

# OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE DI ADEGUAMENTO DEL PTCP AL PTR INTEGRATO E AL RAPPORTO PRELIMINARE DI VAS

## Premessa

Si presentano di seguito osservazioni in merito alla Variante di adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) al Piano Territoriale Regionale (PTR) integrato ai sensi della LR 31/2024.

## Bilancio Ecologico per interventi SUAP

Il PTR è stato integrato con la normativa di contenimento del consumo di suolo. Le varianti al PGT, incluse quelle in variante urbanistica ai sensi dell'art.5, comma 4 della Legge Regionale 31/2014 (SUAP), devono ora rispettare i criteri e gli indirizzi individuati dal PTR. In particolare, il punto 4.2.3 stabilisce che tali interventi risultino ammissibili nel rispetto dei criteri di qualità indicati al paragrafo 4.3.2, il quale prevede che ogni trasformazione del suolo agricolo debba tendere a un bilancio ecologico del suolo pari a "zero". Ne consegue che tutti gli interventi SUAP, a partire dall'entrata in vigore del PTR in data 28 gennaio 2026, hanno l'obbligo di rispettare il bilancio ecologico. Si chiede quindi il formale recepimento di tale norma all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PTCP, al fine di renderla pienamente cogente.

## Carenza di dati analitici nel Rapporto Ambientale

Dalla lettura del RA - Rapporto Ambientale, non sembrano emergere i calcoli analitici relativi ai diversi indici urbanistici necessari per monitorare il consumo di suolo di ogni singolo comune. Tale assenza di dati si riscontra sia con riferimento all'anno 2014 (a seguito dell'entrata in vigore della L.R. 31/2014), sia nelle fasi intermedie, sia nella situazione attuale, estendendosi anche agli interventi SUAP, logistica, infrastrutture. Tenuto conto del tempo trascorso, si ritiene che la VAS (Valutazione Ambientale Strategica), conformemente alle norme specifiche contenute nel testo unico D.Lgs. 152/2006, debba necessariamente contenere tali dati. Essi risultano infatti indispensabili per comprendere le singole situazioni territoriali e per poter definire un'analisi ambientale credibile e supportata da plausibili scenari futuri di riferimento.

Alla luce di quanto esposto si chiede il rispetto e l'applicazione puntuale del principio di VAS sempre più cogente stabilendo in tal senso che la procedura di assoggettabilità alla VAS non è un procedimento di Valutazione Ambientale Strategica atta a gestire e prevenire le criticità ambientali se non in limitati e ben circoscritti interventi di dettaglio.

Anche al fine di tenere sotto controllo i dati suddetti, ma soprattutto la visione dall'alto e non frammentata o peggio ancora "mappalizzata", si propone di introdurre un "indice di pressione" complessivo dei territori.

In particolare si chiede che ogni nuovo Impianto di trattamento rifiuti debba essere coerente con la programmazione del Piano Regionale Rifiuti.

## Osservazioni in riferimento a piano cave ghiaia e sabbia

Il piano cave settore ghiaia e sabbia della Provincia di Brescia ha determinato una volumetria di ben 52 milioni di metri cubi di materiale escavabile nel decennio di vigenza del piano, all'interno di 39 bacini estrattivi autorizzati. Analizzando la situazione di questi bacini la maggior parte di essi è sede anche di altri tipi di impianti: attività di betonaggio, attività di trattamento rifiuti inerti, produzione di conglomerati bituminosi ecc.

Tale situazione determina un cumulo degli impatti dal punto di vista ambientale, viabilistico, di incidenza sulla qualità dell'aria e dell'acqua, creando oggettivi problemi alla qualità della vita per le comunità che ospitano questa tipologia di impianti.

Tale situazione dovrebbe consigliare un intervento che analizzi tali cumuli di impatti a livello generale e non semplicemente nell'ambito delle procedure di PAUR (Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale) che i singoli bacini estrattivi affrontano in sede provinciale per ottenere le autorizzazioni alle escavazioni.

Il PTCP, inoltre, dovrebbe uniformare le modalità di recupero dei lotti già escavati impedendo che tali recuperi rimangano ostaggio di eventuali richieste di autorizzazione di altri lotti all'interno degli stessi bacini estrattivi evitando che i recuperi ambientali vengano continuamente procrastinati definendo in modo puntuale la loro piena realizzazione.

Il PTCP deve prendere atto che il Piano Cave Provinciale di Brescia - settore ghiaia e sabbia ha prodotto un consumo di suolo superiore ai 500.000 m<sup>2</sup> di superficie. È necessario che questo dato emerga in modo chiaro dalla programmazione in corso al fine di definire un conteggio reale del consumo di suolo e l'individuazione di cogenti misure di limitazione allo stesso.

Si propone l'inserimento nel PTCP di vincoli penalizzanti al settore in quanto la provincia di Brescia si trova già oggi in testa alla graduatoria nazionale di consumo di suolo, stante anche il fatto che le volumetrie estrattive approvate copriranno oggettivamente il fabbisogno provinciale per almeno i prossimi tre decenni.

## Ambito Turismo (Sintesi del Piano Provinciale del Turismo)

Si evidenzia la necessità di raccordare l'azione di pianificazione della Variante al PTCP con gli indirizzi strategici di sviluppo, valorizzazione e ricettività emersi all'interno del Piano Provinciale del Turismo, garantendo una totale convergenza tra l'attrattività del territorio e la tutela delle sue matrici ambientali, storiche e paesaggistiche.

Nello specifico, si formulano le seguenti osservazioni e proposte di integrazione:

• **Sostenibilità Territoriale e Consumo di Suolo (L.R. 31/2014):** Lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture turistiche (strutture ricettive, impianti sportivi, servizi connessi e mobilità turistica) devono uniformarsi rigorosamente all'obiettivo cardine del contenimento del consumo di suolo, tendendo al traguardo della neutralità territoriale ("saldo netto pari a zero"). Qualsiasi previsione di espansione o di nuova infrastrutturazione a scopi turistici su suolo libero deve essere considerata solo in via residuale e subordinata alla dimostrazione oggettiva dell'impossibilità di riuso di aree già antropizzate o degradate.

• **Priorità alla Rigenerazione e al Recupero del Patrimonio Esistente:** In coerenza con i principi di rigenerazione urbana e territoriale della Variante, il PTCP deve incentivare l'insediamento di nuove funzioni turistico-ricettive attraverso il recupero e la riqualificazione dei nuclei storici, dei borghi rurali, del patrimonio edilizio dismesso o sottoutilizzato e delle cascine storiche. Tali interventi non solo azzerano l'impatto sul suolo agricolo, ma contribuiscono alla conservazione dell'identità culturale e del paesaggio agrario bresciano, elementi che costituiscono essi stessi la primaria risorsa di attrattività turistica.

• **Tutela della Biodiversità, RER e Rete Natura 2000 (VInCA e VAS):** Richiamando quanto evidenziato nel Rapporto Preliminare di VAS (Sezione 10), la pianificazione turistica – in particolare nelle aree di pregio ambientale come la fascia lacustre, le valli e l'arco alpino – deve essere rigorosamente assoggettata a procedure di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA). È fondamentale che i flussi e le infrastrutture collegate (sentieristica impattante, impianti di risalita, parcheggi in quota) non interferiscano negativamente con l'integrità dei siti di Rete Natura 2000 e con i corridoi ecologici della Rete Ecologica Regionale (RER). Il PTCP deve porre limiti qualitativi e quantitativi rigorosi per evitare fenomeni di sovraccarico antropico (overtourism) in ecosistemi fragili.

• **Promozione della Mobilità Dolce e Infrastrutture Verdi e Blu:** Si richiede che il PTCP favorisca la pianificazione di sistemi di mobilità turistica integrata e sostenibile (reti ciclabili, cammini storici, vie verdi e navigazione lacustre a basso impatto), riducendo la dipendenza dal trasporto privato su gomma e la conseguente pressione infrastrutturale sui territori sensibili. Le "Infrastrutture Verdi e Blu" devono essere integrate nei progetti turistici non come meri elementi ornamentali, ma come reti strutturali capaci di mitigare l'impatto paesaggistico e garantire la connettività ecologica.

**ALLEGATO A**

## **Programma Provinciale di Depavimentazione e Desigillazione del Suolo**

Si propone l'introduzione, all'interno del PTCP, di specifici indirizzi e obiettivi finalizzati alla depavimentazione (depaving) e alla desigillazione del suolo (soil de-sealing), quali strumenti prioritari per il contrasto al consumo di suolo, l'adattamento ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità ambientale del territorio provinciale. La presenza diffusa di superfici asfaltate o cementificate inutilizzate, sottoutilizzate o degradate costituisce infatti un'importante opportunità per restituire al suolo le proprie funzioni ecologiche, favorire l'infiltrazione delle acque meteoriche, ridurre il rischio di allagamenti, mitigare le isole di calore e incrementare la biodiversità.

Si propone pertanto che il PTCP agisca sui seguenti punti strategici:

• **Censimento e Criteri di Intervento:** Promuova il censimento delle superfici impermeabilizzate suscettibili di recupero ambientale. Individui criteri e indirizzi per la progressiva depavimentazione di aree pubbliche e private non più necessarie o sottoutilizzate, quali piazzali, parcheggi sovradimensionati, aree produttive dismesse e spazi residuali urbani.

• **Infrastrutture Verdi e Soluzioni Sostenibili:** Favorisca la sostituzione delle superfici impermeabili con aree verdi, infrastrutture verdi e blu, boschi urbani e sistemi di drenaggio sostenibile.

• **Recupero delle Infrastrutture Viarie:** Promuova il recupero ecologico delle infrastrutture viarie dismesse o declassate, quali vecchi tracciati stradali, aree di svincolo non più funzionali, piazzole e pertinenze stradali inutilizzate, attraverso interventi di depavimentazione, rinaturalizzazione e ricostruzione di connessioni ecologiche.

• **Compensazione Preventiva e Supporto ai Comuni:** Introduca il principio della compensazione ecologica preventiva, prevedendo che ogni nuova impermeabilizzazione del suolo sia accompagnata, ove possibile, da interventi di depavimentazione e recupero di superfici già compromesse. Sostenga inoltre i Comuni nell'accesso a finanziamenti regionali, nazionali ed europei destinati alla rigenerazione urbana, alla rinaturalizzazione e all'adattamento climatico.

• **Obiettivi Temporalmente Quantitativi:** Si propone infine che la Provincia valuti la definizione di specifici obiettivi quantitativi di desigillazione del suolo da conseguire entro il 2035 e il 2050, in

coerenza con le strategie europee volte al raggiungimento dell'obiettivo di consumo netto di suolo pari a zero. La depavimentazione rappresenta una delle azioni più efficaci, concrete e immediatamente attuabili per migliorare la resilienza dei territori e restituire valore ecologico e paesaggistico a superfici oggi prive di funzione ambientale.

A tale proposito si propone:

- il recupero "al naturale" dei sentieri ciclabili con la sostituzione delle vecchie asfaltature almeno con terre stabilizzate, resine ecologiche e/o eco-pietre per combattere le isole di calore e favorire il drenaggio
- la progettazione di nuove ciclabili deve adottare materiali a basso impatto ambientale e drenanti con l'obiettivo di favorire la riduzione delle temperature, migliorare la gestione dell'acqua piovana e nutrire le falde e rendere le aree circostanti più ospitali per la flora e la fauna locale.

## Osservazioni sul sistema della mobilità e delle infrastrutture

Il sistema della mobilità rappresenta uno dei principali fattori di trasformazione territoriale e di consumo di suolo. Nel contesto della pianura bresciana, già caratterizzata da un elevato livello di infrastrutturazione, la realizzazione di nuove infrastrutture viarie può comportare effetti rilevanti in termini di:

- impermeabilizzazione dei suoli;
- frammentazione del territorio agricolo;
- aumento del traffico indotto;
- alterazione del paesaggio rurale;
- interruzione o compromissione dei corridoi ecologici e della connettività ambientale.

Le infrastrutture lineari costituiscono infatti uno dei principali elementi di frammentazione degli ecosistemi, ostacolando la mobilità della fauna e la continuità delle reti ecologiche territoriali.

Alla luce degli obiettivi europei e nazionali di riduzione del consumo di suolo, di tutela della biodiversità e di contrasto ai cambiamenti climatici, si ritiene necessario che il PTCP della Provincia di Brescia orienti le politiche della mobilità privilegiando la riqualificazione e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, limitando la realizzazione di nuove opere viarie che comportino ulteriore consumo di suolo e frammentazione del territorio.

### 1. Priorità alla riqualificazione della rete infrastrutturale esistente

Si propone che il Piano introduca il principio secondo cui gli interventi sulla mobilità debbano prioritariamente riguardare:

- la manutenzione straordinaria della rete stradale esistente;
- il miglioramento della sicurezza stradale;
- la riqualificazione dei nodi infrastrutturali critici;
- l'ottimizzazione della gestione dei flussi di traffico.

La realizzazione di nuove infrastrutture dovrebbe essere prevista solo a seguito della dimostrazione documentata dell'insufficienza della rete esistente, valutando alternative progettuali a minore impatto territoriale.

### 2. Valutazione del traffico indotto

Si propone che il Piano preveda l'obbligo di effettuare specifiche analisi relative al traffico indotto generato da nuove infrastrutture stradali.

Numerosi studi dimostrano infatti come l'aumento della capacità viaria possa generare, nel medio periodo, un incremento dei flussi di traffico, con conseguente aggravio delle pressioni ambientali.

Le valutazioni dovrebbero pertanto considerare:

- gli effetti a medio e lungo periodo sul sistema della mobilità;
- le ricadute sul consumo di suolo;
- gli impatti ambientali e paesaggistici sul territorio attraversato.

### 3. Tutela delle aree agricole

Considerata la rilevanza strategica del sistema agricolo della pianura bresciana, si propone che le eventuali nuove infrastrutture:

- evitino il più possibile il consumo di suolo agricolo ad alta fertilità;
- privilegino l'utilizzo di corridoi infrastrutturali già esistenti;
- riducano la frammentazione del territorio rurale;
- prevedano adeguate misure di mitigazione paesaggistica ed ecologica.

La salvaguardia della continuità del territorio agricolo rappresenta infatti un elemento fondamentale sia per la produzione agroalimentare sia per l'equilibrio ecologico del territorio.

### 4. Tutela dei corridoi ecologici

Si propone che il PTCP integri in modo esplicito la tutela dei corridoi ecologici della rete ecologica provinciale e regionale, evitando che nuove infrastrutture ne compromettano la continuità.

Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta ai principali corridoi ecologici fluviali della provincia, rappresentati dai fiumi Oglio, Mella e Chiese, che costituiscono elementi fondamentali della rete ecologica territoriale e svolgono un ruolo strategico per:

- la conservazione della biodiversità;
- la connessione tra aree naturali e agricole;
- la continuità degli habitat per numerose specie animali e vegetali;
- la qualità paesaggistica del territorio.

Le infrastrutture lineari, quali nuove strade o ampliamenti di assi viari esistenti, possono determinare effetti di frammentazione ecologica, interrompendo la continuità di tali corridoi naturali.

Per questo motivo si propone che gli interventi infrastrutturali:

- evitino il più possibile l'attraversamento dei corridoi ecologici fluviali;
- garantiscano la continuità della rete ecologica attraverso adeguate soluzioni progettuali;
- prevedano, ove necessario, attraversamenti faunistici e opere di mitigazione ambientale;
- tengano conto della funzione ecologica e paesaggistica dei sistemi fluviali.

### 5. Promozione della mobilità sostenibile

Il Piano dovrebbe rafforzare le politiche di mobilità alternative all'uso dell'automobile privata attraverso:

- il potenziamento del trasporto pubblico locale;
- una maggiore integrazione con il sistema ferroviario regionale;
- lo sviluppo di reti ciclabili di scala provinciale con funzione sia turistica sia di mobilità quotidiana;

- l'integrazione con percorsi di mobilità dolce lungo i corridoi ambientali e fluviali. Tali interventi consentono di ridurre la necessità di nuove infrastrutture viarie e il conseguente consumo di suolo.

**6. Integrazione con la rete ecologica e le infrastrutture verdi.** Si propone che il PTCP rafforzi l'integrazione tra le politiche della mobilità e la rete ecologica provinciale e regionale, in coerenza con gli indirizzi della pianificazione territoriale lombarda e con le strategie europee di tutela della biodiversità.

In particolare, la pianificazione delle infrastrutture dovrebbe:

- garantire la salvaguardia e la continuità della Rete Ecologica Regionale (RER);
- evitare la frammentazione degli habitat naturali e seminaturali;
- valorizzare il ruolo delle infrastrutture verdi come elementi di connessione ecologica e paesaggistica;
- integrare gli interventi infrastrutturali con opere di compensazione ambientale e rinaturalizzazione.

#### **7. Estendimento metro/tranvia**

Si propone l'estendimento sui territori esterni alla città capoluogo al fine di realizzare nuove reti di trasporto pubblico di massa su itinerari svincolati dal traffico privato anche nelle aree esterne al capoluogo.

Questi obiettivi risultano coerenti con gli indirizzi della Strategia Europea per la Biodiversità 2030, che individua nella tutela della connettività ecologica e nella riduzione della frammentazione territoriale elementi fondamentali per la conservazione degli ecosistemi.

In tale prospettiva, il sistema della mobilità non dovrebbe essere considerato esclusivamente come infrastruttura funzionale al traffico veicolare, ma come elemento da pianificare in modo integrato con il sistema ambientale e paesaggistico del territorio provinciale.

### **Osservazioni in Ambito Insediamenti industriali e attinenti**

Con riferimento alla Variante al PTCP ai sensi della L.R. 15/2024, relativa agli ambiti per la logistica, i sottoscritti hanno presentato osservazioni che si sintetizzano nei seguenti punti fermi ritenendoli attinenti anche a tutte le procedure relative a insediamenti industriali e affini.

#### **ALLEGATO B**

Segnaliamo inoltre che tali indicazioni vanno estese alle disposizioni di cui alla L.R. 11/2026 sui DATA CENTER sulla quale ci sarà modo di tornare in dettaglio e dei vertiporti.

- **Coerenza e Ripristino della Natura:** Il PTCP dovrebbe prevedere che sia dimostrata la coerenza di eventuali nuove trasformazioni a destinazione logistica (cifrato industriali e affini) con gli obiettivi di riduzione e tendenziale azzeramento del consumo di suolo, rigenerazione urbana e tutela degli ecosistemi previsti dalla normativa europea e regionale, con particolare attenzione al recente Regolamento EU sul Ripristino della Natura 2024/1991 e al c.d. Piano Nazionale di Ripristino della Natura.
- **Ricognizione e Alternative Localizzative:** L'individuazione degli ambiti destinati ad ospitare attività logistiche dovrebbe essere preceduta da una ricognizione aggiornata e completa degli insediamenti logistici (cifrato industriali e affini) esistenti, autorizzati o già previsti sul territorio provinciale, anche al fine di valutarne gli impatti cumulativi e il



reale fabbisogno territoriale. Si propone inoltre di subordinare l'individuazione di nuovi ambiti alla verifica preventiva dell'assenza di alternative localizzative su aree già compromesse, infrastrutturate, dismesse o degradate rispetto all'occupazione di nuovo suolo agricolo/naturale.

- **Valutazione di Area Vasta e Impatto Ambientale:** Gli ambiti logistici dovrebbero essere valutati in una logica di area vasta (prevedendo un eventuale raggio di riferimento) considerando gli effetti cumulativi su traffico, qualità dell'aria, consumo di suolo, paesaggio e servizi territoriali, con criteri restrittivi sugli impatti trasportistici legati alla salute pubblica. Si propone l'introduzione di criteri localizzativi (es. fattore di pressione) per limitare la concentrazione di funzioni ad elevato impatto ambientale (attività logistiche - cifrato industriali e affini - concomitanti con cave, discariche, impianti rifiuti, ecc.) nello stesso territorio.
- **Criteri in VAS, VInCA e Mitigazioni:** In relazione alle procedure di VAS e VInCA, il Piano deve esplicitare regole che evitino ambiti logistici (industriali e affini) in conflitto con habitat e reti ecologiche, integrando valutazioni strutturate sull'impatto ecologico e un bilancio sia quantitativo che qualitativo (es. servizi ecosistemici). Gli interventi devono prevedere adeguate misure obbligatorie di mitigazione/compensazione ambientale (infrastrutture verdi, depavimentazione compensativa), da definire e approvare prima del rilascio dei relativi permessi.
- **Sostenibilità dei Trasporti, Ordine di Priorità e Monitoraggio:** Il piano deve favorire modelli logistici di scala territoriale di dimensione contenuta e distribuita ("piccolo è bello"), subordinando gli insediamenti alla sostenibilità dei trasporti, privilegiando l'intermodalità e il trasporto ferroviario rispetto alla gomma. Per gli impianti connessi, si propone una priorità localizzativa decrescente: aree già urbanizzate, aree oggetto di rigenerazione, aree produttive esistenti. Si richiede infine di rendere pubblici e consultabili i dati su consumo di suolo, logistica (industria e affini) autorizzata e monitoraggio traffico merci ed emissioni e di limitare o escludere le trasformazioni su suolo libero da parte dei Comuni nelle more dell'approvazione del PTCP.

### **Direttiva Europea 2024/1203 e legge 81/2026.**

In merito all'obiettivo di rafforzare la tutela ambientale attraverso sanzioni penali più severe e ridefinire i reati legati al degrado ecologico e al cambiamento climatico si sottolinea la necessità di integrare il PTCP con la normativa cogente citata. In particolare si propone di:

- o stabilire che venga eseguita periodicamente e in modo puntuale, la ricognizione delle attività nocive, pericolose o ad incidente a rischio rilevante e che i prescritti controlli siano seguiti dalla rendicontazione degli stessi;
- o redigere tavole e data base coordinati tra Provincia e Regione circa i siti contaminati e/o inquinati da bonificare, già caratterizzati o no, con indicazione di tutti i dati necessari a partire dalla data di inizio dell'individuazione anche al fine di verificare l'effettiva programmazione del risanamento o bonifica senza artate procrastinazioni nel tempo delle stesse. Si segnala che Regione Lombardia nel 2023 indica in Provincia di Brescia n.77 siti inquinati e che dalle tavole prodotte da Provincia di Brescia ne risultano solo n.44.

## Conclusioni e Richieste

Alla luce di quanto sopra esposto, si richiede all'Amministrazione Provinciale di Brescia di accogliere le presenti osservazioni, adeguando la Normativa Tecnica del PTCP e integrando i quadri conoscitivi e valutativi del Rapporto Ambientale di VAS secondo i criteri di rigore, sussidiarietà, cogenza e trasparenza qui richiamati.

Brescia, 15 giugno 2026

Coordinamento interprovinciale "Salviamo il suolo"  
Italia Nostra – Sezione di Brescia  
100% Bassa  
Slow Food Terre Acque Bresciane APS  
Fondazione Castello di Padernello  
Comitato Salva Macina Castel Mella  
Comitato Salva Suolo Poncarale  
Comitato Impatto Zero  
Circolo Legambiente Brescia Est ETS  
Circolo Legambiente Valle dell'Oglio Aps  
Circolo Legambiente Montichiari  
Circolo Legambiente Fiume Mella  
Circolo Legambiente Brescia  
Legambiente La Nostra Terra Aps  
Circolo Legambiente Serio e Oglio  
Circolo Legambiente Chiariambiente - ovest bresciano Aps  
Brescia nel Piatto

A00 PROVINCIA DI BRESCIA  
Protocollo Arrivo N. 110778/2026 del 15-06-2026  
Doc. Principale - Class. 7.4 - Copia Documento

