

Resoconto della Conferenza di valutazione tenuta presso la Provincia di Brescia.

Come da Deliberazione di Giunta Provinciale n. 399 R.V. del 11 LUGLIO 2006 è istituita la Conferenza di Valutazione, volta alla valutazione ambientale del piano e del rapporto ambientale, costituita dai soggetti chiamati a parteciparvi:

- Regione Lombardia (nelle Direzioni Territorio e Urbanistica, Infrastruttura e Trasporti, Qualità dell' Ambiente)
- ARPA Lombardia
- Soprintendenza ai beni culturali
- Autorità di Bacino
- Comune di Montichiari
- Comune di Montirone
- Comune di Ghedi
- Comune di Castenedolo
- RFI/TAV
- Esercito Italiano
- Aeronautica Militare
- ENAC/ENAV
- Ente Gestore dell' Aeroporto
- Consorzio irriguo.

Dopo aver verificato la presenza degli Enti invitati L'Assessore Aristide Peli illustra il materiale consegnato:

- Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 22 R.V. del 29 giugno 2006: Presa d'atto dello Schema di Piano d'Area dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari, ai sensi dell'art. 42 del D.LGS 267/00, proposto dalla Giunta Provinciale con Delibera n. 735 R.V. del 28/12/2005.
- Deliberazione di Giunta Provinciale n. 399 R.V. del 11 luglio 2006: Avvio del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica dello Schema di Piano d'Area per l'Aeroporto di Montichiari.
- Determinazione Dirigenziale n. 1969/2006: Specificazione del percorso metodologico procedurale per la redazione della Valutazione Ambientale Strategica dello Schema di Piano Territoriale d'Area per l'Aeroporto di Montichiari.
- Bozza di: Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) Ex art. 4 L.R. del 11/03/05 e D.LGS 152 del 03/04/06 del Piano Territoriale d'Area per l'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia - Montichiari. Fase 1 di orientamento della VAS.
- Formato informatico dello Schema di Piano d'Area dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari.
- Cartografia: Tav 1 - Stato di Fatto / Tav. 2 - Scenario Breve / Tav. 3: Scenario Medio Lungo.

L'assessore riassume brevemente il contenuto dello Schema di Piano d'Area dell'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari specificando che, su delega della Regione Lombardia, alla Provincia di Brescia spetta il compito

di predisporre il P.T.A., Il Consiglio Provinciale a fine giugno ha preso atto dello Schema del P.T.A: con Deliberazione n. 22 R.V. del 29 GIUGNO 2006. Si riporta in breve il contenuto del P.T.A. come illustrato dall'assessore:

Considerato che 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 a un poligono territoriale appositamente delimitato. 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);

Lo Schema di 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 emersi in ordine all'argomento dai 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.

In particolare, il documento non è concepito come piano attuativo o addirittura progetto contenente alla propria scala le configurazioni delle modifiche del territorio indotte dalle pianificazioni sovraordinate, bensì come strumento nodale, destinato a far confluire le decisioni dei vari attori territoriali in un quadro coerente finalizzato all'ottimizzazione dell'infrastruttura aeroportuale e del suo rapporto col contesto fisico e sociale.

L'obiettivo del P.T.A. è quello di 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, definire il quadro di riferimento e proporre adottare le strategie per la realizzazione dell'importante infrastruttura di trasporto in termini tecnicamente economicamente e ambientalmente realizzabili. Si devono inoltre salvaguardare le esigenze dell'intorno territoriale (tutela dell'ambiente e fenomeni indotti sulla struttura socio-economica) e tenere presenti le problematiche, sia pregresse che legate alle future potenzialità di crescita anche lontane, relative all'attività di trasporto aereo.

L'ambito oggetto del Piano Territoriale d'Area è costituito dalle parti del territorio dei Comuni di Castenedolo, Ghedi e Montichiari e Montirone interessate dal sedime aeroportuale, dal poligono di salvaguardia prima

citato e dalle eventuali curve isofoniche con LVA superiore a i 60 db. Di tale ambito si prevede la possibilità di ampliamento in caso di necessità. Il poligono di salvaguardia è definito dal P.T.C.P. della Provincia di Brescia: ad esso si fa riferimento nelle determinazioni più squisitamente progettuali del piano territoriale d'area e verrà di seguito indicato come "ambito". Il poligono (di circa 49 Km²) è delimitato: a nord, da poligonale indicata dalla Regione in sede di approvazione del 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. L'ambito interessa parzialmente il territorio di quattro comuni: Castenedolo, Montichiari, Ghedi e Montirone.

Nel documento sono contenute proposte, considerazioni, valutazioni e disposizioni riferite ad ambiti disciplinari e spaziali diversificati. Per analogia e nell'ottica degli studi di impatto ambientale la trattazione è sistematizzata in quadri: programmatico, progettuale, ambientale preceduti dalle descrizioni di carattere generale e seguiti da una trattazione degli atti consequenziali.

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.

L'insieme delle opere infrastrutturali previste dai vari documenti di programmazione strategica offrono un quadro complessivo coerente del quale è anche prevedibile l'attivazione nel tempo attraverso i programmi realizzativi dei vari soggetti interessati.

Gli interventi di cui appare palese l'urgenza e quindi attesi a breve termine, sono il potenziamento della tangenziale sud di Brescia e il completamento della S.P. 19 che ha il compito di collegamento esterno rispetto alla città della viabilità che attualmente gravita a raggiera attorno ad essa, comprese le autostrade.

Sulla S.P. 19 è logico si inserisca il previsto raccordo autostradale della Valtrompia.

La logica del sistema così configurato è che il traffico interno all'anello della S.P. 19 (consistente in gran parte con la "zona critica" di Brescia per quanto riguarda le disposizioni normative circa la qualità dell'aria) assuma carattere urbano, tranne ovviamente le tratte autostradali esistenti. Ovvio che nella S.P. 19 debbano essere creati centri di interscambio per favorire il passaggio tra la modalità del mezzo privato (all'esterno) al mezzo pubblico (all'interno).

Rispetto a questa logica è giusto entri in sinergia il trasporto pubblico urbano sia in estensione della linea di metropolitana leggera attualmente in costruzione, sia con un uso urbano dei tratti ferroviari Brescia - Ghedi e Brescia - Ospitaletto che potrebbero già ora, con treni cadenzati, svolgere funzioni metropolitane (linea suburbana).

La realizzazione della ferrovia ad alta capacità potrebbe inoltre creare riserve di capacità sulla linea storica Milano - Venezia, riserve da assegnare a un più frequente servizio regionale.

Per quanto riguarda i collegamenti verso sud, visto lo stato di sofferenza della S.P. ex S.S.236 appare assolutamente prioritario, assieme allo sviluppo delle opere aeroportuali, risolvere il problema potenziando la S.P. 37 o prevedendone un ulteriore e nuovo tracciato.

L'innesto di questo ultimo sulla S.P.668 dovrà essere l'occasione per allontanare questa dai centri abitati di Ghedi e di Rò di Montichiari ora lambiti o attraversati.

La S.P. 668 sarà potenziata come asse di distribuzione est - ovest, incentivando in ciò l'installarsi di attività industriali nella Bassa bresciana in funzione equilibratrice rispetto alla fascia pedemontana.

Il piano d'area conferma le previsioni del P.T.C.P. e del piano viario provinciale nell'ambito vasto. Nell'ambito ristretto propone l'utilizzo dell'attuale SP 37 per il collegamento dell'attuale aerostazione alla rete stradale primaria e principale e la realizzazione di una variante alla SP 37 a est dell'aeroporto per non creare conflitti con possibili espansioni a ovest del sedime aeroportuale. La nuova SP 37 ha funzione di distribuzione alle stazioni ferroviarie, autobus e aeroportuali oltre che di sgravio alla SP ex SS 236.

Per la ferrovia locale è proposto il collegamento della stazione AC alla Brescia - Parma e il prolungamento, oltre la stazione AC, in direzione sud in modo da servire il centro merci e la fiera di Montichiari.

Il P.T.A. individua tre possibili scenari:

Scenario a breve termine:

Nello scenario di breve termine (fino a 5 anni) saranno realizzati il raccordo autostradale lungo la S.P. 19 ad opera di Centro Padane e la direttissima Brescia - Milano interconnessa al raccordo citato.

Inoltre prenderanno avvio le realizzazioni del raccordo autostradale Cremona - Mantova che collegherà l'autostrada Brescia - Piacenza all'Autobrennero e la cosiddetta TIBRE che collegherà Parma con Nogarole Rocca e quindi si definirà una rete autostradale più stretta e più prossima all'aeroporto di quella attuale.

In quest'arco di tempo l'aeroporto dovrà dimostrare la capacità di acquisire nuove quote di mercato (ricordiamo che l'aeroporto movimentava nel 2005 circa 400.000 passeggeri/anno e 20.000 tonnellate di merci equivalenti a 200.000 passeggeri) per collocarsi in una posizione prossima agli scali di media dimensione del Nord Italia (Bergamo 3,3 ml pass./anno, Verona 2,6 ml). In tale scenario risulta indispensabile la definizione di un piano di sviluppo aeroportuale condiviso con gli attori pubblici di riferimento, che consenta la realizzazione di tutti gli interventi legati alle esigenze contingenti.

Tali interventi corrispondono in gran parte con quelli elencati nella programmazione dell'attuale ente gestore dell'aeroporto.

Scenario a medio termine:

Nello scenario di medio termine (5-10 anni) sarà realizzata la tratta Milano - Verona della linea ferroviaria AC/AV Lisbona- Kiev con l'attivazione della fermata lungo la linea AC/AV.

La stazione dell' AC/AV, in corrispondenza della quale si insedierà l'aerostazione, caratterizzerà lo scalo di Montichiari rendendolo complementare a quello di Malpensa (Montichiari disterà 29 minuti da Milano) e competitivo con lo scalo di Venezia (l'aeroporto disterà poco più di 1 ora da Venezia) e gli scali dell'Emilia Romagna, vista la propria collocazione baricentrica nella Pianura Padana. Grazie a questa configurazione l'aeroporto potrebbe arrivare a movimentare circa 10 ml di passeggeri/merci all'anno con previsione di poter effettuare il check-in di accesso all'aeroporto anche presso la stazione AC/AV.

Per fare un esempio significativo in ambito europeo, si pensi all'aeroporto di Lione che movimentata 6 ml di passeggeri/anno ed è dotato di una stazione dedicata all'alta velocità (TGV) esterna alla città.

I passeggeri e gli addetti verranno trasportati ai terminal tramite un sistema di trasporto pubblico (people mover) su gomma o in sede propria, o su nastro trasportatore in base agli step di accrescimento dell'aeroporto e alle configurazioni degli edifici più avanti descritti.

Già in questa fase dovrà essere realizzata una connessione ferroviaria a cadenza metropolitana fra la stazione AC/AV di Montichiari e la stazione di Brescia, che rappresenterà una valida ed efficiente alternativa al mezzo di trasporto privato per la porzione più densamente popolata ed infrastrutturata della Provincia, attuando uno dei principali obiettivi del P.T.C.P., cioè quello di incrementare la qualità del servizio ferroviario.

Quanto al cargo è prevedibile la realizzazione di un centro logistico per le merci che utilizzano il mezzo aereo, in funzione della quantità che sarà possibile reperire sul mercato.

Scenario a lungo termine:

Nello scenario di lungo termine (10-20 anni), dovrà essere valutata con la Società concessionaria, le Autorità militari, gli attori pubblici la possibilità di realizzare una seconda pista prevedibilmente posizionata a sud-ovest di quella attuale e parallela ad essa. La seconda pista (eventuale) ha la funzione di :

- a) ridurre l'impatto acustico distribuendolo su un'area più vasta e rendendo possibile la piena operatività dell'aeroporto .
- b) migliorare la capacità operativa di gestione dei velivoli in arrivo e partenza riducendo la congestione (e i tempi di rullaggio) e innalzando la qualità' .

Dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.A.:

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

Gli obiettivi proposti sono:

- 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).

Per quanto attiene gli indirizzi il piano di sviluppo aeroportuale (master plan) e il piano regolatore aeroportuale costituiranno lo strumento subordinato 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.

Le direttive sono l'individuazione dell'area nei nuovi strumenti di pianificazione e programmatori subordinati avverrà col principio di maggior definizione in concertazione fra gli enti interessati Provincia, Comune e l'Ente gestore.

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

Gli obiettivi proposti sono: 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.

Gli indirizzi sono: 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.

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 è consentita la destinazione agricola. Potranno essere previsti strumenti di pianificazione che consentano: nuova edificazione e interventi urbanistici per

destinazioni: prioritariamente complementari (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; secondariamente sinergiche (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) e compatibili (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). Tutti gli interventi urbanistici saranno soggetti a 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.

Art. 17 - AMBITO DI CONCERTAZIONE DELLE VOCAZIONI URBANISTICHE COMUNALI (Blue)

Gli obiettivi sono: 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.

Gli indirizzi sono: 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. 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.

L'assessore illustra il percorso che attende la conferenza e annuncia che, come da deliberazione di Giunta Provinciale n. 399 R.V. del 11 LUGLIO 2006, la prima seduta introduttiva deve illustrare la ricognizione dello stato di fatto e dello schema di piano, gli orientamenti iniziali e gli obiettivi.

In seguito la Conferenza attiverà tavoli di lavoro specifici per l'elaborazione di un quadro conoscitivo integrato sulle seguenti tematiche generali:

- Energetica
- Estrattiva / smaltimento rifiuti e liquami, bonifiche
- Rischio e incidentalità rilevante
- Inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso
- Agroflorofaunistica
- Geologia / idrogeologia / freatica idrografica
- Paesaggistica, architettonica e culturale
- Atmosferica.

La Provincia di Brescia attiverà una fase di informazione e partecipazione degli enti locali e del pubblico con incontri: a tal proposito sono previste due assemblee, una a fine settembre con il coinvolgimento di tutti i comuni tramite la conferenza dei Comuni, Comunità Montane ed enti Gestori delle aree protette regionali e una ai primi di ottobre con il coinvolgimento dei soggetti individuati al punto 5 della deliberazione di Giunta Provinciale n. 399 R.V. del 11 LUGLIO 2006:

- Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale
- Associazioni di categoria degli industriali, degli agricoltori, dei commercianti, degli esercenti, dei costruttori edili, dei cavatori, degli smaltitori di rifiuti
- Associazioni delle categorie interessate
- Rappresentanti dei lavoratori
- Società Autostrade
- Assoaeroporti
- Associazioni di cittadini varie e ad altre autorità che possano avere interesse ai sensi dell'art. 9 comma 5 D.Lgs. 152/2006.

L'assessore Peli ricorda che la delega regionale pone come termine per la predisposizione della V.A.S. del P.T.A. il 30/11/06, un impegno gravoso visto i tempi ristretti e l'evoluzione delle normative, ma che l'amministrazione provinciale vuole rispettare, pertanto l'assessore invita tutti i componenti della conferenza ad uno sforzo comune per raggiungere l'obiettivo.

Per meglio chiarire la procedura, l'assessore Peli fa riferimento al documento consegnato: "Bozza di VAS" il quale focalizza alcuni punti molto importanti come la metodologia e i criteri di svolgimento delle riunioni alle quali i singoli Enti verranno invitati a partecipare. Per quanto riguarda la calendarizzazione di tali incontri l'assessore comunica che verrà data a tutti tempestiva comunicazione ed invita gli Enti ad apportare le informazioni in loro possesso o suggerimenti sulle tematiche trattate.

Specifica inoltre che lo scopo della VAS è quello di salvaguardare l'ambiente in un quadro socio-economico compatibile. Nella fattispecie si tratta di offrire ai bresciani un aeroporto fruibile e funzionale, nell'ambito di un sistema infrastrutturale e territoriale equilibrato: infatti se non ci fosse la presenza dell'aeroporto assieme agli elementi di pianificazione e programmazione che esso comporta a tutti i livelli, avverrebbero tanti piccoli interventi di modifica del territorio (cave, discariche, costruzioni edilizie ecc...) che se sommati provocherebbero una pressione ambientale sul territorio non indifferente.

L'assessore passa poi la parola all'Arch. Stefano Castiglioni, incaricato della Provincia di Brescia alla redazione della VAS che sintetizza quanto già svolto nella fase preliminare:

“La Valutazione di impatto ambientale non può limitarsi ad un “corredo” o un “supporto” della pianificazione / programmazione del territorio, ma piuttosto deve configurarsi quale un processo integrato e costitutivo della stessa, incidendo in tutta la sequenza di decisioni ed azioni previste.

Si osservi come la cultura economicista di derivazione anglosassone ha in realtà portato ad estendere all'ambiente teorizzazioni propriamente economiche considerando a lato del capitale artificiale (generato dall'attività umana) il capitale naturale, tra loro non sostituibili e quindi da mantenere e salvaguardare separatamente.

La VAS si configura pertanto come una sorta di “bilancio ambientale”: e così come un bilancio economico certificato deve relazionare il corretto stato di salute e vitalità di una azienda, altrettanto la VAS è tenuta a documentare gli effetti e gli esiti sull'ambiente delle politiche di sviluppo urbanistico territoriali.

Con la Direttiva 2001/42 del 27/06/01 la UE definiva in modalità sintetica quanto puntuale (in 14 articoli e 2 allegati) la procedura VAS sottolineando all'art. 1 la finalità della stessa: *“La presente direttiva ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, procurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente”*

In seguito si aveva recepimento di quest'ultima dapprima dalla normativa del territorio delle Regione Lombardia (art. 4 L.R. 12 del 11/03/2005) poi in sede di legislazione nazionale (Codice dell'Ambiente D.Lgs. 152 del 03/04/2006), la cui effettiva applicazione è stata peraltro differita, non escludendosi inoltre modifiche e rielaborazioni.

Precisamente nel recente Codice dell'Ambiente (DLgs 152 del 03/04/06), alla VAS viene data la seguente definizione *“elaborazione di un rapporto concernente l'impatto sull'ambiente conseguente all'attuazione di un determinato piano o programma da adottarsi o approvarsi, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale di approvazione di un piano o programma e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione”*, analoga a quella del testo della Delibera G.R. Lombardia 15/03/06 *“Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi”* in cui, più sinteticamente, viene così precisata: *“Il processo che comprende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione”*, benché i due provvedimenti divergano poi circa le procedure e modalità di approvazione.

Va comunque sottolineato che la VAS è stata introdotta inizialmente quale specifica discriminante e “condicio sine qua non” per l'erogazione dei Fondi strutturali UE, destinati a finanziare i grandi progetti di sviluppo continentale, per evitare che, sin dalla preliminare fase programmatica venissero finanziate scelte politiche di rilevante incidenza territoriale:

- suscettibili di compromissioni ambientali e dissenso delle comunità interessate e coinvolte
- foriere di ricadute sulle risorse naturali (acqua, aria, suolo) tali da pregiudicarne gli attesi benefici.

Circostanze oltretutto tali da ingenerare situazioni conflittuali tra gli stati membri, tenendo conto degli effetti transnazionali, che interventi di rilevante impatto finiscano con l'ingenerare per via della crescente interdipendenza delle varie parti dell'Unione Europea. In sostanza proprio la pianificazione dei Fondi strutturali per lo sviluppo economico degli stati europei ha comportato l'impegno congiunto sui seguenti obiettivi di politica del territorio:

- “• un sistema di città più equilibrato e policentrico, e una nuova relazione urbano rurale
- parità d'accesso alla infrastrutture e alle conoscenze
- gestione prudente e sviluppo del patrimonio naturale e culturale”

Benché correttamente la VAS dovrebbe di conseguenza svolgersi fin dall'inizio parallelamente all'elaborazione del piano / programma urbanistico cui è correlata (“from beginning”) in realtà nella presente situazione, in particolare per la carenza normativa in proposito, cui solo ora si è posto rimedio (come già rilevato tramite la L.R. 12/05 e il recentissimo Codice dell'Ambiente D.Lgs. 152 del 03/04/06), la procedura VAS interviene ad uno stadio di avanzata elaborazione del Piano Territoriale d'Area, secondo un criterio definibile “in progress”.

Ciò in ogni caso consente:

- di raffrontare idonee alternative, compatibilità e sostenibilità degli obiettivi del piano, che nel caso specifico delinea contenuti comunque “aperti” e non “finalità già predefinite”
- di attivare criteri di monitoraggio della relazione tra avanzamento del piano ed effetti ambientali
- di strutturare un sistema di informazioni, relazioni e concertazioni tra soggetti / autorità preposte alla gestione di territorio e ambiente
- di individuare un sistema di indicatori significativi a riscontrare gli impatti in scala previsionale (prima di attivare decisioni / progetti operativi) tali da ridefinire in continuità gli stessi obiettivi e contenuti del piano tramite idonee azioni correttive.

E' poi utile richiamare qui brevemente la necessaria distinzione concettuale tra procedimento VAS (applicabile a processi decisionali e urbanistici come sottolineato dall'aggettivazione “strategica”) e VIA (afferente a opere e manufatti) evidenziando come quest'ultima, più sperimentata e concettualmente recepita, comporti tuttavia una serie di limitazioni connesse alla propria natura “tattica”, dato che:

- progettazioni complesse innescano spesso sub-progetti dotati di non indifferente impatto
- la sommatoria di più operazioni progettuali innescano effetti cumulativi che sfuggono alle singole specifiche VIA
- l'insieme di microinterventi, come tali non soggetti a VIA, possono nel loro insieme essere suscettibili di modificazioni / alterazioni ambientali rilevanti

- decisioni e scelte inerenti l'uso del suolo e la gestione agroflorofaunistica, che per loro natura non implicano operazioni progettuali e conseguentemente non restano assoggettabili a VIA, determinano spesso consistente impatto ambientale.

Come precisato negli "indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi della Regione Lombardia" (2004) *"L'applicazione della direttiva (42/2001CE ndr) e l'introduzione della valutazione ambientale nel nostro ordinamento comportano un significativo cambiamento nella maniera di elaborare i piani e programmi (di seguito P/P), essa deve:*

- *permettere la riflessione sul futuro da parte di ogni società e dei suoi governanti e nel contempo aumentare sensibilmente la prevenzione, evitando impatti ambientali, sociali ed economici negativi;*
- *essere effettuata il più a monte possibile, durante la fase preparatoria del P/P e anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa;*
- *essere integrata il più possibile nel processo di elaborazione del P/P."*

Tali criteri che, tra l'altro supportati da specifici approfondimenti e sperimentazioni attuati sempre dalla Regione Lombardia nell'ambito del già citato complesso e pluriregionale progetto ENPLAN (2002-2004), sono stati adottati contestualizzandoli alla presente VAS (vedi capitolo successivo "definizione schema operativo della VAS nel piano d'area di Montichiari"), evidenziando preliminarmente come il PTA in questione preveda quali contenuti fondamentali:

- un programma di sviluppo aeroportuale
- la stazione TAV sulla linea AC/AV
- presenza dell'aeroporto militare di Ghedi.

Poiché i due ultimi temi si pongono in termini condizionanti rispetto al primo, ne consegue che il PTA in questione comporta configurazione di tipo "aperto" rientrante essenzialmente nella categoria di "strategico" (non avendo connotati di "strutturale" e "attuativo").

Il PTA si configura infatti quale possibile prospettiva del più ampio quadro del sistema aeroportuale lombardo, allo stato attuale ancora da precisare, ma che sin d'ora intende prefigurare per la struttura di Montichiari (estesa in prospettiva a ricomprendere anche l'aeroporto militare di Ghedi) una situazione per così dire di "risorsa strategica", in vista di una possibile saturazione della capacità di traffico aereo di Malpensa, Linate, Orio al Serio.

La struttura aeroportuale di Montichiari, tra l'altro, per la sua collocazione è tale da consentire una interconnessione diretta (con previsione di stazione ferroviaria) con la direttrice AC/AV, nell'ambito del progetto europeo del cosiddetto "corridoio 5" (Lione Kiev), peraltro a tutt'oggi non ancora finanziato.

Al di là delle considerazioni sopra richiamate va rilevato, in ogni caso, come un contenuto sviluppo della struttura aeroportuale attuale resti una esigenza corretta al fine di soddisfare il bacino d'utenza orientale lombardo, che diversamente dovrebbe avvalersi degli aeroporti attuali con accessibilità sia ferroviaria che stradale problematica (particolarmente per quest'ultima, stante le remore e le difficoltà di finanziamento dei nuovi assi autostradali Est-Ovest Pedegronda e Brebemi).

Stante il carattere per così dire "aperto" e "in prospettiva" del PTA, si deve peraltro considerare che, se il programma aeroportuale lombardo dovesse optare per diverse strategie, in ogni caso resterebbe salvaguardato un consistente sedime da processi in atto di consumo del suolo (per attività insediative estensive, per attività agricola intensiva, per allevamenti, per attività estrattiva e di discariche, per insediamenti terziario commerciali), solo limitatamente controllabili, suscettibili di effetti cumulativi rilevanti e di una

compromissione territoriale / ambientale diffusa e irreversibile.

L'attuale PTA e la VAS connessa allo stesso, come tali, comportano un sistema di azioni correlate, mirate ad una sistematizzazione ed un coordinamento necessario della dinamica della vasta gamma di attività antropiche presenti e in atto, relazionandola in una logica di sistema, razionalizzando i processi e soprattutto definendo un quadro unitario di controllo e regia ambientale.

In realtà gli ambiti tematici oggetto dell'analisi di sostenibilità iniziale della presente VAS (così come individuati dal Manuale per i fondi UE del 1998 e nel predetto ENPLAN 2001-2004 e richiamati nel successivo capitolo rivolto al "quadro ricognitivo") risultano tutti direttamente interessati, sia dall'impatto dello sviluppo aeroportuale e dalla interconnessa linea AC/AV, sia dalla molteplicità e diffusione di attività e processi in atto, considerati "minori" per l'incidenza sull'ambiente, ma solo in quanto non valutati per gli "effetti cumulativi".

Proprio questi ultimi infatti finiscono col dar luogo ad una incisiva aggressività nei confronti di un contesto, che manifesta una evidente condizione di vulnerabilità per ciò che attiene:

- il cambiamento dell'uso del suolo
- la condizione dell'aria
- la generazione e il trattamento dei rifiuti
- i cicli naturali dell'acqua sia in superficie sia in sottosuolo
- la destrutturazione dell'ecosistema

La presente VAS viene strutturata dunque, come si è detto, secondo una successione di fasi, di operazione, di reperimento, di informativa, di disamine, di valutazioni, qui elencate sinteticamente in conformità al criterio delineato nel documento della Regione Lombardia "Indirizzi generali per la valutazione ambientali di piani e programmi", che peraltro sviluppa in termini più articolati quanto indicato dalla direttiva 2001/42/CEE e ancor prima nel citato Manuale UE 1998 per la programmazione relativa ai Fondi strutturali.

L'articolazione proposta dalla Regione Lombardia, messa a punto nell'ambito del progetto congiunto tra regioni spagnole e del Nord Italia "ENPLAN" del 2004, risponde invece più propriamente a criteri di procedura, con una particolare sottolineatura della interfaccia continua e sistematica tra processo di piano (PTA) e processo di valutazione (VAS)

Va comunque ancora osservato come nell'attuale condizione legislativa italiana, ove lo specifico vuoto normativo è stato colmato solo recentemente (e peraltro parzialmente stante la carenza di emanazione di regolamenti previsti ed attesi), la procedura di valutazione non risulti strettamente concomitante e dialetticamente integrata al processo di pianificazione e programmazione, ma attivata per lo più in fase avanzata e successiva (in progress).

A quest'ultima modalità applicativa non è sfuggita l'applicazione della presente VAS, che comunque non ha precluso sostanziali azioni correttive e proposizioni di consistenti misure di mitigazione e compensazione.

Lo schema operativo della VAS dell'aeroporto Montichiari è stata dunque sviluppata secondo la articolazione proposta dalla Regione Lombardia, tenendo presente che le sequenze elencate di cui alla fase 2 in realtà identificano elaborazioni ed approfondimenti costitutivi del "Rapporto ambientale", che si configura pertanto come l'esplicitazione documentata di detto processo.

Precisamente dalla tabella sinottica che sintetizza lo schema operativo della VAS del presente PTA che si è basata sul percorso indicato dalla Regione Lombardia, si rileva come i contenuti del Rapporto ambientale di cui all'allegato I del D.Lgs. 152/2006, sostanzialmente coincidano con le informazioni richieste nell'allegato I della Direttiva 42/2001 CE.

Fase della VAS	Contenuti VAS secondo D.Lgs. 152/2006 coincidente con Direttiva 2001/42/CE	Processo VAS secondo Delibera G.R. 15/03/06 "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" Regione Lombardia	Articolazione VAS del "Piano territoriale d'Area" dell'aeroporto di Montichiari
Fase 0 programma	Allegato I	A01 Incarico per la redazione del rapporto ambientale	/
Fase 1 orientamento	<p>a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi</p> <p>b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma</p> <p>c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate</p>	<p>A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nel piano</p> <p>A1.2 Definizione schema operativo per la VAS e mappatura dei soggetti e delle autorità ambientali coinvolte</p> <p>A1.3 Eventuale verifica di esclusione (screening)</p>	<p>A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nel piano</p> <p>A1.2 Definizione schema operativo per la VAS e mappatura dei soggetti e delle autorità ambientali coinvolte (DGP n.399 del 11/07/06)</p> <p>A1.3 considerazioni circa necessaria assoggettabilità del PTA a VAS (inammissibilità di screening)</p> <p>A1.4.1 Quadro ricognitivo per la dimensione ambientale 1° parte: elaborazione schede di contestualizzazione dei criteri base di sostenibilità per la specifica VAS - dati di riferimento - individuazione di possibili criteri di esame e ambiti problematici - approfondimenti già anticipati in sede di PTA</p> <p>A1.4.2 Prima sintesi degli obiettivi e scenari del PTA</p>
Conferenza di verifica / valutazione	2001/42 CE art.6 comma 5 e D.Lgs. 152/2006 art. 7 comma 6	Avvio del confronto	<ul style="list-style-type: none"> - concertazione - consultazione - informazione

<p>Fase 2 Elaborazione e redazione</p>	<p>d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE</p> <p>e) Obiettivi vedi allegato I D.Lgs. 152/06</p> <p>f) Possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori</p> <p>g) Misure previste per impedire ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma</p> <p>h) Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste</p> <p>i) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'art. 10</p> <p>j) Sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti</p>	<p>A2.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping) e definizione della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale</p> <p>A2.2 Analisi di coerenza esterna</p> <p>A2.3 Stima degli effetti ambientali costruzione e selezione degli indicatori</p> <p>A2.4 Confronto e selezione delle alternative</p> <p>A2.5 Analisi di coerenza interna</p> <p>A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio</p> <p>A2.7 Rapporto ambientale e sintesi non tecnica</p>	<p>A.2.1 quadro ricognitivo per dimensione ambientale² parte: evidenziazione grafica delle criticità e di fattori di rilevante incidenza</p> <p>A.2.1.1 definizione dell'ambito di influenza (scoping) e della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale</p> <p>A.2.1.2 articolazione degli obiettivi generali, scenario di riferimento e relazioni con altri piani e programmi (analisi di coerenza esterna)</p> <p>A.2.2 identificazione delle azioni costitutive del PTA, tramite elaborazioni di schede tematiche: finalità-azioni</p> <p>A.2.3 stima degli effetti ambientali, costruzione, elaborazione degli indicatori</p> <p>A.2.4 confronti e relazione delle alternative</p> <p>A.2.5 analisi di coerenza interna tramite matrici di impatto</p> <p>A.2.6 schede di approfondimento</p> <ul style="list-style-type: none"> • obiettivi ambientali, gli effetti attesi, le ragioni e le valutazioni alla base dei contenuti del PTA, • il programma di monitoraggio e valutazione ex post • sintesi delle risultanze delle schede di approfondimento (comprensiva di identificazione di indicatori ambientali) <p>A.2.7 • Documento di sintesi (sintesi non tecnica)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapporto ambientale già esplicitato nella fase 2 (da A.2.1 a A.2.6)
--	---	--	--

Conferenza di valutazione	D.Lgs. 152/06 art. 10	Consultazioni sul Piano d'area e Valutazione del rapporto ambientale	Valutazione del rapporto ambientale e delle osservazioni: -verifica da parte di altre autorità competenti -giudizio di compatibilità ambientale da parte dell'autorità responsabile
Approvazione per quanto di competenza da parte dell'autorità precedente			Presenza d'atto da parte dell'autorità procedente ed invio alla Regione Lombardia per l'adozione e approvazione definitiva

Fase 3 Adozione Approvazione in sede regionale	Giudizio di compatibilità ambientale e approvazione piano più VAS ex art. 12 e 13 D.Lgs. 152/06	A.3.1 Dichiarazione di sintesi A.3.2 Analisi di sostenibilità delle osservazioni pervenute A.3.3 Dichiarazione di sintesi finale	A.3.1 Dichiarazione di sintesi A.3.2 Analisi di sostenibilità delle osservazioni pervenute A.3.3 Dichiarazione di sintesi finale
Fase 4 Attuazione Gestione	Monitoraggio ex art. 14 D.Lgs. 152/06	A.3.1 Rapporti di Monitoraggio e Valutazione periodica	A.3.1 Rapporti di Monitoraggio e Valutazione periodica

Ci si sofferma sull'elaborazione del quadro ricognitivo che costituisce una analisi prioritaria a livello ambientale - territoriale, mirata ad individuare i fattori essenziali di criticità - opportunità - ricadute, propri dell'ambito problematico - territoriale da confrontare poi con gli obiettivi e le azioni del Piano Territoriale d'Area.

In proposito è proceduto alla focalizzazione di 8 schede tematiche dello status ambientale, (che saranno corredate da restituzione cartografica per un'efficace e sintetica comprensione e da approfondimenti tematici già svolti in sede di relazione di PTA) comprensive di sintetica descrizione circa la situazione accertata per ciascun ambito problematico, le banche dati di riferimento, indagini, studi, elaborazioni svolte, le risultanze e le criticità più evidenti ed incidenti.

Le stesse sintetizzano, contestualizzandoli alla realtà del Piano Territoriale d'Area dell'aeroporto di Montichiari, sia i criteri di sostenibilità del citato Manuale UE del 1998 (che resta il sostanziale riferimento per l'intero impianto della legislazione europea in materia di VAS) sia i criteri del più recente ed aggiornato Manuale italo-spagnolo "ENPLAN" del 2004.

Le tematiche corrispondenti ai diversi connotati ambientali del territorio del PTA in relazione ai citati criteri di sostenibilità sono state conseguentemente sintetizzate in:

- 1A tematica energetica**
- 2A tematica estrattiva/ smaltimento rifiuti e liquami, bonifiche**
- 3A tematica rischio e incidentalità rilevante**
- 4A tematica inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso**
- 5A tematica agroflorofaunistica**
- 6A tematica geologica/ idrogeologica/ freatica idrografica**
- 7A tematica paesaggistica, architettonica e culturale**
- 8A tematica atmosferica**

In termini operativi il quadro ricognitivo, come sopra esposto, viene attuato in 2 tempi.

In prima fase:

- contestualizzando nelle schede in questione i criteri generali di sostenibilità per la specifica VAS
- elencando banche dati e fonti di riferimento
- individuando ambiti problematici
- disaggregando e risistematizzando gli approfondimenti sullo status ambientale già svolti in sede di PTA

In seconda fase:

- focalizzazione delle criticità e dei fattori di rilevante incidenza sull'ambiente
- prima individuazione di indicatori di status con visualizzazione / evidenziazione cartografica

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 1A

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 1-2 da Manuale ENPLAN 3)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
energetica	<ul style="list-style-type: none"> - Consumi elettrici (trend attuale) - Consumi energetici (elettrici, da combustibili fossili) stimati per i futuri scenari aeroportuali a breve e medio periodo - Consumi petroliferi e zone di stoccaggio 	<ul style="list-style-type: none"> - Banca dati E.N.EL. e altri gestori - Previsione di centrali a biomassa - Stima di autoproduzione futura possibile tramite cogenerazione, sistemi solari e da fonti rinnovabili - Dati gestionali dell'aeroporto di Linate e Orio al Serio - Stima di autoproduzione possibile

“Nel territorio del PTA non sono presenti impianti di cogenerazione nè è presente diffusione di impianti solari termici per riscaldamento o produzione acqua calda sanitaria, nè impianti fotovoltaici, non prevedendo peraltro le attuali normative locali alcun incentivo o agevolazione per utenti e installatori.

Come da diffusa tendenza nazionale sussiste un trend di aumento dei consumi elettrici residenziali a causa di una più consistente utilizzazione di elettrodomestici (in particolare per climatizzazione degli ambienti).

A tutt'oggi non sussiste sfruttamento a scopi energetici delle consistenti e crescenti biomasse da allevamenti (essendo attualmente stata raggiunta una condizione limite di ricorso agli spandimenti su suoli agricoli).

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 2A

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 3/a-5- 7 da Manuale ENPLAN 7-8)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Estrattiva/smaltimento rifiuti e liquami, bonifiche	<ul style="list-style-type: none"> - Cave cessate, attività estrattive in atto già autorizzate - Aree degradate e/o contaminate - Insediamenti produttivi dismessi - Discariche attive - Discariche dismesse - Impianti di trattamento rifiuti solidi identificati in base a: <ul style="list-style-type: none"> • dimensioni (ab. equivalenti, con relativa formula, volume e estensione) • tipologia di rifiuti distinta secondo categorie • tipologia di trattamento: meccanico, dinamico, fisico • profondità/elevazione • piani di gestione • piani di post-gestione - Impianto Termoutilizzatore La Marmora - Isole ecologiche (per rifiuti urbani) - Depurazione di liquami (biologiche tramite ossidazione con sedimentazione e disinfezione) 	<ul style="list-style-type: none"> - Piano cave (elencazione A.T.E.) - Catasto cave - Comuni (cartografia di collettori e ubicazione impianti fognari) - SIA (prodotte da soggetti proponenti di attività estrattive e trattamento rifiuti) - Anagrafe regionale dei siti oggetto di bonifica (ex art. 17 D.M. 471 del 25/10/99 e art. 17 D.L. 22 del 15/02/97): <ul style="list-style-type: none"> • attuati • in atto • previsti / programmati • messa in sicurezza - monitoraggio (tipologia / periodicità) - sanzioni comminate (numero e tipologia) - Validazioni ARPA per discariche - Gestione ASM per fognature comunali

“L’attività estrattiva (di sabbia e ghiaia) ha coinvolto in passato ed investe attualmente ampie porzioni del territorio all’interno e nelle adiacenze dell’ambito di PTA.

Sono presenti numerose cavità, alcune configurate come laghi di cava, quale conseguenza del termine di attività di estrazione.

Nell’ultimo Piano Cave decennale sono state previste sia cave sviluppate in superficie sia in profondità (sino a 18 m), restando aperto il nodo problematico se privilegiare (a parità di volume autorizzato) il contenimento della superficie o limitare la profondità di scavo (che costituisce un fattore di vulnerabilità freatica).

Per il futuro la prevedibile domanda di inerti per la realizzazione della linea AC/AV dovrebbe risultare ricompresa nell’ambito delle quantità del Piano Cave.

Per quanto attiene ai rifiuti va rilevata la presenza di discariche attive la cui ricettività va ben al di là delle esigenze dei quattro comuni del PTA, interessando un ampio bacino d’utenza e per le quali sussiste l’esigenza sia di intervenire alla fonte sia con trattamenti di processo .

Un ulteriore problema è la messa in riserva o sicurezza e la bonifica di siti inquinati, accertati in base all’anagrafe ex. art. 17 DM 471/99 e art. 17 DL 22/97.

Sussiste infine il problema di una definitiva risoluzione dell’assetto fognario, non risultando completata la rete con risoluzione degli allacci in modalità esaustiva, non essendovi idonei trattamenti (da terzo stadio) dei reflui, né diffusione della prassi di separazione delle acque di prima pioggia per nuovi insediamenti (anche di media soglia) per contenimento dei volumi idrici soggetti a depurazione.”

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 3A

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 3b-7 da Manuale ENPLAN 4)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Rischio di incidentalità rilevante	<ul style="list-style-type: none"> - Ambiti a rischio di incidentalità connessa ad attività di aeromobili (zona di possibile impatto a inizio e fine pista) e localizzazione di strutture di supporto soggette a rischio rilevante (depositi carburante) - Presenza di industrie, depositi a rischio di incidente rilevante classificate ex D.Lgs n° 334/99, con tipologia e grado di rischio 	<ul style="list-style-type: none"> - Piano di emergenza protezione civile - Prescrizioni e cautele connesse alla gestione aeroportuale - Elaborati tecnici RIR ex D.M. 09/05/01, (attualmente in corso di rifacimento, disponibile presso VV.F., ARPA, Prefettura Provincia) - Piano di Emergenza di Protezione Civile della Provincia di Brescia - Piani di rischio ENAC - Modelli statistici e simulazioni ICAO

“Oltre alle attività produttive di cui ad elenco RIR ex D.M. 09/05/01 lo sviluppo aeroportuale, con incremento dei voli, genera inevitabilmente una condizione di rischio incidente aereo per le localizzazioni in prossimità della pista.

In aggiunta a ciò, deve essere considerato il rischio connesso ai depositi di cherosene, che considerando un coefficiente di riempimento per aereo di 100, incide in ragione di circa 13-20 mc per velivolo, aumentabili fino al doppio per aeromobili a vasto raggio.

Allo stato attuale (20 voli/giorno coincidenti con 10 aerei/giorno) l’incidenza del rischio per movimentazione del carburante è scarso, comportando l’utilizzo di 3 autocisterne/giorno.”

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 4A

TEMATICA (criterio di sostenibilità da Manuale UE 3/c-7 da Manuale ENPLAN 4)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso	<ul style="list-style-type: none"> - Presenza di elettrodotti aerei e interrati (dorsali) - Antenne con impianti di ricezione e microcelle - Impatto acustico aeroportuale civile - Impatto acustico aeroportuale militare - Impatto acustico per linea ferroviaria AC - AV (corridoio europeo 5 Lione Kiev) - Impatto acustico da arterie viabilistiche - Impatto luminoso dell'aeroporto civile 	<ul style="list-style-type: none"> - Rilevazioni ARPA di impatto elettromagnetico generato da sorgenti a radiofrequenza di 50 Hz - Previsione di elettrodotti a servizio dello sviluppo aeroportuale - Riscontri ENAC - Classificazione dell'aeroporto in relazione al livello di inquinamento acustico e tipologia di monitoraggio (studio d'impatto acustico dell'aeroporto attuale) - Area di rispetto fonico aeroportuale A B C - Procedure antirumore in atto nell'attuale gestione aeroportuale - SIA / VIA di tratte assimilabili di progetto AC - AV - Autostrade per l'Italia, ANAS (SIA/VIA di tratte equivalenti per traffico e geomorfologia) - Riscontri gestionali Orio al Serio e Linate per emissioni luminose - Presidio ARPA - Settore Agenti fisici. Sede Centrale di Milano (riscontro con rilevamenti di Linate e Malpensa) - ARPA - Sezione Dipartimento agenti fisici Brescia per rilevamenti elettromagnetici connessi impianti / antenne di telefonia, radio, TV, radar, radioassistenze - Regione Lombardia: settore qualità dell'ambiente per inquinamento luminoso - Comuni: zonizzazione acustica

“Circa la problematica del rumore aeroportuale gli attuali 20 voli giornalieri configurano un impatto limitato . Nella prospettiva di un aumento dagli attuali 20 voli giornalieri ai previsti 200, dovrà venir garantito comunque il rispetto dei limiti di cui al D.M. 03/12/99 (65 db nella zona A in cui è ammessa presenza insediativa senza limitazioni).

Una opportuna gestione del movimento notturno degli aeromobili oltre alla evoluzione della tipologia degli aeromobili stessi, consentiranno di minimizzare gli effetti delle emissioni sonore.

Fattore determinante resta in ogni caso la traiettoria delle rotte, condizionate dalla presenza dell'aeroporto militare, che a fronte di una futura dismissione, permetterebbe di ottimizzarle nei riguardi dell'impatto acustico.

Peraltro proprio la prospettiva di dismissione consentirebbe una sorta di compensazione adeguata per le emissioni sonore, meno frequenti ma ben più consistenti, prodotte dai voli militari.

Forse più complesso e meno gestibile, se non con accorgimenti passivi, potrebbe essere l'impatto acustico connesso non tanto all'alta velocità quanto all'alta capacità, qualora non intervenga un concomitante rinnovamento del parco rotabile, stante in particolare la previsione di scorrimento dei convogli in rilevato sul piano di campagna.

Tuttavia, così come per le nuove infrastrutture viabilistiche (raccordo SP 19 con A4) trattandosi di tracciati ex novo, potranno essere adottate distanze atte a consentire idonee cadute dei livelli fonici.

Circa l'inquinamento luminoso non resterà che minimizzarne le conseguenze con la rigorosa applicazione delle L.R. n°17 del 27/03/2000 e con la regolamentazione / limitazione dei voli notturni, mentre per quello elettromagnetico derivato da strumenti di radio assistenza e radar la tecnologia digitale consente ormai una significativa riduzione delle emissioni."

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 5°

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 4 da Manuale ENPLAN 5-6)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Agroflorofaunistica	<ul style="list-style-type: none"> - Ecosistemi e corridoi ecologici individuati con specie presenti e prevalenti: <ul style="list-style-type: none"> • flora/ vegetazione • fauna - Sistema dell'agricoltura avanzata - Principali aziende agricole e zootecniche presenti - Oasi di protezione - Aziende faunistico-venatorie - Zone di rifugio e ambientamento - Zone di bonifica agraria , irrigua - Aree boscate - Problematica degli spandimenti da allevamenti (in particolare suinicoli) 	<ul style="list-style-type: none"> - Piano territoriale di coordinamento sistema paesistico regionale (Terrazzamenti del Chiese) - PTCP - PTR - Piano agricolo provinciale - Piano faunistico venatorio - Progetto di rete ecologica provinciale - Piano sentieristico provinciale - Programma degli interventi sul reticolo idrico minore di competenza del Consorzio di Bonifica - Aree protette in ambito più esteso (zone di protezione speciale e siti di importanza comunitaria) ex D.M. 03/04/00 - Progetto LOTO - PRG - ASL (per riscontri su attività agricola e allevamenti) - AIA (autorizzazione integrata ambientale) rilasciate per attività agricola, allevamenti oltre che industriale - PUA (piano di utilizzazione agraria di competenza comunale)

"La natura arida del suolo unita, alla disponibilità acquifera in profondità, ha sinora favorito coltivazioni, prevalentemente seminate a mais o altre colture di tipo intensivo, con un pesante impatto ambientale, che ha portato alla scomparsa delle pur limitate macchie boscate, alterazione della flora originaria sostituita da essenze infestanti (robinia pseudoacacia) con rarefazione della consistenza della fauna ed una netta riduzione della biodiversità.

Sussiste il problema di un possibile recupero ambientale dei laghi di cava (compatibilmente con la diffusione di volatili in prossimità delle piste di volo) e delle discariche da bonificare”.

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 6A

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 5 da Manuale ENPLAN 2)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Geologica / idrogeologica / freatica Idrografica	<ul style="list-style-type: none"> - Suddivisione di unità litologiche e idrogeologiche sia nell’ambito del piano d’area (ristretto) sia al territorio circostante (allargato) - Contenuti acquiferi, punti di captazione idrica pubblici e privati con relative caratteristiche (tipologia pozzi) - Cartografia piezometrica e andamento del flusso idrico - Caratteristiche di potabilizzazione ed eventuale presenza di inquinanti chimici e biologici 	<ul style="list-style-type: none"> - Banche dati presso Assessorati provinciali e comunali all’Ecologia e all’Ambiente, ASL, ARPA - Punti di monitoraggio pozzi della rete regionale (1°, 2°, 3° falda) quantitativo e qualitativo - Rete nuova di 1° falda per ricerca di nitrati e fitofarmaci (completata entro 2006) - mappatura di fontanili e laghi di cave (riscontro dei diametri attuali e precedenti dei laghi) - mappatura del reticolo idrografico minore - Analisi acque in punti codificati distinti per: <ul style="list-style-type: none"> • acque superficiali (ARPA per Chiese, comuni per Garza e per il reticolo fluviale minore di competenza comunale riprodotto su specifica cartografia) • acqua sotterranea • acqua potabile - Protocollo generale per linea AV/AC - Stratigrafie dei pozzi e indagini geotecniche mappate presso Area Ambiente della provincia - Analisi idrochimiche - Ricostruzione livelli di falda e relative variazioni - Eventuali riscontri di contaminazione - Piano di risanamento acque - Piano di assetto idrogeologico (PAI) e dati presso autorità di bacino - PTCP - PTR

“Premesso che in merito ai volumi acquiferi il rapporto tra ricarica e prelievi risulta positivo, per l’ambito a Sud del Comune di Castenedolo (essendo invece critico per il capoluogo) la prima falda (non ovunque potabile) è già presente a circa 30 m di profondità, mentre la seconda falda, cui attingono la maggior parte dei pozzi potabili, si colloca a circa 180 m, con andamento del flusso idrico orientativamente da Nord a Sud. Per le acque superficiali si pone l’esigenza di un controllo sistematico e continuo del COD/BOD del Chiese al fine di conservarne l’attuale soddisfacente condizione. La particolare conformazione litologica dell’area, costituita per una profondità 20-30 m da ghiaie ed elementi limo-sabbiosi compatti, non garantisce una soddisfacente protezione delle acque di prima falda da inquinanti provenienti dalla superficie anche

per l'entità degli spandimenti da allevamenti, che risulta tale da dar luogo a percolamenti in profondità.

Analogamente non esiste attualmente un controllo delle superfici soggette a dilavamento (in particolare per accertare presenza di residui di gomma e idrocarburi), né dati relativi alla diffusione delle reti di 1ª pioggia prima di immissione in fognatura per tutte le superfici soggette a consistente movimentazione veicolare.

Complessa e articolata è altresì la situazione reticolo minore (di cui il Garza rappresenta la presenza di maggior evidenza) che convoglia anche acque con reflui fognari."

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 7A

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 4-6-7 da Manuale ENPLAN 5-6)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Paesaggistica, architettónica e culturale	- Elencazione di presenze storico monumentali e paesaggistiche identificate	- Elenco beni vincolati ex L.1089/39 (presso sovrintendenza di Brescia) - Vincoli paesaggistici ex L. 1497/39 - Vincoli ex L. 431/85 e D.Lgs. 42/2004 - Zone A ex D.M. 1444/68 - Altri ambiti / nuclei di interesse storico culturale e paesaggistico vincolati / tutelati in base a: <ul style="list-style-type: none"> • Piano territoriale di coordinamento sistema paesistico ambientale • PTCP - PTR • PRG

"Benché sia in prossimità od all'interno dell'ambito del PTA non siano presenti aree protette (parchi e riserve) il contesto più significativo ex D.Lgs. 42/2004 sotto l'aspetto paesistico è costituito dalla fascia fluviale del Chiese, con i relativi caratteristici terrazzamenti vincolati ex L. 431/85, che si colloca comunque esternamente al sedime del P.A. sia pure in prossimità del limite Est dello stesso.

Per la problematica in questione un aspetto rilevante sempre dell'ambito del PTA resta la perdita di caratterizzazione del "paesaggio agrario tradizionale" e della "originaria identità", propria della bassa pianura lombarda.

La presenza diffusa di attività estrattiva, la tipologia di coltivazione agricola intensiva ed altresì il carico rilevante di spandimenti di biomasse provenienti dagli allevamento danno luogo a una complessiva e progressiva compromissione del contesto naturale.

La problematica del recupero sul piano paesaggistico delle aree agricole e la sua integrazione con il sistema a verde a cintura degli abitati rappresenta un'esigenza avvertita ed un obiettivo da perseguire prioritariamente."

SCHEDA RICOGNITIVA DELLE COMPONENTI AMBIENTALI 8A

TEMATICA (criterio di sostenibilità: da Manuale UE 8 da Manuale ENPLAN 1)	STATUS AMBIENTALE	DATI DI RIFERIMENTO
Atmosferica	<ul style="list-style-type: none"> - Caratteristiche dell'inquinamento da PM 10 - Sorgenti di emissione di NO₂, CO, CO₂, O₃, SO₂, benzene etc. - Concentrazioni orarie di monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x) e particelle sospese totali (PTS) valutate nel trend giornaliero, in diverse condizioni atmosferiche e stagionali con precisazione di parametri e livelli critici - Influenza dei voli sulla qualità dell'aria - Problematica degli odori da spandimenti sul suolo provenienti da allevamenti) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rilevamenti da centraline ARPA fisse e mobili (centraline di Rezzato, Gambara, Folzano, Bardello) - Strumentazione di rilevamento (campionatori passivi, campionatori gravimetrici, analizzatori in continuo, laboratori mobili) - Studio della composizione e monitoraggio della ricaduta della polveri nella Provincia (ARPA settore Territorio e Aria) - Piano Regionale della qualità dell'aria (PRQA) con identificazione di zone critiche e zone di mantenimento, dati pluviometrici - Istituto Pastori e servizio meteo dell'aeroporto - Modelli di simulazione di emissioni inquinanti da parte di aeromobili per scenario a breve termine (5 anni) di 2 / 3 milioni di passeggeri / anno e a medio termine (10 anni) di 8/10 milioni di passeggeri / anno - Stime basate sulla incidenza del traffico veicolare in relazione alla movimentazione di passeggeri - Rilevamenti di biogas (sistema srl) - Campionatori passivi per rilevamento di odori (da allevamento e da spandimento) - Manuale EPA (per tipologie veivoli)

“La qualità dell’aria è monitorata in continuo nel territorio della provincia di Brescia tramite una postazione mobile e 15 stazioni fisse, di cui però nessuna collocata nell’ambito del PTA.

Le stazioni di riferimento più prossime, costituenti un quadrilatero esterno al PTA, risultano essere quelle di Gambara, Lonato, Manerbio e Rezzato (risultando quest’ultima la più prossima e quindi la più significativa).

Analizzando gli episodi acuti di inquinamento atmosferico nell’anno 2004 (superamento del limite orario o giornaliero definito per la protezione della salute umana) è risultata una situazione di non superamento per gli inquinanti:

- **NO₂ (derivante in larga parte dal trasporto su strada e pari da solo al 47% delle immissioni) con livello di attenzione di 200 mg/mc e periodo critico gennaio-marzo, ottobre-dicembre**
- **O₃ con periodo critico tra maggio e settembre e livello di attenzione come media oraria di 180 mg/mc**

Ha invece registrato il maggior numero di superi dei valori limite il:

- **PM10 nella stazione di Rezzato, per la quale la concentrazione media annuale risulta la più elevata della provincia, con periodo critico compreso tra gennaio e marzo, ottobre-dicembre e concentrazione media ammissibile giornaliera (50 mg/mc) superata per ben 104 giorni all’anno.**

In proposito si osserva che le principali fonti di formazione del particolato (PM10) risultano:

- **il trasporto su strada 29%**
- **la combustione non industriale 25%**
- **i processi produttivi 21%**
- **la combustione industriale 5%**
- **l'agricoltura 5%**

In una valutazione storica generale si rileva altresì che, sempre per il PM10, si è avuto un incremento nel periodo 2000-2003 con modesto arretramento solo nel 2004.

(fonte di riferimento ARPA "rapporto annuale sulla qualità dell'aria di Brescia e provincia - anno 2004)."

Per quanto concerne gli scenari ed obiettivi del PTA, questi vengono delineati in 3 elaborazioni cartografiche riassuntive:

1B status attuale in cui sono ricomprese le scelte programmatiche e le previsioni già assunte dai diversi soggetti proponenti

2B scenario strategico del piano nel breve periodo (5 anni)

3B scenario strategico del piano a medio termine (10 anni)

Viene tralasciata nella VAS la valutazione di scenario a lungo termine (20 anni), pur prefigurata nel "Piano Territoriale d'Area" in quanto l'entità e l'evoluzione delle variabili implicate non consente una attendibile formulazione di VAS.

Soffermandosi sulla fase preliminare si deve osservare che, trattandosi di procedura VAS attuata successivamente all'elaborazione del Piano Territoriale d'Area (in progress o ex ante), sussistono approfondimenti, già svolti in sede di elaborazione del PTA, circa le specifiche tematiche in relazione allo status ambientale, che hanno consentito di esprimere una prima sintesi di status per le varie tematiche oggetto della VAS, tradotte in 8 schede ricognitive contestualizzate alla realtà del PTA.

In realtà lo scenario a breve termine (5 anni) si limita a delineare sostanzialmente il trend fisiologico dello sviluppo dell'esistente attrezzatura aeroportuale, integrato da un'opera infrastrutturale stradale (raccordo tra SP19 e A4), che rientra in un più generale quadro di razionalizzazione dello scorrimento della viabilità territoriale primaria e si configura quindi come una previsione attuativa di un programma con contenuti limitati e conseguentemente di impatto locale.

A medio termine (10 anni) viene invece delineato un quadro previsionale, che ha quale fondamento pregiudiziale l'attuazione della linea AC/AV (con relativa stazione, interconnessa con l'aeroporto) in esecuzione del corridoio 5 (Lione-Kiev), al cui riguardo non sussiste tutt'ora una decisione programmatica definitiva, nè tanto meno il relativo finanziamento.

Trattasi dunque più che di uno scenario temporale di una prospettiva di salvaguardia e di tutela di una potenzialità progettuale, la cui attivazione compete ad un livello superiore a quello del soggetto proponente del PTA ma che correttamente l'autorità territorialmente preposta, cioè la provincia, ha inteso prefigurare e delineare sin d'ora al fine di minimizzare eventuali possibili ricadute e compromissioni ambientali, inevitabili qualora decisioni future a livello nazionale dovessero poi concretizzarsi ex abrupto.

Peraltro come già rilevato l'ambito del PTA è attualmente interessato da una intensa appetibilità e dinamica di consumo del suolo in particolare per attività estrattiva e di discariche e per insediamenti terziario-commerciali (o assimilabili), terziario-tempo libero, che rischiano con una pluralità di programmi differenziati (ma che sarebbe meglio definire

disomogenei) di saturare e compromettere più significative e ambientalmente controllabili opportunità future.

I contenuti del PTA attuale sul medio periodo, peraltro, consentono di attivare una motivata rivendicazione della dismissione dell'Aeroporto militare di Ghedi, la cui permanenza oggettivamente non influenza l'ulteriore sviluppo aeroportuale sul lungo periodo, ma costituisce sin d'ora una circostanza di compromissione dell'ambiente, non controllabile e neppure monitorabile o passibile di prospettare interventi di minimizzazione / compensazione.

A seguito delle concertazioni, consultazioni, incontri, esiti dei tavoli di lavoro con autorità e soggetti individuati quali referenti, interlocutori e comunque parti interessate, si procederà quindi alla fase 2, di cui all'articolazione in precedenza esposta la cui elaborazione e redazione, secondo le diverse successioni, consentirà la redazione del "rapporto ambientale" e della "relazione di sintesi" con l'identificazione di idonei "indicatori ambientali (di status e di prestazione) ed un programma per un efficace monitoraggio degli obiettivi di qualità ambientale da tutelare perseguire nell'attuazione del PTA. "

L'assessore chiede agli enti presenti eventuali chiarimenti o proposte se già disponibili .

Dott.Lazzarini Provincia di Brescia settore trasporti : specifica che per gli scenari previsti nel P.T.A. è stata verificata la compatibilità aeronautica con minimizzazione della interferenza con l'aereobase de Ghedi .

Arch.Pedrazzini D.G.Territorio Regione : riconosce il buon lavoro svolto dalla Provincia di Brescia e pone alcune riflessioni sul sistema aeroportuale lombardo e sulla necessità di rapportarsi ai tre aeroporti lombardi , Malpensa Linate Orio , inoltre evidenzia l'importanza delle scelte da compiere sul territorio , apprezza il metodo del confronto con gli enti territoriali .

Dott.Lazzarini : ricorda che il contenuto del P.T.A. è frutto delle disposizioni della Regione Lombardia e delle indicazioni degli studi commissionati dall'Ente regionale nonché delle decisioni già assunte da Stato e Regione in merito alle infrastrutture di trasporto che verranno sviluppate nell'area di Montichiari , TAV e SP19 in primis.

Dott. Lucia D.G:Ambiente Regione :è opportuno valutare la possibilità di coinvolgere l'A.R.P.A. per i dati sul rumore .

Ass.Bianchini Comune Castenedolo :chiede di chiarire le competenze dei comuni nell'ambito della V.A.S. .

Sindaco Salomoni Comune Castenedolo : chiede quando è possibile fare osservazioni al P.T.A. e se possiamo davvero ragionare on un piano che prevede 20 ml di passeggeri equivalenti .

Sindaco Guarnieri Comune Ghedi : auspica che L'aeroporto di Ghedi rimanga come è ,per quanto riguarda le cave e le discariche i Comuni subiscono le decisioni de Regione e Provincia .

Risponde brevemente l'assessore Peli alle varie richieste :

Ai Comuni e a tutti gli enti coinvolti si chiede di contribuire durante i tavoli tematici con informazioni , suggerimenti , apporti che possano contribuire a formare una V.A.S. piu' condivisibile e partecipata possibile , le osservazioni al P.T.A. si possono fare dopo che la Regione Lombardia ha formalmente pubblicato l'adozione del piano come previsto dalla legge regionale n.12 .

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'aeroporto il P.T.A. prevede tre scenari :

a breve termine prossimi 5 anni e una capacita' di trasporto di circa 3/4 ml di passeggeri equivalenti , lo scenario a medio termine 5/10 anni e una capacita' di trasporto di 8/10ml di passeggeri equivalenti , il terzo scenario 10/20 anni si dovra' valutare con la societa' concessionaria la possibilita' di realizzazione una seconda pista parallela all'attuale .

L'assessore ricorda che la V.A.S. perche' sia credibile e attuabile la valutazione è opportuno svilupparla nei 10 anni , pertanto considerando i primi due scenari del P.T.A. non tralasciando indicazioni per le prospettive successive .

Lo sviluppo cosi come proposto nel P.T.A. consente in primis ai 4 comuni interessati e poi a tutta la Provincia di Brescia , di dare risposte concrete all'economia bresciana con uno sviluppo compatibile e tecnologicamente avanzato (in effetti la manodopera non puo' che essere di alta qualita') cio' che cave e discariche non sono , spetta a tutti la scelta .

Dopo i ringraziamenti a tutti i partecipanti alla prima conferenza di valutazione l'assessore invita gli enti al confronto sui tavoli tematici programmati per settembre , le date verranno comunicate ai primi di agosto .

Il Dirigente del settore
Assetto territoriale, parchi e V.i.a.
(Arch. Umberto Ferrari)