva di L_{VA} 65 dB(A);

- vengano applicate misure per limitare drasticamente e infine eliminare dallo scalo il decollo e l'atterraggio degli aeromobili più rumorosi e l'uso, fatte comunque salve le esigenze di sicurezza del traffico aereo, del "reverse", mirando in particolare ad assicurare condizioni di compatibilità per eventuali movimenti in periodo notturno;

- il Proponente garantisca (v. art. 2.2 del d.p.r. 496/1997) entro 90 giorni dall'inizio dell'esercizio commerciale dell'aeroporto come definito dallo s.i.a., l'efficace funzionamento di un adeguato sistema di monitoraggio del rumore, conforme ai requisiti stabiliti dai decreti attuativi della legge 447/1995;

- il Proponente realizzi entro sei mesi dall'inizio dell'esercizio commerciale un sistema integrato di monitoraggio, di acquisizione e utilizzo dei dati "radar" resi disponibili dall'Ente nazionale di assistenza al volo, nonché sistemi informativi territoriali rispondenti ai requisiti richiesti dai decreti attuativi della legge 447/1995 (in particolare d.m. 03.12.1999 e d.m. 20.05.1999);

- approfondimenti conoscitivi e monitoraggio della qualità dell'aria:

- relativamente allo studio e all'applicazione del modello previsionale, si evidenzi il quadro complessivo finale delle emissioni dalle diverse sorgenti negli scenari prospettati, considerando anche gli inquinanti cosiddetti "non tradizionali";

- sia controllato nel tempo il mantenimento di condizioni di compatibilità sul territorio, in particolare verificando l'insorgenza di punti critici, la frequenza e la durata di tali fenomeni nell'arco dell'anno, il numero di soggetti esposti, l'area complessivamente interessata dal superamento dei limiti di qualità, anche alla luce della direttiva 1999/30/ce;
- si definisca il progetto dettagliato della rete di monitoraggio, comprensivo dei tempi di realizzazione, da inserire nella rete provinciale riconfigurata in base al piano regionale della qualità dell'aria, estendendo l'indagine anche agli inquinanti cosiddetti "non tradizionali";
- si definisca il dettaglio dei ricettori più sensibili interessati dagli impatti dell'attività aeroportuale, in riferimento alla possibilità di superamento degli standard di qualità dell'aria;
- salute pubblica:
 - sviluppo ed approfondimento della componente con riferimento al contenuto del d.p.c.m. 27.12.1988, e con attenzione alle situazioni insediative particolarmente sensibili e alla eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio;
- ambiente idrico:

redazione di uno specifico e dettagliato "piano delle acque" dell'aeroporto, da verificare e aggiornare periodicamente in particolare per quanto riguarda:

 - lo schema degli scarichi (tipologia, portate, qualità, trattamenti);
 - la revisione del sistema di recapito finale, in coerenza con il d.lgs. 152/1999;
 - gli effetti del prelievo idrico da parte dell'aeroporto sulla falda e sulla disponibilità di acqua potabile dei Comuni all'intorno;
 - la definizione di un sistema di monitoraggio degli effetti degli scarichi stessi, compresi pozzi di controllo, a garanzia della qualità delle acque nell'intorno;
 - affinamento delle modalità e delle tecniche di trattamento e smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, anche derivanti dalle pratiche di deicing e desnowing;
- accessibilità:
 - sviluppo di ipotesi progettuali relative al collegamento su ferro, con l'obiettivo del più articolato utilizzo della rete ferroviaria esistente e del coordinamento con i progetti presenti nell'area bresciana, anche attraverso ipotesi di utilizzo combinato delle reti;
 - sviluppo di previsioni più dettagliate sui flussi stradali generati negli scenari di progetto, con un quadro del livello di traffico che andrà a gravare sulla rete, e in particolare in ambito aeroportuale nei punti di svincolo e agli innesti sulle autostrade A21 e A4, considerando anche le opere viarie in progetto e i loro benefici attesi;
- riqualificazione ambientale paesistica:
 - sviluppo di programmi, progettazione esecutiva e realizzazione di interventi di compensazione e riqualificazione ambientale all'intorno dell'aeroporto, con l'obiettivo di ridurre situazioni di disagio dei nuclei abitati vicini al sedime e riqualificare paesaggisticamente le aree interessate dalle infrastrutture connesse allo scalo;

3) si riportano di seguito integralmente le considerazioni conclusive della relazione istruttoria che risulta parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo:

9. Considerazioni conclusive

9.0 considerazioni di carattere metodologico e contenuti dello studio

- nella situazione specifica dell'aeroporto di Brescia - Montichiari, lo studio d'impatto ambientale è stato elaborato dopo la realizzazione della gran parte dell'infrastruttura, che si configura quindi come un'opera esistente, nuova e al momento largamente sottoutilizzata. Nello studio la presenza di tale opera è considerata parte della situazione ante operam.

Appare più importante però evidenziare come, nel contesto territoriale e ambientale della "Bassa bresciana", lo studio stesso abbia sviluppato e perseguito l'individuazione e la valutazione delle prevedibili azioni di impatto dovute allo sviluppo di un significativo traffico aereo, utilizzando l'opera esistente come fonte di dati e di verifiche derivanti dalla misurazione degli effetti registrati nel breve periodo in cui (primavera 1999) l'aeroporto ha funzionato temporaneamente in "supplenza" di quello di Verona - Villafranca.

In tal modo, i risultati dei modelli previsionali hanno potuto essere confrontati con i dati sperimentali. In ciò ci si riferisce in particolare alle componenti "rumore" e "atmosfera", trattate più diffusamente a parte.

Altra considerazione preliminare è che il progetto di sviluppo dell'aeroporto di Brescia è oggi di fatto subordinato ad una programmazione ancora in fieri sul sistema aeroportuale lombardo nel suo complesso. Risulta perciò assai problematico acquisire per definitive prospettive e programmi che devono essere confrontati quelli definiti o da definirsi, in particolare, per Bergamo - Orio e per Milano - Linate.

In ogni caso, i livelli di qualità ambientale presenti nell'area di Montichiari, non presentano oggettivamente le problematiche (livello di antropizzazione, vicinanza fisica dello scalo a centri abitati consistenti, livelli di traffico, ecc.) riscontrati in altre porzioni del territorio lombardo e, segnatamente, intorno agli altri aeroporti.

Se questa situazione si presenta per questo verso "favorevole", d'altro canto è indispensabile ricercare e realizzare le condizioni per cui lo sviluppo dell'aeroporto non alteri in modo peggiorativo questo quadro (di per sé, comunque, non privo di problemi), ma possa diventare addirittura occasione per interventi che non siano solo di mitigazione degli impatti ma di complessiva riqualificazione dell'area.

Ciò comporta da una parte il massimo sforzo per rendere meno "invasiva" possibile la struttura, dall'altra la necessità di "accettare", o meglio "rendere accettabile" questa presenza attraverso adeguate azioni di governo del territorio, intese sia come pianificazione territoriale sia come programmazione e realizzazione di organici interventi (sulla infrastruttura e sulla qualità ambientale).

Per questo, nelle considerazioni che seguono si darà particolare spazio a questo tema, che per il caso di Montichiari è fondamentale, se non si vuole in futuro ripercorrere la non positiva esperienza di altre situazioni.

In quanto allo s.i.a., esso rappresenta nel complesso adeguatamente, in linea generale, lo stato attuale dell'ambiente e le previsioni relative all'insieme delle componenti e dei fattori ambientali; mostra tuttavia elementi da approfondire ed altri che devono essere completati relativamente ad alcuni fattori e componenti.

Pertanto, anche alla luce del riconoscimento della situazione oggi esistente, in previsione del ruolo e del rilievo programmatico attribuito dalla Regione Lombardia all'aeroporto di Brescia, si ritiene che possa essere rilevata una generale compatibilità ambientale dello scalo di Montichiari, condizionatamente e subordinatamente ad un insieme di proposte operative inerenti questioni ritenute cruciali per la tutela delle popolazioni e per l'attenuazione degli impatti ambientali generati dall'insediamento infrastrutturale, fatte salve ulteriori proposte che verranno formulate a seguito delle risultanze delle ulteriori indagini e degli accertamenti qui proposti per lo sviluppo delle attività aeroportuali.

Si ritiene perciò necessario – insieme ad una serie di osservazioni sullo studio - richiedere gli approfondimenti e le condizioni di esercizio e controllo, che di seguito si espongono;

9.1 quadro programmatico e assetto territoriale

9.1.1 lo sviluppo dell'aeroporto

- le previsioni di traffico sono operate sulla base delle indagini relative all'evoluzione del traffico aereo nel bacino di influenza di Montichiari e Villafranca, individuato nello studio come "bacino del Garda".

Lo sviluppo individuato prevede stime di traffico aereo che, quindi, non tengono conto delle previsioni di traffico negli altri comparti preminenti del nord Italia, in particolare di quello milanese che, si prevede, al 2008 avranno influenzato in grande misura anche il bacino bresciano / veronese. Il previsto incremento di Orio al Serio, data la vicinanza di questo scalo, sicuramente avrà una forte influenza anche su Montichiari.

Lo studio propone uno scenario di minimo impatto al 2008 per 1.000.000 ca. di passeggeri/anno. Si tratta dell'unico scenario proposto se si esclude l'opzione zero, che in ogni caso viene rappresentata esclusivamente in termini di soddisfacimento della domanda di trasporto aereo e non in termini di bilancio ambientale in caso di assenza dell'intervento.

Si osserva che la relazione istruttoria del gruppo di lavoro della Regione Lombardia (ottobre 1999) per l'esame dello studio di impatto ambientale sul "potenziamento dell'aeroporto di Malpensa per livelli di traffico superiori alla soglia di 12 milioni di passeggeri/anno" aveva messo in rilievo che lo sviluppo di Malpensa come hub, avrebbe comportato la necessità di un riequilibrio del sistema aeroportuale lombardo (Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Montichiari) e una ridefinizione dei ruoli di ciascun polo.

E' perciò indispensabile che sia approfondita una serie di elementi capaci di rappresentare previsioni di sviluppo connesse a stime della crescita del traffico aereo non limitate al "bacino del Garda" ma riferite ad un sistema di congruenza in ambito regionale / interregionale; tali elementi possono essere così riassunti:

- *definizione di uno scenario previsionale che rappresenti il limite fisiologico dell'aeroporto, vale a dire il numero massimo di movimenti/anno che la struttura, così come edificata nel corso del 1999, è in grado di sostenere;*
- *valutazione di scenari di minima e di massima sull'orizzonte temporale di breve (2008) e di*

medio periodo (2015) dimensionati sulla base di stime che tengano conto anche del traffico aereo indotto da Malpensa, oltre che della presenza di Linate e Orio al Serio. Lo scalo di Orio in particolare presenta forti limitazioni ambientali che presumibilmente ne penalizzeranno la crescita;

- *approfondimento delle criticità emergenti dai punti precedenti e degli interventi di mitigazione e compensazione;*

9.1.2 pianificazione e governo del territorio

in relazione ai contenuti dello studio e alle verifiche istruttorie compiute si espongono alcune considerazioni in merito alle conseguenze dell'apertura al traffico civile dell'aeroporto di Montichiari sull'assetto territoriale:

- prescrizioni di carattere generale:

- *L'area interessata alla presenza dell'aeroporto non è ad oggi dotata di strumenti di pianificazione di livello sovracomunale, che prefigurino un assetto complessivo del territorio. Lo studio ha proposto un bacino di utenza per lo scalo di Montichiari (peraltro non chiarendo puntualmente i criteri di individuazione) e per il sistema aeroportuale Brescia - Verona, che in realtà potrebbe risultare ben più ampio in relazione all'evoluzione del sistema aeroportuale lombardo.*

Non sono considerate infatti possibili opzioni che potrebbero invece modificare decisamente i dati di base su cui è impostata la valutazione stessa; in particolare lo studio ipotizza una funzione di supporto allo scalo veronese che potrebbe in realtà prefigurarsi in scenari ribaltati, soprattutto in riferimento alla paventata saturazione di Villafranca. Analogamente, non indaga i rapporti con gli scali milanesi e in particolare con l'aeroporto di Orio al Serio, che è localizzato a distanza paragonabile a quella di Villafranca.

Altro elemento da considerare in questo contesto è costituito dalla vitalità, in termini economici e demografici, della provincia di Brescia e dalle attrattive turistiche dell'area del Garda;

- *Pertanto, in relazione ai recenti sviluppi normativi in materia di pianificazione del territorio regionale, è necessario assicurare che eventuali sviluppi delle attività aeroportuali, che modifichino le previsioni contenute nello s.i.a., vengano subordinate all'approvazione del Piano territoriale di coordinamento provinciale, al fine di prefigurare uno scenario complessivo di evoluzione del territorio in cui lo scalo aeroportuale è inserito e fornire gli strumenti di gestione per l'indotto;*
- *In assenza di strumenti a livello territoriale lo studio ha considerato le indicazioni dei piani regolatori comunali, tuttavia solo per le aree contigue al sedime aeroportuale. Tale ambito di riferimento non appare sufficientemente ampio in relazione al contesto territoriale interessato dall'infrastruttura; pur in assenza di norme pianificatorie di area vasta, attraverso l'analisi della strumentazione comunale vigente lo studio avrebbe dovuto considerare un'area di riferimento più ampia, analizzando non solo l'area interessata dalle curve isofoniche nello scenario al 2008 (peraltro non completamente inserite nell'ambito di riferimento utilizzato), bensì considerando almeno i territori comunali limitrofi, interessati dagli assi viari principali ovvero giacenti sul prolungamento dell'asse della pista;*
- *Le principali vie di accesso all'aeroporto attraversano diversi centri abitati. L'incremento*

del traffico veicolare indotto potrebbe ulteriormente aggravare i problemi aperti. Facendo riferimento alle curve isofoniche nello scenario al 2008 e alle previsioni di traffico proposte nello studio, nonché alla programmazione di interventi viabilistici nell'area, è opportuno che l'apertura all'uso civile dell'aeroporto di Montichiari venga accompagnata da monitoraggi [e conseguenti misure di mitigazione degli impatti] del traffico stradale e delle diverse componenti ambientali, per un tempo adeguato e fino al raggiungimento della situazione a regime, individuando una rete di osservazione estesa non solo ai tre Comuni considerati dallo studio. In particolare appare opportuno che ci si estenda a tutti i nuclei abitati interessati dall'attraversamento delle principali strade di accesso, quali la SS236 "Goitese" (Montichiari, Castenedolo, Castiglione delle Stiviere), la SP 28 (Calcinato), la SS 343 "Asolana" (Carpenedolo);

- *Ancora in riferimento alle curve isofoniche, e dato l'attuale livello di urbanizzazione, è indispensabile escludere per gli ambiti interessati la possibilità di realizzare nuovi insediamenti, particolarmente se destinati alla presenza permanente di persone, o di trasformare gli esistenti, se non con la finalità di individuare funzioni maggiormente compatibili con i livelli acustici o di realizzare opere di mitigazione, abbattimento o riduzione degli inquinanti; ciò in parallelo e coerenza con l'azzonamento acustico di cui Comuni dovranno dotarsi e alle determinazioni della Commissione aeroportuale.*

Si segnalano in particolare gli abitati di Ro Sopra, Ro Sotto e Castenedolo, cui vanno aggiunti anche altri ambiti qualora la cartografia [opportunamente da completarsi rispetto a quanto tracciato nello studio], evidenzia la presenza di aree non segnalate negli elaborati dello s.i.a.. (particolare attenzione si presti ai Comuni di Borgosatollo - frazione Gerole - e Carpenedolo);

- *Per l'edificio esistente a destinazione residenziale o comunque dedicato alla permanenza di persone appare opportuno individuare adeguate misure di mitigazione dell'inquinamento acustico ed in ogni caso sistemi di monitoraggio, che garantiscano il rilevamento dei livelli di inquinamento e consentano di attuare le necessarie misure di contenimento.*

Lo stesso dicasi per i numerosi edifici a destinazione agricola (incluse le relative residenze) presenti in prossimità dell'aeroporto.

Appare inoltre opportuno inibire la possibilità di insediare nuove funzioni considerabili quali attrattori di traffico (attività commerciali di livello sovracomunale, complessi fieristici, ...) lungo la principale viabilità di accesso all'aeroporto, per evitare l'insorgere o l'acuirsi di problemi connessi alla mobilità; tale misura dovrebbe essere estesa almeno ai tre comuni di Montichiari, Ghedi e Castenedolo, fatta salva la possibilità di puntuali verifiche supportate da adeguati studi sulla mobilità e il traffico indotto;

- *Nel territorio dei comuni considerati nella verifica istruttoria (v. 2.3.3) sono presenti numerose aree estrattive, la maggior parte attualmente in uso; è necessario collegare l'utilizzo futuro di tali aree alla presenza dello scalo, per evitare che il recupero di tali aree, ad esempio come discarica o allevamento ittico, comporti incompatibilità o contrasto con le attività aeroportuali (es. proliferazione di fauna avicola) creando problemi di sicurezza. Per le attività di discarica in essere (Calcinato) dovranno essere adottate tutte le necessarie misure finalizzate ad eliminare qualsiasi possibile rischio;*

- alcuni elementi specifici sul territorio

Di seguito si propongono infine alcune considerazioni puntuali riguardanti i Comuni considerati nelle verifiche istruttorie;

- **Montichiari**

Si segnala la necessità di prestare particolare attenzione all'insediamento produttivo esistente in prossimità del sedime aeroportuale e per il quale è previsto il potenziamento, affinché siano verificate le attuali e future condizioni in relazione alle possibili fonti inquinanti;

- **Castenedolo**

E' il comune maggiormente interessato dagli impatti connessi alla presenza dell'aeroporto, in relazione al tracciato delle curve isofoniche nonché all'attraversamento della SS 236.

I vincoli e le limitazioni alla nuova edificazione, come sopra indicati, dovranno essere adeguatamente compensati in sede di PRG, in relazione alle previsioni di espansione e alle esigenze attuali dell'abitato;

- **Ghedi**

Lo studio non ha considerato come elemento di rilievo la presenza di una vasta area destinata alla produzione di esplosivi e assoggettata alle norme di Pubblica Sicurezza. Pur trattandosi di un'attività esistente e svolta in aree limitrofe al sedime dell'aeroporto militare, appare opportuno che siano condotti approfondimenti in merito e che vengano adottate tutte le necessarie misure finalizzate a garantire l'effettiva sicurezza (ad esempio tracciamento delle rotte di volo);

- **Calcinato**

In relazione alla presenza di discariche dovranno essere adottate tutte le misure finalizzate a garantire la sicurezza delle aree;

- **Carpenedolo e Borgosatollo**

Vista la localizzazione degli abitati, dovrà essere verificato, con opportuni sistemi di monitoraggio, se le aree interessate dalla presenza delle curve isofoniche hanno destinazioni non compatibili, e in caso affermativo prevedere adeguati sistemi di mitigazione;

9.2 quadro ambientale, approfondimenti necessari, monitoraggio e controllo

9.2.1 rumore e vibrazioni

- preso atto dei contenuti dello studio, si ritiene di definire le condizioni senza le quali non è possibile evidenziare e mantenere condizioni di compatibilità dell'esercizio dell'aeroporto. In riferimento a questa componente ambientale, si ritiene pertanto che il progetto di apertura al traffico commerciale proposto per l'aeroporto di Montichiari possa essere avviato nel rispetto delle condizioni e con l'attuazione delle azioni di monitoraggio e controllo che si espongono di seguito;

- L'estensione del territorio compreso nelle zone di rispetto aeroportuale, individuata tramite i confini delle curve di isolivello dell'indice di valutazione del rumore aeroportuale L_{VA} pari ai valori 60, 65 e 75 dB(A), determinata nelle condizioni definite nello studio "transitorie" (esercizio provvisorio del 1999), non dovrà subire alcun incremento.

Tali curve possono essere assunte come riferimento per le azioni di competenza dei diversi soggetti ed Enti interessati, in attesa che le isofoniche siano definite in modo formale e che

sia data attuazione a quanto disposto dai decreti attuativi della legge 447/1995 (d.m. 31.10.1997, d.p.r. 496/1997, d.m. 20.05.1999, d.m. 03.12.1999);

- Siano risolte nel breve-medio termine (si può indicare il termine di tre anni) le incompatibilità di destinazione d'uso del suolo e degli edifici, così come indicato dall'articolo 7 del d.m. 31.10.1997, posti entro la curva di L_{VA} 65 dB(A);
- Vengano applicate misure per limitare drasticamente e infine eliminare dallo scalo il decollo e l'atterraggio degli aeromobili più rumorosi e l'uso, fatte comunque salve le esigenze di sicurezza del traffico aereo, del "reverse". Tali misure devono in particolare assicurare condizioni di compatibilità per eventuali movimenti in periodo notturno;
- Il Proponente garantisca, così come previsto dall'articolo 2 comma 2 del d.p.r. 496/1997, entro 90 giorni dall'inizio dell'esercizio civile dell'aeroporto, come definito dallo s.i.a., l'efficace funzionamento di un adeguato sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale. Tale sistema deve essere conforme ai requisiti stabiliti dai decreti attuativi della legge 447/1995 (in particolare: d.m. 31.10.1997, d.p.r. 496/1997, d.m. 20.05.1999);
- Il Proponente realizzi entro sei mesi dalla attivazione del progetto un sistema integrato che comprenda il monitoraggio, l'acquisizione e l'utilizzo dei dati "radar" così come questi ultimi sono resi disponibili dall'ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo), sistemi informativi territoriali rispondenti ai requisiti richiesti dai sopra richiamati decreti attuativi della legge 447/1995 e in particolare dai d.m. 03.12.1999 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti" e 20.05.1999;

9.2.2 inquinamento atmosferico

- per quanto considerato nel cap. 6, è opportuno affinare la conoscenza e la gestione degli aspetti legati alla qualità dell'aria, con le attività di seguito proposte;

relativamente allo studio e all'applicazione del modello previsionale, occorre:

- evidenziare il quadro finale delle emissioni complessive (es. kg inquinante/anno) dalle diverse sorgenti negli scenari prospettati, al fine di valutare l'entità di quelle prodotte allo stato attuale (inizio dell'attività-anno 2000) e la variazione negli scenari futuri (impatto quantitativo degli inquinanti emessi). Si ritiene opportuno considerare anche gli inquinanti cosiddetti "non tradizionali" (PM10, BTX, speciazione COV);
- controllare nel tempo il mantenimento di condizioni di compatibilità sul territorio, in particolare verificando l'esistenza o meno di punti critici per la qualità dell'aria, ed eventualmente definire la frequenza e la durata di tali fenomeni nell'arco dell'anno (alla luce anche della nuova direttiva 1999/30/CE concernente i valori limite di qualità dell'aria), il numero di soggetti esposti, e quindi l'area complessivamente interessata;

- in coerenza e in parallelo a tali approfondimenti, l'azione di monitoraggio della qualità dell'aria richiede le seguenti attività:

- definizione del progetto dettagliato della rete di monitoraggio, comprensivo dei tempi di realizzazione, da inserire nella rete provinciale, riconfigurata in base al PRQA (piano regionale della qualità dell'aria), con indicazione dell'ubicazione delle centraline fisse e dei parametri considerati;
- definizione di dettaglio dei ricettori più sensibili interessati dagli impatti dell'attività aeroportuale, in riferimento alla possibilità di superamento degli standard di qualità

dell'aria;

- estensione dell'indagine anche agli inquinanti cosiddetti "non tradizionali";

è opportuno valutare la possibilità di un confronto tra i valori simulati dal modello presentato con quelli ottenuti con l'utilizzo di modelli a valenza più specificatamente aeronautica;

9.2.3 salute pubblica

- in prima istanza la tutela sanitaria delle popolazioni residenti in prossimità dell'aeroporto, può esplicarsi attraverso l'adozione dei provvedimenti per la mitigazione del rumore e il controllo della qualità dell'aria, di cui si è già detto.

Benché il caso di Montichiari, per la collocazione territoriale dell'aeroporto e per il volume di traffico previsto, presenti una situazione non critica quanto quella degli altri aeroporti lombardi. Si può ritenere opportuno sviluppare uno studio di dettaglio, che porti a caratterizzare la pressione totale esercitata sulla popolazione dal complesso (sovrapposizione degli effetti) delle diverse azioni subite (rumore, vibrazioni, inquinamento atmosferico e idrico, ecc.).

Occorre conoscere in quale modo tale pressione sulla popolazione potrà evolvere in funzione delle immissioni in atmosfera, in acqua e sul suolo (la cui analisi va comunque affinata relativamente ai singoli fattori e componenti), a seguito della venuta "a regime" dell'attività, e in relazione sia allo stato di salute attuale della popolazione stessa sia della evoluzione registrabile sulla base di passate indagini.

Le relative attività non potranno che essere condotte in stretta collaborazione e raccordo con la ASL della Provincia di Brescia e la Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA).

A partire dai criteri esposti nel d.p.c.m. 27.12.1988 (Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale) - allegato II, lett. F, si potranno perciò, in riferimento al caso in esame, operare in particolare i seguenti approfondimenti (senza peraltro tralasciare gli altri indicati):

- identificazione e classificazione delle cause significative di rischio per la salute umana da sostanze chimiche, rumore, vibrazioni, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, connesse con l'aeroporto;
- identificazione dei rischi eco-tossicologici (acuti e cronici, a carattere reversibile ed irreversibile) e definizione dei relativi fattori di emissione;
- descrizione del destino degli inquinanti considerati, individuati attraverso lo studio del sistema ambientale in esame, dei processi di dispersione, diffusione, trasformazione e degradazione e delle catene alimentari;
- integrazione dei dati ottenuti nell'ambito delle altre analisi settoriali e verifica della compatibilità con la normativa vigente dei livelli di esposizione previsti;
- considerazione degli eventuali gruppi di individui particolarmente sensibili, o di situazioni insediative locali (ospedali, scuole, case di cura) e dell'eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio;

relativamente alle radiazioni, sono stati presi in considerazione gli impianti di radioassistenza operanti con frequenze comprese tra 75 e 1.115 MHz e che, per le potenze impegnate (max 100 W) e soprattutto per la direzione di puntamento dei relativi apparati, vengono ritenute non

interagenti con la popolazione. Poiché tuttavia non sono fornite informazioni più dettagliate sulle caratteristiche delle apparecchiature impiegate, è opportuno approfondire anche questo aspetto.

Non vengono prese in considerazione le radiazioni ionizzanti connesse ai sistemi metal detector installati all'interno dell'aeroporto e all'eventuale deposito temporaneo e successivo trasporto di materiale radioattivo (esempio: radiofarmaci) non esplicitamente escluso tra le tipologie di merci transitabili dall'aeroporto in esame.

Sulla base della stima di 3.600 t/anno movimentate nello scenario 2008, basata a sua volta sull'attuale carico di lavoro di VR-Villafranca, è da presupporre un deposito – ancorché temporaneo – di radioisotopi, che deve rispondere a condizioni di sicurezza sia per i lavoratori dello scalo che per la popolazione in genere. Il deposito, al di là di eventi con livelli di probabilità diversa (incendio, allagamento, crolli), può essere infatti soggetto con maggiore probabilità a rottura di involucri, caduta di pacchi, con possibile sversamento di materiale radioattivo; si tratta perciò di un altro elemento da approfondire;

9.2.4 ambiente idrico

- l'analisi sintetica dei carichi inquinanti in zona porta a dedurre una situazione di qualità discreta per i corpi idrici maggiori e naturali, scarsa invece per il complesso della rete artificiale, per la diffusa presenza di insediamenti residenziali e produttivi. Il piano regionale di risanamento delle acque si pone come obiettivo intermedio il passaggio di qualità dei corsi d'acqua dalla classe attuale almeno a quella immediatamente superiore.

Lo studio prevede misure di attenuazione degli impatti sulla componente, tuttavia alcuni approfondimenti e completamenti sono necessari, data anche la permeabilità, e quindi la vulnerabilità dell'acquifero, che viene riscontrata nell'area indagata, tale da richiedere specifiche misure per la prevenzione dei rischi, anche al di là delle strette previsioni di legge.

Risultano non esaustive nella documentazione prodotta le informazioni circa sorgenti e pozzi esistenti nell'intorno dello scalo, mentre manca un censimento dei pozzi per uso potabile.

Non è preso in esame il sistema di smaltimento degli scarichi civili, pur essendo previsto l'incremento dell'utilizzo dell'intera struttura; il sistema attualmente utilizzato dovrà essere verificato ed eventualmente ridefinito in relazione a tale maggior frequentazione dello scalo.

Non è attuata la separazione del trattamento delle acque di prima pioggia, cadenti sui piazzali di sosta di aeromobili e automezzi, dagli scarichi di lavaggio degli aeromobili stessi e di pulizia delle aree di manutenzione (classificate in cat. C dalla l.r. 62/1985).

Non è esplicitamente definito il sistema di governo delle acque scorrenti sulla pista.

Lo studio lascia intendere che le trincee drenanti lungo la pista di rullaggio convogliano le acque direttamente a dispersione nel terreno senza trattamento.

In ogni caso, il recapito finale non risulta conforme alle disposizioni del recente d.lgs. 152/1999 che vieta espressamente gli scarichi del tipo di quelli dell'aeroporto sul suolo, a favore di scarichi in corsi d'acqua superficiali o fognature.

Pur evidenziando, dunque, come i contenuti dello studio diano un inquadramento generale della componente, e d'altra parte le nuove norme in materia di tutela delle acque siano state emanate contemporaneamente al deposito dello studio stesso, si ritiene necessaria la

predisposizione di uno specifico e dettagliato “piano delle acque”, da verificare e aggiornare periodicamente in particolare per quanto riguarda:

- *lo schema dei diversi scarichi, con le relative portate, qualità, trattamenti;*
- *la revisione del sistema di recapito finale, in coerenza con il d.lgs. 152/1999;*
- *gli effetti dell’aumento del prelievo idrico da parte dell’aeroporto sulla falda e, di conseguenza, sulla disponibilità di acqua potabile dei Comuni all’intorno, previo affinamento della conoscenza degli attingimenti in atto;*
- *la definizione di un sistema di monitoraggio degli effetti degli scarichi stessi, compresi pozzi di controllo, a garanzia della qualità della acque nell’intorno;*
- *affinamento delle modalità e delle tecniche di trattamento e smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, anche in riferimento alle pratiche di deicing e desnowing;*

9.2.5 accessibilità

- il quadro dello stato di fatto viene fornito senza riferimento ai flussi di traffico attuali sulla rete stradale afferente all’aeroporto.

Oltre al generico dato dell’ora di punta (200 autoveicoli), non si forniscono gli elementi previsionali relativi al flusso totale derivante sulla rete stessa, non consentendo quindi di valutare l’entità dell’impatto generato sul territorio in seguito al raggiungimento dei livelli di traffico aereo massimi previsti dallo studio per il 2008.

Di conseguenza, non vengono definiti eventuali punti di criticità che si verranno a creare sulle diverse infrastrutture, proprio perché lo studio si limita a stimare l’incremento di flusso di autovetture sulla rete viaria in generale, con riferimento a tre scenari temporali (2000, 2003, 2008).

Restano quindi da sviluppare previsioni più dettagliate sui flussi generati negli scenari di progetto, fornendo un quadro del livello di traffico veicolare che, soprattutto nelle ore di punta, andrà a gravare sulla rete, e in particolare in ambito aeroportuale nei punti di svincolo e nei punti di innesto sulle autostrade A21 e A4, considerando anche le opere viarie in progetto e i loro benefici attesi.

L’aeroporto non è accessibile su ferro. Lo studio formula una ipotesi generica di collegamento alla linea BS - Piadena - PR, ma senza una proposta progettuale, almeno di fattibilità.

Nel complesso, l’accento alla accessibilità ferroviaria non evidenzia le potenzialità di questo elemento, che in generale è l’unico su cui appare possibile intervenire per una diminuzione del traffico stradale. A tal proposito non è contenuta nello studio alcuna stima.

Assai utile si sarebbe rivelata una analisi degli interventi possibili sia per un più articolato utilizzo della rete ferroviaria per l’accesso a Montichiari, sia per una valutazione della possibilità di raccordo e sinergia con gli interventi in progetto nell’area bresciana, considerando anche una incentivazione attraverso specifiche convenzioni tra i gestori dell’aeroporto, quelli del sistema di trasporto locale e le compagnie aeree.

Occorre quindi sviluppare in particolare, a partire dalla analisi dei bacini territoriali che alimentano l’aeroporto, ipotesi progettuali relative al collegamento su ferro, con gli obiettivi e i criteri appena sopra esposti.

9.2.6 riqualificazione ambientale e paesistica

- appare necessario controllare gli effetti dell'aeroporto anche intervenendo con azioni di compensazione e riqualificazione ambientale all'intorno dell'aeroporto, attraverso programmi di riqualificazione diretti alla riduzione di situazioni di disagio dei nuclei abitati vicini al sedime e interventi di riqualificazione paesaggistica nelle aree al contorno dell'aeroporto e interessate dalle infrastrutture ad esso connesse.

E' quindi complessivamente da perseguire l'obiettivo di un equilibrio – possibilmente di un aumento nella dotazione e qualificazione delle condizioni ambientali riscontrabili nell'area aeroportuale ed il passaggio, attraverso politiche attive, dalla logica della riparazione / mitigazione degli impatti a quella della compensazione / ricostruzione.

Tale aspetto dovrà far parte ed essere sviluppato nell'ambito degli strumenti di governo degli effetti dell'aeroporto di cui si dirà al successivo par. 9.3.

9.3 un processo di governo degli effetti sul territorio

- in riferimento e in assonanza con altre esperienze condotte a seguito dell'esame di studi di impatto ambientale riguardanti gli scali aeroportuali lombardi - si ritiene opportuno proporre l'avvio di un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti (Ministeri dei trasporti e dell'ambiente, Regione Lombardia, Provincia di Brescia) con le seguenti finalità:

- esercitare l'alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite
- verificare la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale con la presenza dell'aeroporto, come indicato nel par. 9.1 della presente relazione;
- avviare gli approfondimenti di cui al par. 9.2;
- assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi ed ai sistemi di monitoraggio indicati nel par. 9.2 e la predisposizione degli elaborati di dettaglio relativi ad ulteriori interventi di mitigazione che dovessero risultare necessari in seguito agli esiti del monitoraggio stesso, provvedendo anche alla loro esecuzione; assicurare infine l'alta sorveglianza sulla realizzazione delle attività indicate;

per la verifica del corretto adempimento degli obblighi previsti dall'accordo procedimentale si ritiene utile proporre l'istituzione dello "Osservatorio ambientale Montichiari" a cui affidare i seguenti compiti:

- sovrintendere all'attuazione del Accordo procedimentale con riguardo alla sua corretta esecuzione sotto il profilo ambientale ed adottare ogni iniziativa utile a favorire la realizzazione dei lavori;
- esaminare gli elaborati progettuali di cui alla precedente lettera b), esprimendo ogni indicazione ritenuta utile;
- esprimere parere sugli interventi di cui alla precedente lettera c), fornendo ogni indicazione ritenuta utile; esaminare ed approvare il programma di monitoraggio ambientale, valutando anche gli esiti delle misure e prescrivendo gli interventi che si rendessero necessari;

occorre poi definire un sistema di coinvolgimento e di tempestiva informazione dei Comuni territorialmente interessati circa l'attività dell'Osservatorio stesso, assicurando loro la disponibilità e l'accessibilità della relativa documentazione;

- 4) di richiedere al Ministero dell'Ambiente, al fine di garantire l'ottemperanza alle condizioni di cui ai punti precedenti, che la definizione delle modalità di applicazione delle stesse avvenga in via

prioritaria, anche attraverso la definizione di un apposito accordo procedimentale, con l'individuazione dei soggetti incaricati, dei relativi compiti, dei tempi previsti, delle garanzie da prevedere, onde consentire un pieno controllo delle diverse fasi applicative;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/31178/98 del 27 dicembre 1999, pervenuto in data 12 gennaio 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale così motivando:

- *nel merito la Soprintendenza per i Beni Culturali e Architettonici di Brescia Cremona e Mantova, espressasi con nota n. 7287 del 22 giugno 1999 e n. 12810 del 10 novembre 1999, ha ritenuto ammissibili gli interventi proposti;*
- *parimenti la Soprintendenza Archeologica della Lombardia, con nota n. 12565 del 18 novembre 1999, ha espresso parere favorevole;*
- *questo ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per l'attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale nell'aeroporto;*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, come di seguito sinteticamente riportato;

- *privati cittadini residenti in località Cascina Noara (Comune di Ghedi) lamentano l'impatto acustico causato nel periodo del traferimento dei voli di Verona. Inoltre, osservano la mancanza degli adempimenti previsti agli artt.4 e 5 del DM 31 ottobre 1997 (procedure antirumore, individuazione aree di rispetto A,B,C) e agli artt. 2 e 3 del D.P.R. 11 dicembre 1997 n. 496 (Piano di abbattimento e contenimento del rumore, sistema di monitoraggio), nonché carenze nell'elaborazione dello Studio di impatto ambientale in merito alla tutela dell'ambiente sull'inquinamento acustico;*

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" in Comune di Brescia (BS) presentato dalla Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a)** dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione proposti nel lo Studio di impatto ambientale ed in particolare:
- *all'interno dell'aeroporto, in alcune aree di confine incolte, lontano dalle piste, dovranno essere realizzati interventi vegetazionali, finalizzati al ripristino delle caratteristiche naturali il più possibile simili a quelle che erano nel loro aspetto originario e riferite alla vegetazione, oggi estinta, della "campagna di Montichiari". L'intervento deve consistere nella creazione di una zona di incolto*

interrotta a “macchia di leopardo” da episodi di piante arboree ed arbustive; in particolare dovrà essere realizzato l’inserimento di elementi di vegetazione lungo il perimetro, lato aerostazione, prevedendo anche filari erborati; nonché dovranno essere realizzati tutti quegli interventi passivi ed attivi per la diminuzione del rischio di impatti tra uccelli ed aerei (evitare ogni forma di specchio o corso d’acqua, evitare la presenza di rifiuti solidi urbani accessibili agli animali nei pressi dell’aeroporto e ancor più delle piste, attivare, di volta in volta e in funzione delle esigenze specifiche, sia singole soluzioni tecniche sia una combinazione dei vari metodi di intervento);

- b) per quanto riguarda la situazione futura, dovranno attuarsi tutte le condizioni (normative, gestionali, territoriali) che possano garantire la massima riduzione dell’impatto sonoro tecnicamente conseguibile. Tali misure dovranno innanzitutto riferirsi alla concreta attuazione delle previsioni normative vigenti (*DM 31.10.1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale”, DPR 11 dicembre 1997 n.496 “Norme per la riduzione dell’inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili”* e *DM 20 maggio 1999 “Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti”, DPR 9 novembre 1999 n. 476*);
- c) nell’orizzonte temporale in cui si verificheranno 30 movimenti giornalieri (decolli + atterraggi) stimati su base mensile per almeno tre mesi consecutivi, dovrà essere attivato, in accordo con l’ANPA, un sistema di monitoraggio del clima sonoro e della qualità dell’aria in corrispondenza dei ricettori sensibili individuati nello studio, al fine di stabilire eventuali misure di mitigazione che si rendessero necessarie a seguito dell’incremento dell’attività aeroportuale.
- d) qualora emerga la necessità di una redistribuzione del traffico aereo che preveda per l’aeroporto di Montichiari un incremento del traffico aereo superiore ai 46 movimenti giorno/medio con 3323 passeggeri previsti al 2008, tale da determinare una situazione diversa e modificata rispetto a quella attualmente valutata, si dovrà procedere ad una nuova valutazione di impatto ambientale;
- e) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

si raccomanda, infine, alle Amministrazioni competenti, prendendo atto della situazione evolutiva degli scenari e delle prospettive di sviluppo del traffico aereo su tutti gli aeroporti del comparto lombardo (il sistema Milano-Malpensa, Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio), l’elaborazione di un quadro complessivo e dettagliato sulle previsioni delle capacità di traffico aereo e sulle eventuali nuove ripartizioni di traffico in tutti gli aeroporti del comparto distinto nelle differenti componenti (passeggeri, charter, merci);

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Aeroportuale Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., all’E.N.A.C., all’ENAV, al Ministero dei trasporti e della navigazione Ufficio di Gabinetto, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a

depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma lì 21/12/00

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**