PROVINCIA DI BRESCIA

SETTORE ASSETTO TERRITORIALE, PARCHI, V.I.A.

SCHEMA DI PIANO D'AREA DELL'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI

in adempimento della delega funzionale dalla Regione Lombardia alla Provincia di Brescia

Norme Tecniche di Attuazione

SCHEMA DI PIANO D'AREA DELL'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI IN ADEMPIMENTO DELLA DELEGA FUNZIONALE DALLA REGIONE LOMBARDIA ALLA PROVINCIA DI BRESCIA

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

PARTE I – LO SCHEMA DI PIANO D'AREA ED I RAPPORTI CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

TITOLO I - IL DOCUMENTO

CAPO I – SCHEMA DI PIANO D'AREA DELL'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI: NATURA, OBIETTIVI, CONTENUTI E AMBITO.

Art. 1 - NATURA DEL DOCUMENTO

Il Piano d'Area dell'aeroporto di Montichiari si configura come un piano di area vasta inteso a verificare alla scala opportuna le previsioni e gli indirizzi presenti in ordine all'argomento nei documenti programmatici preordinati, nonché a dettare disposizioni, sia immediatamente prevalenti, sia da seguire nei vari atti di pianificazione subordinata e nella predisposizione dei progetti delle opere al fine del loro coordinamento spazio-temporale e della sostenibilità degli interventi.

Art. 2 - OBIETTIVI

Definire un'adeguata programmazione di interventi infrastrutturali, un coordinamento delle strategie per lo sviluppo economico-sociale, nonché una idonea compatibilità ambientale del territorio coinvolto, sulla base degli scenari previsti del sistema aeroportuale Lombardo di cui alla D.G.R. n°VII/3274 del 26 gennaio 2001.

Art. 3 - OGGETTO

- Individuazione dell'ambito oggetto del piano;
- Individuazione degli elementi di fragilità ambientale;
- Individuazione degli ambiti e delle aree da destinare allo sviluppo degli insediamenti indotti, con funzione residenziale, produttivo, commerciale, turistico-alberghiero, educativo, sportivo, per servizi alla persona, formativo, ecc., in coerenza ad uno sviluppo sostenibile del territorio;
- Individuazione delle aree industriali dimesse e loro eventuale possibilità di riuso rispetto alle attività legate o indotte dall'aeroporto;
- Riorganizzazione funzionale della maglia principale e secondaria di trasporto in relazione alla eventuale domanda pregressa e futura legata allo sviluppo aeroportuale.

I seguenti argomenti:

- Individuazione di curve isofoniche che tengano conto delle politiche di sviluppo aeroportuale per la conseguente programmazione delle salvaguardie urbanistiche;
- Verifica di fattibilità di programmi di esercizio o interventi per il collegamento ferroviario TAV;
- Valutazione Ambientale Strategica del complessivo sistema di interventi che saranno individuati.

sono demandati alla fase attuativa del Piano.

Art. 4 - AMBITO

L'ambito del quadro progettuale oggetto dell'individuazione di specifiche vocazioni è delimitato: a nord, dalla poligonale indicata dal P.T.C.P. che segue grossomodo il piede della collina di Castenedolo; ad est, dalla S.P. ex S.S. 236 "Goitese"; a sud, dalla S.P. ex S.S. 668 "Lenese" ; a ovest, dalla linea ferroviaria Brescia-Parma ed è riferito all'art.100 delle N.T.A. del P.T.C.P. medesimo.

L'ambito interessa parzialmente il territorio di quattro comuni: Castenedolo, Montichiari, Ghedi e Montirone al cui intero territorio sono invece estese le previsioni infrastrutturali di più diretta implicazione con l'aeroporto.

Ai fini della disciplina urbanistica derivante dell'esposizione al rumore, l'ambito è la curva isofonica di 60 DB di Rumore aeroportuale, da determinare con apposita modellistica.

Ai fini valutativi e di riferimento per le politiche insediative comunali, l'ambito si considera esteso ai S.U.S. ricompresi in un raggio di 15 Km dall'attuale aeroporto.

Art. 5 - EFFICACIA

Il presente documento rappresenta proposta di Piano Territoriale Regionale d'Area redatto a seguito dell'attribuzione alla Provincia di Brescia da parte della Regione di delega funzionale per il coordinamento e la redazione del "Piano Territoriale d'Area per l'Aeroporto di Montichiari".

Ai sensi della L.R. 12 del 11/03/2005 art. 21 comma 6, il documento assume l'efficacia di cui all'art. 7 della Legge medesima, in ciò configurandosi come aggiornamento del P.T.C.P. ai sensi dell'art. 11 delle N.T.A. del P.T.C.P. in quanto recepimento di disposizione preordinata derivante da meccanismi messi in atto dal P.T.C.P. stesso (programma strategico).

Art. 6 - PROCESSUALITÀ

E' il processo che, a partire dall'approvazione dello schema di Piano d'Area, si precisa nel tempo tramite azione costante e programmata di confronto e concertazione governato dalla Provincia fra gli Enti interessati al fine di pervenire alla realizzazione delle opere previste tramite il riorientamento delle programmazioni dei singoli attori territoriali nell'ambito di governo di un processo coerente.

Le previsioni del presente schema di Piano d'Area si attuano oltre che attraverso i progetti già programmati, attraverso valutazioni, piani, programmi e progetti proposti dalla Provincia o dagli Enti e privati interessati, nell'ambito delle disposizioni delle presenti norme. Le più precise determinazioni che ne scaturiranno costituiranno aggiornamento del presente documento.

Dovrà essere implementata a tutti i livelli l'attività di monitoraggio ambientale e funzionale.

CAPO II – DESCRIZIONE DEL DOCUMENTO

Art. 7 - ELABORATI E LORO VALENZE

Il documento è composto da:

- Tavola di assetto strategico di medio – lungo periodo (2015 – 2025);
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Relazione contenente altresì le tavole esplicative e di inquadramento;
- Relazione sull'impatto socio economico dell'insediamento aeroportuale di Montichiari sul sistema produttivo provinciale.

La tavola di assetto strategico e le norme tecniche di attuazione hanno valenza dispositiva.

La relazione con relativa cartografia e la relazione sull'impatto socio – economico hanno valenza di riferimento per gli atti da compiere nelle fasi valutative, programmatiche, di pianificazione di dettaglio attuative e progettuali conseguenti al presente documento.

Art. 8 - DEFINIZIONI

Al fine dell'organizzazione delle disposizioni normative sono stabilite le seguenti definizioni:

a) Definizioni: sono le descrizioni dei vari oggetti normati;

b) Obiettivi: sono le finalità che il documento persegue per i singoli argomenti individuati negli articoli;

c) Indirizzi: sono atti diretti a fissare gli obiettivi per l'elaborazione dei piani sotto ordinati, dei piani settoriali del medesimo livello di pianificazione o di altri atti di pianificazione o programmazione degli enti pubblici, che non escludono ambiti di discrezionalità nella specificazione ed integrazione delle proprie previsioni da parte dei soggetti titolari della pianificazione sotto ordinata;

d) Prescrizioni: le prescrizioni prevalgono automaticamente nei confronti di qualsiasi strumento di pianificazione o di programmazione alla scala provinciale, sub-provinciale e comunale fatte salve eventuali diverse specificazioni normative contenute nelle presenti N.T.A., o che derivino da normative regionali o statali vigenti;

e) Direttive: sono gli atti che contengono i criteri che le Pubbliche Amministrazioni devono osservare nello svolgimento di determinate attività. Le direttive, per loro natura, non escludono la discrezionalità della Pubblica Amministrazione destinataria, che risulta orientata e non esclusa, per due ragioni:

   - La direttiva ha carattere generico e la sua portata vincolante si riferisce solo all'attività complessivamente considerata e non ai singoli atti;
   - La portata vincolante della direttiva non è ritenuta assoluta bensì relativa, conseguentemente le Pubbliche Amministrazioni destinatarie possono discostarsene con debita motivazione;

f) Raccomandazioni: sono gli atti, più attenuati rispetto alle direttive, che riguardano una valutazione ampia in relazione agli strumenti urbanistici locali sotto ordinati;

g) Azioni: sono le attività valutative, programmatiche progettuali e concertative che dovranno essere intraprese dalla Provincia in attuazione del presente documento;

h) Destinazioni aeroportuali: sono quelle contenute nel perimetro aeroportuale o adiacenti inerenti il funzionamento dell'infrastruttura nel suo complesso (uffici, ristorazione e relax, commercio, tempo libero, magazzinaggio interno, manutenzione, sicurezza ecc.);

i) Destinazioni complementari: sono quelle connesse alla funzione aeroportuale, aperte all'utenza esterna, sia per quanto riguarda la logistica, che per quanto riguarda i servizi (centri fieristici, ospitalità, commercio, centri d'affari, ristorazione, funzionamento e manutenzione mezzi di trasporto esterni, aree e attrezzature ricreative, sportive, spettacolari, ecc.). Tali destinazioni dovranno concorrere in termini urbanizzativi ed economici, tramite la perequazione e compensazione, alla realizzazione e al miglior funzionamento delle opere infrastrutturali e alla rete ecologica;

j) Destinazioni sinergiche: sono le attività per cui il mezzo aereo è un fattore di competitività del prodotto (merci leggere ad alto contenuto tecnologico come componenti aeronautici, prodotti di lusso e di nicchia pregiati) aventi in ogni caso carattere di compatibilità tecnica. Tali destinazioni dovranno concorrere in termini urbanizzativi ed economici, tramite la perequazione e compensazione, alla realizzazione e al miglior funzionamento delle opere infrastrutturali e alla rete ecologica;

k) Destinazioni compatibili: quelle che non avendo attinenza con la funzione aeroportuale non la ostacolano in alcun modo, salvo il sottrarre spazio alle funzioni complementari e aeroportuali o, all'inverso, non risultano particolarmente afflitte dagli impatti aeroportuali;

TITOLO II - RAPPORTI CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Art. 9 – RAPPORTI CON IL P.T.C.P.

La Provincia di Brescia si è dotata del proprio P.T.C.P., approvato il 21/04/2004 con D.C.P. n. 22 e successivamente pubblicato sul B.U.R.L. il 22/12/2004;

Il P.T.C.P. individua all'art. 16 delle N.T.A. il Piano Territoriale d'Area per l'aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari come progetto strategico di interesse regionale.

L'art. 100 delle N.T.A. del P.T.C.P. fissa come obiettivo lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari prevedendo quindi la messa in atto di un programma rivolto a definire, mediante atti di pianificazione complessa, l'adeguata programmazione degli interventi infrastrutturali, le strategie per lo sviluppo economico sociale, il grado di compatibilità territoriale col territorio coinvolto; prescrivendo altresì un regime di salvaguardia nelle aree interne al poligono delimitato: a nord dal piede della collina di Castenedolo, ad est dalla S.P. ex S.S. 236 "Goitese", a sud dalla S.P. 668 "Lenese", ed a ovest dalla linea ferroviaria Brescia Parma.

Il Piano d'Area si configura come atto di pianificazione complessa di cui all'art.15 delle N.T.A. del P.T.C.P. avente contenuti di livello sovraprovinciale e quindi può essere assunto dalla Regione come atto di pianificazione regionale.

Ai sensi dell'art.11, una volta fatto proprio dalla Regione il Piano d'Area costituirà aggiornamento del P.T.C.P. in quanto recepimento di disposizione preordinata derivante da meccanismi messi in atto dal P.T.C.P. stesso (programma strategico).

Per quanto non specificatamente previsto o derogato dal presente documento si applicano le norme del P.T.C.P. vigente.

Art. 10 – RAPPORTO CON I PIANI DI SETTORE REGIONALI CON DELEGA PROVINCIALE.

Nella fase attuativa del Piano Cave della Provincia di Brescia – settori sabbie e ghiaie – di cui alla D.C.R. 25 novembre 2004, n. VII/1114 (approvazione dei progetti di gestione produttiva degli Ambiti Territoriali Estrattivi, rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle attività di cava, altri assensi), gli enti competenti assumono le proprie decisioni tenendo conto delle esigenze sottese alla presente pianificazione ed alla realizzazione degli interventi connessi allo sviluppo dell'Aeroporto di Montichiari.

In particolare, non può essere assentita attività di cava sulle aree interessate dal sedime aeroportuale, come individuato al successivo art.14, fatti salvi gli interventi di recupero ambientale relativi ad aree già escavate in virtù di autorizzazioni di cava.

TITOLO III - RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI CONTROLLO AMBIENTALE

Art. 11 – RAPPORTO CON LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

In attesa degli indirizzi generali che la Regione dovrà approvare, per la predisposizione della valutazione ambientale dei Piani ai sensi dell'art. 4 della L.R. 12/2005, il presente documento è dotato di un proprio quadro ambientale. Una volta

approvati gli indirizzi suddetti la Provincia procederà all'esecuzione delle procedure che saranno ivi previste sulla base degli elementi contenuti nello stesso quadro ambientale.

Art. 12 – RAPPORTO CON LA VALUTAZIONE PAESISTICA DEI PROGETTI

I progetti delle opere che saranno redatti a valle delle procedure di pianificazione e programmazione previste dal presente documento dovranno riportare la valutazione paesistica ai sensi del P.T.P.R. basata sul quadro di riferimento conoscitivo del P.T.C.P. o dei Piani Paesistici comunali vigenti e sugli indirizzi in argomento del presente documento in quanto elementi del Piano del Paesaggio Lombardo ai sensi del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

Art. 13 – RAPPORTO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

Le disposizioni del presente documento avranno carattere di prevalenza rispetto agli strumenti urbanistici generali dei comuni a partire dall'approvazione regionale del documento medesimo e dovranno essere via via recepite dai P.G.T. ai sensi della L.R. 12/05.

PARTE II - GLI ELEMENTI DELLO SCHEMA DI PIANO D'AREA

TITOLO I – GLI ELEMENTI CARTOGRAFATI NELLA TAVOLA DI ASSETTO STRATEGICO DI MEDIO – LUNGO PERIODO

Con riferimento alla tavola di zonizzazione del presente Schema di Piano d'Area i singoli elementi areali, lineari e puntuali vengono di seguito normati.

Art. 14 - SEDIME AEROPORTO DI MONTICHIARI. PREVISIONE A MEDIO PERIODO

DEFINIZIONE: Trattasi del sedime aeroportuale indicativo prevedibile in relazione agli ampliamenti e alle ristrutturazioni dell'intero impianto aeroportuale relazionato alla potenzialità massima di traffico raggiungibile con una pista (medio periodo).

OBIETTIVI:

- consentire il traffico passeggeri e merci con aerei di grossa dimensione;
- ospitare attrezzature per il carico e lo scarico delle merci sia da mezzi su gomma che in sede propria e adeguati magazzini;
- realizzare l'interscambio con la ferrovia ad alta capacità con un sistema agevole, possibilmente nell'ambito di edifici collegati con percorsi meccanizzati o mediante sistemi automatici di trasporto passeggeri a guida vincolata;
- dimensionare l'intero impianto su carichi di 10 milioni di unità di carico (medio periodo);
- consentire l'edificazione di fabbricati per la manutenzione;
- realizzare l'interscambio con le ferrovie locali, bus, vetture private (parcheggi).

INDIRIZZI: Il piano di sviluppo aeroportuale (master plan) e il piano regolatore aeroportuale costituiranno lo strumento sottoordinato per le maggiori definizioni dei contenuti, delle prescrizioni e dell'ambito del presente articolo e porranno i vincoli preordinati all'acquisizione delle aree per lo sviluppo di medio periodo. Con l'approvazione del master plan potrà essere anche ridefinito l'ambito del sedime aeroportuale.

Aggiornamenti del piano di sviluppo aeroportuale (master plan) o ulteriori pianificazioni di settore, stabiliranno l'organizzazione tecnica degli assetti aeronautici e dei servizi connessi e i collegamenti riferiti alla capacità di traffico passeggeri e merci di medio periodo.

DIRETTIVE: L'individuazione dell'area nei nuovi strumenti di pianificazione e programmatori sottoordinati avverrà col principio di maggior definizione in concertazione fra gli enti interessati Provincia, Comune e l'Ente gestore.

PRESCRIZIONI: È costituito il vincolo di salvaguardia per le aree esterne ricomprese fra l'attuale sedime aeroportuale e quello previsto dal presente articolo: le aree non potranno essere interessate da alcuna trasformazione urbanistica per tre anni dalla approvazione del presente piano d'Area in attesa della definizione del piano di sviluppo aeroportuale.

Art. 15 - SEDIME AEROPORTO GHEDI

DEFINIZIONE Trattasi dell'area di proprietà militare nella quale esiste l'aeroporto militare di Ghedi.

OBIETTIVI: In caso di dismissione della base militare essa con le relative attrezzature potrà essere utilizzata per l'aeronautica civile come ampliamento e in funzione dei nuovi assetti aeronautici necessari per lo sviluppo di lungo periodo.

INDIRIZZI: Mantenimento dell'attuale destinazione sino alla dismissione. Acquisizione al sedime aeroportuale alla dismissione.

DIRETTIVE: Dovrà essere riconosciuta la possibilità di ampliamento della zona e applicati i relativi vincoli aeronautici.

PRESCRIZIONI: Nelle aree esterne a quelle di sedime dovranno essere in ogni caso rispettate le normative nazionali riguardanti i coni di vincolo nonché i vincoli relativi alla fascia di inedificabilità lungo il perimetro.

Art. 16 - AMBITO DI INSEDIAMENTO DELLE FUNZIONI AEROPORTUALI E DELLE FUNZIONI COMPLEMENTARI

DEFINIZIONE: Si tratta dell'area immediatamente adiacente al contorno della zona di cui all'art.14 ed estesa a est fino alla SP ex SS 236, a sud alla SP 668 e a ovest all'aeroporto di Ghedi, a nord alla prevista ferrovia ad alta capacità e ai nodi viari di collegamento con la SP 19 e meglio precisato nella cartografia. Tale area sarà

prevedibilmente interessata da ampliamenti della capacità aeroportuale con ulteriori configurazioni degli assetti aeronautici (lungo periodo).

OBIETTIVI: Riservare un'estensione di area sufficiente alla realizzazione nel tempo di ampliamenti e adeguamenti della infrastruttura aeroportuale garantendo l'ulteriore crescita su carichi dell'ordine di 20-25 mil di passeggeri (lungo periodo e oltre) e alla realizzazione delle strutture attinenti alle attività complementari a quella aeroportuale tenendo presente le potenzialità di estensione dell'aeroporto ad ovest e del suo collegamento con quello di Ghedi.

INDIRIZZI: Specifiche pianificazioni di settore attuative del presente piano, stabiliranno l'organizzazione tecnica riferita alla possibile capacità a lungo periodo, e saranno rivolte alle opere pertinenti alle destinazioni aeroportuali e alle destinazioni complementari all'aeroporto, oltrechè alla compensazione con opportuni spazi a trattamento naturalistico, trattati con continuità in modo da inserirsi come trama locale nell'ambito delle reti ecologiche principali del fiume Chiese e delle colline di Castenedolo e saranno relazionate alle fasi di crescita dell'aeroporto. Con esclusione della residenza e dei servizi pubblici previsti ai sensi di legge nella CLASSE I "aree particolarmente protette" nell'allegato tabella A del D.P.C.M. 14/11/97.

La pianificazione dei settori cave e rifiuti dovranno verificare la compatibilità degli interventi con l'attività aeronautica e con le previsioni infrastrutturali del presente piano.

Le previsioni saranno oggetto di procedure concertate fra Provincia e Comuni sentiti gli eventuali altri Enti pubblici interessati, gli Enti realizzatori delle infrastrutture e in particolare l'Ente aeroportuale con specifico riferimento alla determinazione degli aspetti aeronautici.

PRESCRIZIONI: L'area deve ritenersi di salvaguardia per gli eventuali nuovi insediamenti aeroportuali e delle funzioni complementari: fino alla efficacia urbanistica delle specifiche pianificazioni di settore di cui al punto precedente, è consentita la destinazione agricola. Le aree aventi destinazione diversa dall'agricola nei P.R.G. previgenti all'assunzione di efficacia del presente documento e non edificabili in quanto gravate dalle salvaguardie di cui all'art. 100 del P.T.C.P. potranno essere oggetto di:

- Interventi sul patrimonio edilizio esistente con incremento non superiore al 20%: è ammesso il cambio di destinazione d'uso ad eccezione della residenza;

Potranno essere previsti strumenti di pianificazione che consentano: nuova edificazione e interventi urbanistici per destinazioni: prioritariamente complementari, secondariamente sinergiche e compatibili nell'ambito di procedure di concertazione fra Provincia e Comune, sentiti gli Enti realizzatori delle infrastrutture, gli eventuali Enti pubblici interessati e in particolare l'Ente aeroportuale, con specifico riferimento alla determinazione degli aspetti aeronautici, con esclusione della residenza e dei

servizi pubblici previsti ai sensi di legge nella CLASSE I "aree particolarmente protette" nell'allegato tabella A del D.P.C.M. 14/11/97.

DIRETTIVE: La salvaguardia della continuità e qualità ecologica del fiume Garza anche in tema di qualità dell'acqua è elemento di particolare attenzione.

Art. 17 - AMBITO DI CONCERTAZIONE DELLE VOCAZIONI URBANISTICHE COMUNALI

DEFINIZIONE: Si tratta dell'ambito territoriale ricompreso nei confini di cui all'art 100 del PTCP residuale rispetto alle zone funzionali agli aeroporti di Montichiari e di Ghedi di cui agli artt. 14, 15, e 16.

OBIETTIVI: Mantenere una zona di sufficiente distacco dai centri abitati, a tutela dell'attività aeroportuale nonché per il mantenimento delle viste della collina di Montichiari e continuità di reti ecologiche senza precludere la possibilità di completare le previsioni dei PRG comunali o di attuare nel tempo nuovi insediamenti con destinazioni complementari e sinergiche a carattere sovracomunale e di livello locale.

INDIRIZZI: Gli strumenti urbanistici comunali potranno prevedere prioritariamente nuovi insediamenti con destinazioni complementari che non trovino spazio nella zona di cui all'art. precedente, secondariamente insediamenti con destinazioni sinergiche alla aeroportuale e inoltre destinazioni compatibili con esclusione della residenza e dei servizi pubblici previsti ai sensi di legge nella CLASSE I "aree particolarmente protette" nell'allegato tabella A del D.P.C.M. 14/11/97.

La previsione di nuovi insediamenti implica in ogni caso che vengano riservati congrui spazi liberi ad uso agricolo o a carattere naturalistico per la ricostruzione dell'ecosistema e per il permanere della riconoscibilità delle colline di Montichiari, Castenedolo e colline bresciane.

La pianificazione dei settori cave e rifiuti dovranno verificare la compatibilità degli interventi con l'attività aeronautica e con le previsioni infrastrutturali del presente piano.

Le previsioni saranno oggetto di procedure concertate fra Provincia e Comuni sentiti gli eventuali altri Enti pubblici interessati, gli Enti realizzatori delle infrastrutture e in particolare l'Ente aeroportuale con specifico riferimento alla determinazione degli aspetti aeronautici.

PRESCRIZIONI: Sono fatti salvi gli interventi previsti dai P.R.G. vigenti all'assunzione di efficacia del presente documento purchè con destinazioni compatibili di cui al precedente art.8.

Art. 18 - LINEA FERROVIARIA AD ALTA CAPACITÀ

DEFINIZIONE: Trattasi del tracciato della progettata linea ad alta capacità, corridoio 5, così come da progetto preliminare approvato dal CIPE.

OBIETTIVI: Connettere la Provincia di Brescia al resto dell'Europa mediante la rete ferroviaria transnazionale veloce.

PRESCRIZIONI: È costituito vincolo diretto di inedificabilità in riferimento al tracciato approvato dal CIPE e al relativo sedime. Sono costituite fasce di salvaguardia della profondità di m 70 a partire dal sedime di progetto. Le successive fasi progettuali rideterminerannno la profondità del vincolo. La realizzazione dell'opera genera la cessazione del regime di salvaguardia e fasce di rispetto di m 30 dal binario più esterno.

RACCOMANDAZIONI: In relazione all'impatto acustico dell'opera non si prevedono nuove destinazioni residenziali o a servizi non tecnici nelle fasce denominate del PTCP di interesse delle nuove infrastrutture lineari salvo le operazioni sull'esistente senza cambio di destinazione d'uso e gli ampliamenti.

Art. 19 – POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA BRESCIA - PARMA

DEFINIZIONE: Si tratta della linea ferroviaria Brescia-Parma.

OBIETTIVI: Riqualificazione della linea al fine di aumentare la capacità e la funzionalità tecnica in riferimento alla possibilità:

- Di garantire lo sbocco dell'interconnessione est di Brescia della linea AV/AC;
- di poter ospitare un servizio metropolitano di treni cadenzati fino alla stazione di Brescia, in relazione all'utenza aeroportuale, oltre a quella determinata dai Comuni del Piano d'Area;
- di poter garantire un servizio merci per le aree logistiche aeroportuali in funzione dell'interscambio merci-aereo, con inserimento sulla rete ferroviaria internazionale tramite lo scalo di Brescia;
- di esercire un servizio regionale a maggiore velocità, frequenza e affidabilità.

INDIRIZZI: Gli strumenti urbanistici comunali dovranno prevedere la possibilità di raddoppio dell'attuale binario almeno nella tratta Montirone – San Zeno - Brescia.

Art. 20 – ESTENSIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BRESCIA PARMA ALLA STAZIONE AC E AEROSTAZIONE, ALL'AREA CARGO E ALLA FIERA DI MONTICHIARI

DEFINIZIONE: Trattasi di collegamento ferroviario fra la ferrovia Brescia-Parma, la stazione della ferrovia ad alta capacità, l'area cargo e la fiera di Montichiari.

OBIETTIVI: Dare la possibilità di creare l'interscambio ferro-aria, l'interscambio ferrovie regionali - ferrovia ad alta capacità – aeroporto nonché un

servizio di tipo metropolitano tra l'area urbana di Brescia e l'aeroporto.

INDIRIZZI: Il tracciato deve ritenersi indicativo fino alla relativa programmazione a seguito di progetto preliminare corredato dai relativi studi di fattibilità tecnica ed economica. La programmazione di infrastrutture aeroportuali, edifici complementari, la pianificazione di attività di escavazione e discarica dovrà tenere in debito conto la possibilità tecnica ed economica di realizzazione della linea ferroviaria.

Con le medesime procedure di concertazione di cui agli articoli 14 e 16 verranno valutate le ipotesi di tracciato degli eventuali raccordi ferroviari merci a servizio delle aree logistiche e industriali esistenti e di sviluppo.

Art 21 - VIABILITÀ EXTRAURBANA PRIMARIA PROGRAMMATA

DEFINIZIONE: Si tratta di raccordi autostradali costituiti dal prolungamento della SP 19 e dal potenziamento dell'attuale raccordo SP 236- casello di Brescia est.

OBIETTIVI: Creare un semianello con caratteristiche autostradali che unisce a ovest, sud e est del capoluogo sia l'autostrada che le strade principali e secondarie gravitanti nell'area con funzione di drenaggio del traffico gravitante sulla città e di conseguente fluidificazione della circolazione.

RACCOMANDAZIONI: In relazione al traffico potenzialmente generato dall'aeroporto e dalle attività indotte collocabili nelle sue prossimità, dovrà essere previsto un corridoio adeguato per l'eventuale realizzazione di ulteriori corsie.

PRESCRIZIONI: È costituito vincolo diretto per le aree identificate come necessarie alle opere di cui al presente articolo secondo le modalità previste dal P.T.C.P.. In caso di interventi urbanistici concertati e/o Accordi di Programma è possibile ridurre la fascia di rispetto ai minimi previsti dal Codice della strada; qualora l'infrastruttura viaria sia in galleria artificiale sarà possibile ridurre la fascia alla larghezza necessaria per la realizzazione di tre corsie, oltre la corsia di emergenza, per ogni senso di marcia. Nelle fasce di interesse delle nuove infrastrutture lineari, così come definite dal P.T.C.P., sono vietate le nuove destinazioni residenziali e i servizi pubblici di tipo non tecnico quali scuole, ospedali, ecc; sono ammessi l'ampliamento e la ristrutturazione di edifici esistenti.

Art. 22 - VIABILITÀ EXTRAURBANA PRINCIPALE E SECONDARIA DI PREVISIONE

DEFINIZIONE: È l'infrastruttura viaria destinata al traffico del tipo non locale che attualmente grava sulla SP ex 236 e collegante il futuro raccordo auostradale SP 19 alla prevista variante alla SP 668.

OBIETTIVI: Sgravare la SP 236 dall'eccessivo carico di traffico che ne abbassa il livello di servizio consentendo altresì di attestare sulla SP 236

funzioni pregiate indotte dalla presenza dell'aeroporto stesso. Servire con infrastruttura con adeguato livello di rete la stazione aeroportuale e quella dell'alta capacità ferroviaria.

INDIRIZZI: Il tracciato deve intendersi indicativo fino alla relativa programmazione provinciale a seguito di progetto preliminare. La programmazione di infrastrutture dovrà con particolare attenzione tener conto del tracciato in oggetto nell'ambito del principio di maggior definizione.

DIRETTIVE: La sezione stradale sarà tipo B del Codice della strada. La configurazione del tracciato e degli svincoli di connessione alla S.P. 19 dovrà tenere conto degli spazi necessari per il funzionamento della stazione ferroviaria e per l'estensione della ferrovia metropolitana all'area cargo e alla fiera.

Art. 23 - VIABILITÀ DI ADDUZIONE ALL'AEROPORTO

DEFINIZIONE: Trattasi di collegamenti viari alle varie funzioni aeroportuali.

OBIETTIVI: Consentire con un'adeguata viabilità l'accesso alle funzioni di servizio aeroportuali, all'interscambio merci, e a nuovi terminal nel caso di consistenti ampliamenti dell'aeroporto a lungo termine.

INDIRIZZI: Il tracciato deve ritenersi indicativo fino alla relativa programmazione provinciale a seguito di progetto preliminare e di valutazione costi-benefici.

Art. 24 – AREA CARGO

DEFINIZIONE: E' l'area destinata al centro di interscambio merci.

OBIETTIVI: Consentire lo sviluppo del trasporto aereo delle merci tramite la realizzazione delle apposite infrastrutture.

INDIRIZZI: La posizione del fabbricato o dei fabbricati deve intendersi indicativa fino alla relativa programmazione a seguito di progetto preliminare e di conseguente valutazione tecnico economica e di fattibilità.

DIRETTIVE: E' prevista la realizzazione prioritaria dell'interscambio con la rete ferroviaria in funzione delle caratteristiche dei traffici attesi e delle tipologie di merci movimentate dalle aziende raccordate e insediate nell'area di insediamento ex artt. 14 e 16.

Art. 25 – TERMINALI AEROPORTUALI

DEFINIZIONE: Sono i fabbricati destinati al transito dei passeggeri dell'aeroporto.

OBIETTIVI: Realizzare le infrastrutture che consentano l'interscambio agevole fra il mezzo aereo e le altre reti di trasporto ferroviario, pubblico su strada e privato stradale.

INDIRIZZI: La posizione del fabbricato o dei fabbricati deve intendersi indicativa fino alla relativa programmazione a seguito di progetto preliminare e di conseguente valutazione costi – benefici. In

particolare il posizionamento e dimensionamento del terminal 2 sarà determinato in coerenza col piano di sviluppo aeroportuale e la configurazione aeronautica indispensabile per affrontare gli scenari di lungo periodo e oltre.

DIRETTIVE: E' prioritaria la continuità con la stazione AC.

Art. 26 – STAZIONE FERROVIARIA AC/AV

DEFINIZIONE: E' il fabbricato destinato alla fermata passeggeri della ferrovia ad alta capacità e all'accettazione dei passeggeri dell'aeroporto.

OBIETTIVI: Realizzare le infrastrutture che consentano l'interscambio tra rete ferroviaria transeuropea, regionale, locale, viabilità primaria, principale e locale, mezzi pubblici stradali e trasporto aereo.

INDIRIZZI: La posizione del fabbricato o dei fabbricati deve intendersi indicativa fino alla relativa programmazione a seguito di progetto preliminare e di conseguente valutazione costi – benefici.

La posizione del fabbricato, da progetto preliminare, è soggetta a maggior definizione a seguito di progetto definitivo, tenuto conto degli studi di fattibilità, di cui al successivo art.29, prodotti dalla Provincia e dal piano di sviluppo aeroportuale qualora esistente.

DIRETTIVE: E' prioritaria la continuità con il terminal aeroportuale.

TITOLO II – ELEMENTI NON CARTOGRAFATI

Art. 27 - ZONE SOGGETTE A INQUINAMENTO ACUSTICO

DEFINIZIONE: Sono le porzioni del territorio anche esterno all'ambito ristretto per le quali il rumore avente per sorgente sia il traffico aereo che quello ferroviario o stradale per quanto riguarda il livello di rete primario, principale e secondario, può dare luogo a disturbi della salute umana.

OBIETTIVI: La minore esposizione possibile di popolazione a situazioni acustiche disturbanti lo stato di salute fisica o psichica e la ricerca di qualità acustica ambientale.

AZIONI: La Provincia, entro 6 mesi dall'approvazione regionale, provvederà a determinare le curve di isolivello acustico derivanti dal traffico aereo prevedibile negli scenari di espansione aeroportuale di cui alla relazione allegata. Gli elaborati saranno assunti come aggiornamento del presente Piano, previa concertazione con i Comuni interessati.

PRESCRIZIONI: Ad esclusione delle destinazioni aeroportuali non potrà essere prevista nuova residenza e nuovi servizi pubblici previsti ai sensi di legge nella CLASSE I "aree particolarmente protette" nell'allegato tabella A del D.P.C.M. 14/11/97 oltre a quelli già ricompresi nei PRG vigenti in ambiti contraddistinti da livello acustico di rumore aeroportuale superiore a 60 decibel.

RACCOMANDAZIONI: I Comuni modificheranno la proprie zonizzazioni acustiche qualora non congruenti con i livelli acustici sopra descritti.

Art. 28 – VINCOLI

DEFINIZIONE: Sono le porzioni del territorio, anche esterno all'ambito progettuale del presente documento, gravate vuoi da servitù di inedificabilità per prossimità ai sedimi aeroportuali esistenti o prevedibili o da vincoli di altezza massima.

OBBIETTIVI: Consentire l'operatività della navigazione aerea secondo lo scenario di maggior espansione dell'aeroporto.

PRESCRIZIONI: Dovranno essere ottemperate le norme di salvaguardia della navigazione aerea e delle infrastrutture aeronautiche di cui alla normativa vigente, con particolare riferimento al d. lgs 9 maggio 2005 n.96 (revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'art.2 della legge 9 novembre 2004 n.265), alla legge 58/64 e seguenti e alle normative internazionali ICAO (annesso 14).

Art. 29 – FATTIBILITA' OPERE FERROVIARIE

DEFINIZIONE: E' l'indagine sul rapporto costi – benefici e delle analisi tecniche, delle opere ferroviarie descritte nei precedenti articoli in relazione agli scenari aeroportuali descritti nell'allegata relazione tecnica.

OBIETTIVI: Rapportare gli effettivi costi di intervento agli obiettivi trasportistici di cui alla relazione allegata secondo la massimizzazione dei risultati in relazione al costo.

AZIONI: La Provincia si impegna a produrre un rapporto circa il potenziamento della tratta ferroviaria Parma – Brescia e alla realizzazione del nuovo tratto ferroviario di raccordo con le attività aeroportuali e fieristiche nonché degli eventuali raccordi merci a servizio dell'aeroporto e delle aree logistiche complentari.
Gli scenari di cui all'allegata relazione tecnica saranno proposti alle società ferroviarie per la valutazione dei relativi Piani di esercizio, con particolare riferimento alle fermate da prevedere nella stazione di interscambio con l'aeroporto.

Art. 30 – ZONE SOGGETTE A RISCHIO DI INCIDENTE AEREO

DEFINIZIONE: Sono le porzioni di territorio anche esterno all'ambito ristretto del Piano d'Area per le quali è sensibile il rischio di danni verso terzi da parte dell'incidentalità del trasporto aereo.

OBBIETTIVI: La minore esposizione possibile di popolazione residente e non alle conseguenze di eventuali incidenti aerei in prossimità dell'aeroporto.

AZIONI:	La Provincia provvederà a determinare le curve di rischio derivanti dal traffico aereo prevedibile negli scenari di espansione aeroportuale di cui agli artt. 14 e 16. I relativi elaborati saranno assunti come aggiornamento del presente piano, previa concertazione coi Comuni interessati e sentiti gli Enti realizzatori delle infrastrutture e sentito l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.
INDIRIZZI:	La pianificazione di interventi in prossimità delle testate delle piste definibili secondo gli scenari di cui agli artt. 14 e 16 è soggetta a valutazione di rischio.
PRESCRIZIONI:	Non potranno essere previste nuove destinazioni residenziali o a servizi pubblici di tipo non tecnico quali scuole, ospedali, ecc, oltre a quelle già ricomprese nei P.R.G. vigenti in ambiti comportanti livello di rischio insostenibile secondo i più accreditati metodi di valutazione disponibili.

Art. 31 – REGOLE DI CONCERTAZIONE

Le determinazioni riguardanti le pianificazioni di settore e particolareggiate e gli aggiornamenti del piano di area sono assunte dalla Provincia previa la procedura prevista dall'art. 14 della L.7 agosto n.241 e succ. mod. (L.15/2005 e L. 80/2005), nonché dalle leggi regionali attuative.