

CONFERENZA DI VALUTAZIONE

**Valutazione del Rapporto Ambientale: orientamento della Provincia di Brescia, con la collaborazione di ARPA Lombardia per l'Allegato 3,
in relazione ai pareri di Autorità ambientali e pubblico**

LEGENDA	
DOCUMENTI	
<i>Relazione VAS</i>	<i>rel.</i>
<i>Analisi di coerenza interna ed esterna</i>	<i>All.1</i>
<i>Il contesto delle aree protette, agricolo, forestale, faunistico-venatorio e la rete ecologica provinciale</i>	<i>All.2</i>
<i>Valutazione di sostenibilità acustica</i>	<i>All.3</i>
<i>Sintesi delle fasi di consultazione con i soggetti istituzionali e con il pubblico</i>	<i>All.4</i>
<i>Norme tecniche di attuazione del PTAM</i>	<i>NTA</i>
TERMINI	
<i>Prima del termine</i>	<i>pt</i>
<i>Nel termine</i>	<i>t</i>
<i>Dopo il termine</i>	<i>ft</i>
CODICE PROPONENTE	
<i>Autorità ambientali</i>	<i>a</i>
<i>Pubblico (Enti Locali, associazioni, privati)</i>	<i>p</i>
TIPO DI ATTO	
<i>Comunicazione posta elettronica - mail</i>	<i>m</i>
<i>Comunicazione posta ordinaria - lettera</i>	<i>l</i>
TEMATICHE	
<i>GENERALE</i>	
<i>ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI</i>	
<i>INCIDENTALITA'</i>	
<i>ACUSTICA</i>	
<i>AGROFLOROFAUNISTICA</i>	
<i>IDROGEOLOGICA</i>	
<i>ATMOSFERICA</i>	
<i>PARTECIPAZIONE</i>	
<i>AMBITO DI VALUTAZIONE</i>	
<i>IMPATTI IN GENERALE</i>	
<i>ACCORDI DI PROGRAMMA</i>	
<i>PAESAGGISTICA</i>	
<i>INFRASTRUTTURE</i>	

Tematica - documento		Ident.		Soggetto			Parere		
Tematica	Documento	N. progr.	N. interno	Termine	Proponente	Cod. prop.	Tipo atto	Contenuto sintetico	Orientamento della Provincia di Brescia con la collaborazione di ARPA Lombardia per quanto riguarda la valutazione di sostenibilità acustica
ACCORDI DI PROGRAMMA	rel.	2	2.26	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione a pag. 89 si evidenziano in una valutazione di tipo orizzontale 3 punti critici di compatibilità ambientale: 1) accordo di programma "cittadella telematica proposta dal Comune di Castenedolo. 2) Centro guida sicura proposta dal Comune di Ghedi. 3) piano cave come da programma ATE. Si rammenta come nel SIA si invitava a ridurre ogni struttura che potesse essere attrattrice di traffico verso l'aeroporto. Come conciliare l'indicazione del SIA con la cittadella telematica?	Nell'allegato 1 - Analisi di coerenza esterna ed interna - si espone che "... per quanto riguarda gli avvii di accordi di programma in essere.... per gli ambiti di cui all'articolo 16, è necessaria, oltre la verifica degli articoli 30, 27, 23, 21, in riferimento anche alla relazione al punto 3.5, l'approfondimento della complementarietà delle funzioni a quelle aeroportuali, complementarietà già prevista in via generale all'art. 8 i) e da verificarsi in relazione agli specifici rapporti con la funzione aeroportuale, nonché al manifestarsi di flussi parassitari a quelli previsti per le funzioni specificatamente trasportistiche".
ACCORDI DI PROGRAMMA		3	3.5	t	Confesercenti 2	p	m	In relazione allo Stadium Global Center si pone l'attenzione sulle funzioni in esso contenute la cui frequentazione sarà effettuata utilizzando esclusivamente veicoli privati, generando flussi straordinari di traffico. È evidente che questa realtà, che può avere impatti anche superiori allo stesso sviluppo dell'aeroporto, non può essere trascurata e deve essere compresa in ogni aspetto della VAS.	A tal proposito si precisa che la presente VAS riguarda principalmente le infrastrutture del PTAM e gli insediamenti ad esse connessi, pur tenendo in considerazione gli altri insediamenti già presenti nell'ambito di valutazione. Per quanto riguarda gli insediamenti di possibile previsione a seguito di atti di pianificazione o programmazione la VAS del PTAM costituisce strumento di riferimento (vedasi art. 7 delle NTA del PTAM) all'atto della redazione delle rispettive valutazioni ambientali. Inoltre, l'analisi di coerenza esterna e interna, a pag. 11 dell'allegato 1, definisce le verifiche e gli approfondimenti circa la complementarietà di insediamenti soggetti ad Accordo di Programma.
ACCORDI DI PROGRAMMA		3	3.6	t	Confesercenti 2	p	m	Si richiamano gli impatti dello Stadium Global Center rispetto alle tematiche considerate dalla VAS del PTAM e si afferma che la VAS in oggetto debba prevedere l'esclusione di insediamenti come quello dello Stadium che potrebbero condizionare lo sviluppo dell'aeroporto e di tutte le infrastrutture previste.	A tal proposito si precisa che la presente VAS riguarda principalmente le infrastrutture del PTAM e gli insediamenti ad esse connessi, pur tenendo in considerazione gli altri insediamenti già presenti nell'ambito di valutazione. Per quanto riguarda gli insediamenti di possibile previsione a seguito di atti di pianificazione o programmazione la VAS del PTAM costituisce strumento di riferimento (vedasi art. 7 delle NTA del PTAM) all'atto della redazione delle rispettive valutazioni ambientali. Inoltre, l'analisi di coerenza esterna e interna, a pag. 11 dell'allegato 1, definisce le verifiche e gli approfondimenti circa la complementarietà di insediamenti soggetti ad Accordo di Programma.

ACCORDI DI PROGRAMMA		4	4.13		Legambiente	p	l	In relazione alla previsione di nuovi insediamenti quali la Cittadella Telematica si sottolinea che le infrastrutture viarie di accesso e collegamento all'aeroporto con le maggiori arterie della zona, creano una serie di problematiche che vanno a confliggere con la possibilità di insediare nella zona anche edifici di natura sportiva, ricreativa e commerciale, stante l'enorme ed autonomo impatto che gli stessi possono avere già di per sé sul medesimo territorio. In altri termini si tratta di vedere se il nuovo carico urbanistico può essere compatibile con la fitta presenza di infrastrutture presenti e previste nell'area. Di conseguenza si chiede di escludere dal Piano lo stadio e all'annesso centro commerciale-turistico-ricettivo.	A tal proposito si precisa che la presente VAS riguarda principalmente le infrastrutture del PTAM e gli insediamenti ad esse connessi, pur tenendo in considerazione gli altri insediamenti già presenti nell'ambito di valutazione. Per quanto riguarda gli insediamenti di possibile previsione a seguito di atti di pianificazione o programmazione la VAS del PTAM costituisce strumento di riferimento (vedasi art. 7 delle NTA del PTAM) all'atto della redazione delle rispettive valutazioni ambientali. Inoltre, l'analisi di coerenza esterna e interna a pag. 11 dell'allegato 1 definisce le verifiche e gli approfondimenti circa la complementarietà di insediamenti soggetti ad Accordo di Programma.
ACUSTICA	All.3	2	2.15	t	Associazione Cambiarotta	p	m	A pag. 6 dell'allegato 3 si scrive della assenza attuale di un sistema di rilevamento radar delle tracce dei decolli e degli atterraggi rendendo inutili le valutazioni delle curve isofoniche in relazione all'attività aerea.	Il documento ECAC29 versione 3 contiene indicazioni molto precise in merito alla possibile modellizzazione del rumore attraverso l'utilizzo di traiettorie ideali associate ad una specifica dispersione. In particolare, questa è la modalità da adottarsi qualora si effettuino previsioni, per le quali non sono disponibili informazioni storiche riguardanti le traiettorie di decollo e – in misura minore – di atterraggio. L'osservazione è quindi da respingere perché tecnicamente infondata.
ACUSTICA	All.3	2	2.16	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 3 a pag. 8 si scrive che gli aerei civili sono considerati vetusti dopo 20 anni di volo ma che, comunque, sono riciclati come aerei cargo che hanno, al contrario, una vita media di 35 anni. A pag. 9 si rileva come il mercato dei cargo si svilupperà verso aerei di grande capacità di volo. Ci si domanda, a questo punto, come si potrà garantire la sicurezza e un minore inquinamento acustico e chimico dell'aria dal momento in cui la mission del D'Annunzio sembra essere soprattutto di aeroporto cargo visto anche il prossimo allungamento della pista dai 2990 metri ai 3700.	L'osservazione non è pertinente, in quanto la maggiore sicurezza e la minore emissione di inquinanti sono insiti nell'utilizzo di aerei quali quelli utilizzati per gli scenari 2015 e 2025 (Boeing 747800).
ACUSTICA	All.3	2	2.17	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 3 a pag. 37 il punto 4.2.5.1 tratta degli edifici. Manca una valutazione altimetrica delle colline e degli edifici di Carpenedolo nella consapevolezza che il campanile con i suoi 66 metri è il più alto della Provincia. Si rammenta che Carpenedolo si trova sull'asse di avvicinamento alla pista ed è sorvolato a bassa quota da tutti gli aerei.	L'osservazione è parzialmente da accogliere per quanto riguarda l'utilizzo del profilo altimetrico del territorio, mentre non è pertinente per l'altezza degli edifici o del Campanile.

ACUSTICA	All.3	2	2.18	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 3 a pag. 55 si rimarca di nuovo come, allo stato attuale, mancando un radar non sia possibile eseguire le tracce radar e, pertanto, uno studio preciso delle curve di isolivello.	L'utilizzo delle tracce radar nella valutazione delle curve di isolivello rappresenta senz'altro un elemento aggiuntivo al quadro di conoscenza, ancorché non necessario, per l'approfondimento di alcuni aspetti specifici legati alle modalità di volo in un periodo pregresso. L'opportunità dell'acquisizione di tali informazioni nell'ambito del realizzando sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale è stata segnalata nella stessa relazione. Pertanto, l'osservazione è da accogliere come indicazione dell'opportunità che l'aeroporto si doti di un sistema radar e renda fruibili al sistema di monitoraggio le informazioni sui tracciati seguiti.
ACUSTICA	All.3	2	2.19	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 3 a pag. 56 si auspica negli scenari futuri 2015-2025 misure di mitigazione collegate all'uso di aerei meno rumorosi. Ma ciò come sarà possibile con gli aerei cargo e con la ipotetica seconda pista ad ovest dell'attuale?	L'adozione delle "restrizioni operative" viene normata dalla direttiva 2002/30 e dal relativo decreto di attuazione D.Lgs. 13/2005, che prevede un iter procedurale specifico (approccio equilibrato) per consentire in un aeroporto l'utilizzo di velivoli con determinate caratteristiche di emissione acustica. Tali restrizioni possono essere considerate un mezzo di mitigazione: l'averle introdotte nell'ambito VAS costituisce il primo passo che è previsto dalla normativa, in cui si tratta della dimostrata diminuzione dell'impatto con l'adozione della restrizione proposta.
ACUSTICA	All.3	2	2.20	t	Associazione Cambiarotta	p	m	In relazione all'allegato 3b riportante le curve di isolivello acustico si si esprimono alcune perplessità per quanto concerne gli abitati di Carpenedolo, Castenedolo (frazioni) e Montichiari (frazioni) che subiranno il danno acustico maggiore con il raggiungimento dei 60 dB per i voli notturni. Si chiede se sul tema dei voli notturni siano state coinvolte le Amministrazioni Comunali interessate da parte dell'Ente Gestore dell'aeroporto e se effettivamente sussiste la necessità di tali voli. Pare evidente il disagio sull'attività del sonno di migliaia di cittadini su cui non si scrive nulla nella VAS creando, di fatto, un danno esistenziale su cui numerose sentenze di Cassazione si sono già espresse a favore dei cittadini.	La determinazione della popolazione esposta è stata effettuata per l'indice Lnight, che è specifico per la valutazione del potenziale disturbo al riposo notturno. L'osservazione sulla mancata valutazione deve quindi intendersi respinta perché infondata.
ACUSTICA	rel.	2	2.22	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione della vas a pag. 43 si scrive: "opportuna gestione del movimento notturno degli aeromobili (la prospettiva di esclusione per la fascia oraria compresa tra le 22 e le 06) oltre la evoluzione della tipologia degli aeromobili stessi, consentiranno di eliminare le emissioni sonore" Quanto scritto pare solo teoria che, alla prova dei fatti, va a cozzare con le necessità dell'aeroporto e delle Compagnie aeree che troveranno nel proseguo, volta a volta, le motivazioni di stato di necessità per non ottemperare a queste prescrizioni.	Si elimina il testo in parentesi (la prospettiva di esclusione per la fascia oraria compresa tra le 22 e le 06) oggetto dell'osservazione.

ACUSTICA	rel.	2	2.23	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Sempre nella relazione a pag. 43 è scritto: "Fattore determinante resta in ogni caso la traiettoria delle rotte, condizionate dalle rotte dell'aeroporto militare, che a fronte di una futura dismissione, permetterebbe di ottimizzarle nei riguardi dell'impatto acustico". Il Comune di Carpenedolo, sentiti i propri Consulenti tecnici, ha già provveduto ad inviare agli enti preposti ENAC ed ENAV oltre che alla Società di gestione Catullo la fattibilità di spostare le rotte e l'angolo di incidenza per l'avvicinamento alla pista. Perché nella VAS non si prende atto di questo contributo di una Amministrazione Pubblica come previsto dalle Direttive CEE (30/2000 e 49/2002)? Questa soluzione tecnica proposta potrebbe già ridimensionare il rischio di impatto su Carpenedolo e ridurre l'inquinamento acustico e chimico. In tal modo si potrebbe ridurre una situazione conflittuale con una Comunità di 11.500 cittadini.	Si elimina il testo oggetto dell'osservazione
ACUSTICA	rel.	2	2.27	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione a pag. 132 vi è l'unico riferimento a Carpenedolo al quale "saranno chiesti pareri preventivi sul rumore con particolare attenzione ai voli notturni, limitazione per tipologie di aeromobili, adozione di rotte variabili o angolate, ripartizione su più piste, tipologia di pista". Il Comune di Carpenedolo ha già inviato alcune formali proposte migliorative e, pertanto, se ci fosse la volontà si potrebbe, fin dalla formalizzazione della VAS, inserire tali modifiche e migliorie verificando poi nel proseguo che gli Organi competenti agiscano di conseguenza.	La valutazione di sostenibilità acustica predisposta da ARPA Lombardia si è riferita alle rotte attualmente vigenti e considera quali interventi mitigativi solo quelli legati alle emissioni degli aeromobili. In relazione alla possibile variazione delle rotte la VAS costituisce studio di riferimento per le attività degli enti competenti (ENAC/ENAV).
ACUSTICA	rel.	2	2.29	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione a pag. 151 si scrive in modo del tutto preoccupante che: "L'attuale gestione con scarso traffico e senza adeguato controllo consente eccessiva libertà di scelta di rotta ai piloti (con interferenza su aree abitate) e soprattutto ammette usi atipici quali la scuola di pilotaggio per aerei di linea con conseguente notevole incremento del numero di decolli e atterraggi".	Compito della VAS è evidenziare le criticità della gestione in atto per adottare criteri correttivi.
ACUSTICA		4	4.15		Legambiente	p	l	Si chiede la previsione della possibilità di modifica delle rotte di atterraggio e decollo a salvaguardia dei centri abitati circostanti.	Compito della VAS è effettuare ricognizioni ambientali e dettare indirizzi e orientamenti per gli stessi piani e programmi e per le valutazioni ambientali connesse. La competenza specifica per la variazione delle rotte è in capo della Commissione aeroportuale prevista dal DM 31/10/97 che dovrà comunque considerare le risultanze della presente VAS.

ACUSTICA	All.3	5	5.25	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Contrariamente a quanto indicato nel Rapporto Ambientale finale in merito agli scenari indagati nella VAS, la valutazione di sostenibilità acustica spinge le sue indagini anche allo scenario a lungo termine (oltre a quelli a breve e medio termine), avendo per oggetto quindi l'intera 1° macrofase (2005-2025) pur con l'ammissione di una difficile compresenza a lungo termine di Montichiari e Malpensa.	La valutazione è di tipo cautelativo
ACUSTICA	All.3	5	5.26	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si evidenzia invece che, analogamente a quanto previsto nel Rapporto Ambientale finale, sia in corrispondenza dello "stato di fatto" che degli scenari futuri ipotizzati, non è stata considerata la presenza e l'attività dell'aerobase militare di Ghedi (e dei relativi effetti acustici, cumulabili con quelli delle altre opere considerate nella VAS). Nessun approfondimento è stato condotto in merito agli effetti acustici di possibili alternative di sviluppo dell'area che considerino il mantenimento dell'aerobase e/o la sua possibile estensione (ipotesi non escludibile a priori).	Il rumore aereo di tipo militare è escluso dalle valutazioni ex DM 31.10.97 e D.lgs 194/05. La legislazione attuale, emanata in conformità alla L.447/95 "legge quadro sull'inquinamento acustico", prevede esplicitamente che il rumore generato dagli aeromobili militari sia esclusa dalle azioni di pianificazione territoriale. Di conseguenza, non appare possibile, seguendo la legislazione, inserire il rumore aereo generato dai movimenti militari nell'indice LVA, e quindi non avrebbe alcuna rilevanza di pianificazione. (Segue)
ACUSTICA	All.3	5	5.26	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l		Nella Relazione VAS, a pag. 159, si riformula nel seguente modo il penultimo capoverso: "Inoltre circa l'attività dell'aeroproto di Ghedi non è stato possibile effettuare valutazioni e quindi formulare proposte di interventi, in quanto la rilevazione dei dati relativi alle attività di volo militare, ancorché difficile, non potrebbe avere rilevanti effetti in termini di applicazione di maggiori salvaguardie, soprattutto in materia di emissioni sonore, in quanto le attività di volo militare, come quelle per i servizi di stato, non possono concorrere alla determinazione delle curve isofoniche per riserva di legge."
ACUSTICA	All.3	5	5.27	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Per analogia con strutture simili, attraverso quantificazioni di larga massima, con l'ausilio di rilievi fonometrici diretti in sito, sarebbe in ogni caso stato interessante poter disporre di una valutazione globale in grado di ricomprendere anche gli effetti di tale macro-sorgente con la duplice finalità di: valutare il grado di pressione (attuale e futura) subito dal territorio e dai ricettori considerati (effetti della sola aerobase militare di Ghedi e/o cumulati con le altre infrastrutture); fornire ulteriori importanti elementi ambientali a supporto/limitazione delle scelte di pianificazione territoriale e di sviluppo dell'area.	Per effettuare valutazioni di scostamenti i dati meteorologici dovrebbero riferirsi ad acquisizioni in modalità controllate ed essere sufficientemente rappresentativi, condizione attualmente non incontrata.

ACUSTICA	All.3	5	5.28	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	In merito ai “parametri meteorologici di input” relativi all’aeroporto di Montichiari ed elaborati per le simulazioni INM si chiede perché ci si è riferiti alla stazione di Lonato (Bs) e non, data la posizione interna all’area assoggettata a PTAM, a quella dell’aeroporto militare di Ghedi, peraltro meno influenzata dagli effetti climatici del Lago di Garda.	La situazione meteorologica di Lonato può essere considerata rappresentativa dell’area.
ACUSTICA	All.3	5	5.29	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Durante l’incontro di illustrazione della valutazione condotta da ARPA è emerso che sono stati condotti rilievi fonometrici diretti in sito. Si chiede: la finalità di detti rilievi, una spiegazione in merito alla loro omissione nella relazione finale, nonché le motivazioni (eventualmente aggiuntive a quelle di mancanza di tempo utile per le indagini) per cui si è preferito affidarsi in toto al modello di simulazione evitando di precedere ogni valutazione con un inquadramento del clima acustico basato su rilievi diretti in sito. Tale inquadramento avrebbe potuto infatti approfondire le indagini in merito all’individuazione di possibili ricettori sensibili e fornire alla Commissione Aeroportuale di cui all’art.5 DM 31.10.1997 ulteriori spunti e autorevoli elementi di analisi territoriale.	I dati fonometrici esistenti non consentono un confronto puntuale.
ACUSTICA	All.3	5	5.30	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si chiede perché, analogamente a quanto espletato nell’ambito dello SIA dell’attivazione del traffico aereo del 1999 (nonché a quanto specificato negli approfondimenti di pg. 106 del PTAM, riportati integralmente a pg. 50 del Rapporto Ambientale finale), non è stata condotta una taratura del modello di simulazione finalizzata a confrontare i valori di output del modello con i risultati di misure fonometriche in sito. Tale verifica sarebbe stata utile e attuabile in particolare in relazione al modello di simulazione dello “scenario attuale” (2005), potendola perseguire attraverso la misurazione diretta di singoli eventi dei passaggi aerei (SEL - Single Event Level) e il successivo confronto con i risultati della simulazione INM dello stesso SEL. Il confronto così costituito e la verifica dell’attendibilità sullo “scenario attuale” avrebbero potuto rappresentare, conseguentemente, un’utile e fondata base per individuare/dichiarare il grado di attendibilità delle modellazioni degli scenari futuri (breve, medio e lungo termine).	I rilievi fonometrici effettuati non rappresentano una base dati allo stato attuale sufficientemente estesa per poter fare dei confronti con le simulazioni effettuate. Per quanto riguarda la taratura va evidenziato che il modello utilizzato è già tarato dall’autorità che ne cura l’emissione e l’aggiornamento (FAA – Federal Aviation Administration degli Stati Uniti). Per la realizzazione del software la FAA si è avvalsa dei dati dei costruttori di aeromobili (principalmente Boeing e Airbus), e la definizione dell’algoritmo di calcolo è basata su una norma ANSI (American National Standard Institute). L’algoritmo di calcolo delle curve si basa sulla documento ICAO (International Civil Aviation Organization) Circular 205, a sua volta ripresa ed implementata dalla norma tecnica ECAC (European Civil Aviation Conference) Doc. 29 recentemente aggiornata (2005). Appare quindi pretenzioso effettuare una taratura da parte della Provincia di Brescia, che non ha certo né i mezzi né le competenze per un lavoro che avrebbe rilevanza mondiale. (Segue)
ACUSTICA	All.3	5	5.30	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l		L’azione che può essere fatta consiste nel confronto puntuale tra dati rilevati in condizioni controllate e dati previsti dal modello, supponendo un utilizzo adeguato del software: questa operazione potrà senza dubbio essere condotta in futuro, in particolare per lo scenario a breve termine, ma costituisce un’azione specifica del monitoraggio della VAS più che un elemento della sua esecuzione.

ACUSTICA	All.3	5	5.31	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	È ormai risaputo, in particolare dagli abitanti dei Comuni di Castenedolo e Montirone, che i profili di decollo reali sono spesso dominati dall'iniziativa dei piloti che, in assenza del radar, in fase di decollo possono derogare i profili standard adottando profili estemporanei concordati con il controllo a terra. Tale deroga si traduce nella maggior parte dei casi in profili di decollo molto aderenti al suolo e, in generale, con virate molto prossime ai due centri abitati. Tale aspetto rappresenta il principale problema legato all'attività dell'aeroporto di Montichiari e, anche perché evidenziato più volte e in diverse sedi dai Sindaci, sarebbe stato utile nell'ambito della VAS del PTAM un approfondimento di indagine in merito.	Per utilizzare i modelli sono necessarie valutazioni quantitative e non solo qualitative. Per poter effettuare una modellizzazione è necessario disporre di informazioni riferibili, basate su osservazioni oggettive, e quantitativamente definite. Per quanto indubbiamente corrette, le osservazioni locali di carattere qualitativo non possono sostituire nell'introduzione dei dati di input del modello i dati provenienti da fonti coerenti. La mancanza delle tracce radar per le operazioni civili ha comportato indubbiamente una semplificazione dello studio, che però è ineliminabile allo stato attuale; viceversa, nel momento in cui tali informazioni si renderanno disponibili, ci sarà la possibilità di aggiornare le stime in termini di curve di isolivello e di indicatori di stato.
ACUSTICA	All.3	5	5.32	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	In relazione alle SID si chiede gli input al modello sono da considerarsi in assoluto le più cautelative in modo contestuale per tutti i Comuni interessati (e quindi se le curve di isolivello in allegato sono da considerarsi le curve peggiorative per tutti i comuni contemporaneamente) o se, in alternativa, andrebbero considerate diverse simulazioni con l'obiettivo di restituire le molteplici situazioni peggiorative Comune per Comune. Si chiede inoltre se tali considerazioni/ipotesi sono da ritenersi valide anche per gli scenari futuri (breve, medio e lungo termine).	Le SID utilizzate sono quelle attualmente volate, e non hanno bisogno di verifica di sicurezza, attività specifica di ENAV. Altre SID avrebbero richiesto tale verifica. Lo scopo della VAS è quello di considerare scenari attendibili: se è possibile che le SID future siano uguali a quelle attuali, poiché effettivamente volate, altrettanto non si potrebbe dire di altre SID ipotizzabili, che dovendo essere pubblicate in AIP a cura di ENAV sarebbero soggette ad un'analisi di dettaglio per la effettiva fruibilità e mantenimento delle condizioni di sicurezza. Nel caso in cui queste SID ipotetiche si fossero impiegate nello studio e successivamente si fossero manifestate non attuabili, sarebbe lo stesso impianto generale della VAS a risultarne inficiato.
ACUSTICA	All.3	5	5.32	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Segue	Pertanto le curve ipotizzate nello studio di sostenibilità sono quelle derivanti dall'applicazione rigida dell'attuale configurazione di traiettorie. Bisogna considerare il fatto che eventuali mitigazioni sarebbero possibili solo in un ambito specifico come quello della Commissione Aeroportuale, la quale costituisce l'unico soggetto che disciplina le procedure antirumore, intese anche come traiettorie di minimizzazione dell'esposizione della popolazione.
ACUSTICA	All.3	5	5.33	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	È da evidenziare in particolare l'anomala rappresentazione della situazione subita dal Comune di Montirone che, pur se interessato massicciamente dall'impatto acustico attuale (e futuro ipotizzato) dell'aeroporto di Montichiari (e dell'aerobase militare, mai considerata dagli estensori), non trova riscontro sui grafici delle curve di isolivello che sembrerebbero ipotizzare quale unica SID in decollo quella Nord-Est con sorvolo della Collina di Castenedolo.	I dati utilizzati includono anche il sorvolo di Montirone.

ACUSTICA	All.3	5	5.34	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	In merito alle infrastrutture stradali sarebbe stato interessante considerare anche il contributo della ex SS 236, alla luce dei rilevanti flussi di traffico e considerando le modifiche di tale arteria in seguito alla realizzazione della SP 19 e delle altre infrastrutture in progetto.	Il PTAM ha effettuato le analisi di traffico considerando i flussi al cordone sulle principali direttrici della viabilità primaria e principale coerentemente con le finalità della presente pianificazione. Analisi di maggior dettaglio con adeguate modellizzazioni potranno essere effettuate nelle fasi di attuazione del piano-processo sulla base di concreti piani di sviluppo.
ACUSTICA	All.3	5	5.35	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	In merito alla modellizzazione morfologica del terreno si chiede riscontro in merito alla già confermata mancata modellizzazione della collina di Castenedolo (che raggiunge una quota assoluta di 150 m s.l.m.) e, data l'importanza del tema, nel caso di scostamento significativo dei risultati con/senza collina, si chiede la presentazione di opportune nuove valutazioni.	Si effettuerà una valutazione dell'incidenza della morfologia sugli esiti dello studio. Si sta procedendo ad una verifica dettagliata delle implicazioni connesse alla considerazione della morfologia ottenuta con modello digitale del terreno a passo 0°0'3" di arco.
ACUSTICA	All.3	5	5.36	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si chiedono per contro chiarimenti in merito alla natura e al significato dell'indicatore " <i>utilizzo di territorio acusticamente compromesso Sn</i> ", nonché alle fonti normative che lo introdurrebbero ufficialmente. Come esplicitato dagli estensori della Valutazione di Sostenibilità Acustica a pg. 51 della stessa "Questo indicatore è stato sviluppato con l'obiettivo di monitorare la quantità di territorio codificato come residenziale che rientra nelle curve di isolivello con LVA superiore a 60 dBA. Questo valore è stato definito nel PTA come quello di riferimento per l'inibizione di edificazioni residenziali, e quindi l'indicatore proposto ha lo scopo di mantenere sotto osservazione tali aree".	L'indice è stato introdotto come parametro sintetico di riferimento per il monitoraggio della VAS. La filosofia generale della legge quadro L. 447/95 e dei relativi decreti e regolamenti attuativi consiste nel principio "chi inquina paga"; in questo caso chi inquina è l'aeroporto, cui spettano gli interventi di risanamento (DM 29/11/2000) nel caso di superamento dei limiti specifici dell'infrastruttura, rappresentati dalle curve di isolivello che delimitano le zone A, B e C. Di conseguenza, il superamento dei valori previsti dalla zonizzazione effettuata dalla Commissione Aeroportuale all'interno o all'esterno dell'intorno aeroportuale implica l'adozione di specifici piani di risanamento. (Segue)
ACUSTICA	All.3	5	5.36	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l		Viceversa, essendo l'azione di zonizzazione concordata tra i vari soggetti interessati, tra cui i comuni, la prescrizione di non edificabilità nelle zone identificate come area B rappresenta un elemento che i comuni sono obbligati a recepire nelle proprie attività di pianificazione (Art. 7 DM 31/10/1997 "...i piani regolatori generali sono adeguati..."). Il contenuto delle NTA della VAS estende questa prescrizione anche alle aree di tipo A, e quindi rappresenta un elemento di cautela nella fase di espansione (o di prevista espansione) dello scalo.

ACUSTICA	All.3	5	5.37	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Si evidenzia che, a conclusione del lavoro condotto da ARPA Lombardia, manca ogni considerazione relativa alla sostenibilità degli scenari futuri e di quello attuale. Non viene dichiarata la trascurabilità (o il grado) degli effetti delle azioni di impatto né la riconosciuta compatibilità ambientale degli scenari considerati (attuale e futuri). Nessuna considerazione viene esplicitata in merito ai risultati di indagine relativi agli indicatori di stato, dei quali si riporta in calce il confronto di Sn (già trattato più sopra) presentato in allegato 3 alla Valutazione e privo di commenti. Si noti, in particolare, l'estensione delle superfici interessate da LVA>60dB(A) che, già nello scenario attuale raggiungerebbe una superficie di 24,5 Ha.	La sostenibilità non è misurabile tecnicamente, ma deve essere espressa a fronte della conoscenza di dati oggettivi e dal loro confronto.
ACUSTICA	All.3	6	6.1	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Le risultanze dell'impatto acustico – km quadri e cittadini interessati - potrebbero risultare innanzi tutto inattendibili ma anche del tutto fuorvianti ed anacronistiche della realtà operativa al 2010 – 2015 ed oltre.	In assenza di elementi specifici la modellizzazione deve essere considerata congrua, ancorchè astrattamente perfettibile.
ACUSTICA	All.3	6	6.2	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Si chiede che impatto e mappe acustiche siano rapportate ai km quadrati e popolazione interessata secondo le pertinenze della singola superficie comunale.	In linea generale appare incoerente l'ipotesi di una aggregazione spaziale non coerente con il piano d'area dell'intero territorio.
ACUSTICA	All.3	6	6.3	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Si chiede che l'impatto acustico sia associato a scenari alternativi di mitigazione del rumore aereo a terra ed in basso volo e/o sorvolo.	La decisione in merito a procedure antirumore spetta alla Commissione Aeroportuale.
ACUSTICA	All.3	6	6.8	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Si chiede che sia documentata la definizione del livello di saturazione dell'impatto acustico e delle emissioni sonore.	Non vi è nessuna definizione siffatta.
ACUSTICA	All.3	6	6.13	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Come posto in premessa anche dalla stessa ARPA Lombardia – estensore dello studio acustico – i volumi di traffico e la tipologia degli aeromobili utilizzati dalla modellizzazione INM, rapportati al breve – medio – lungo periodo del piano esaminato – non appaiono congruenti all'ipotizzato sviluppo dello scalo di Montichiari.	I dati sono coerenti.
ACUSTICA	All.3	6	6.14	t	Comune di Carpenedolo	p	1	I dati del traffico aereo storico ed attuale forniti dalla Società Aeroporti del Garda risultano imprecisi e senza adeguata definizione della pista impiegata per i decolli e gli atterraggi.	Questo non rappresenta un ostacolo ineludibile alla modellizzazione
ACUSTICA	All.3	6	6.15	t	Comune di Carpenedolo	p	1	L'operato dell'ARPA Lombardia, per ragioni riconducibili ad una serie di fattori anche oggettivi – tempi di consegna e capitolato dei lavori – utilizzando parametri di input nel modello matematico INM incongrui quali i dati meteo di Lonato (distante oltre 10 km dalla pista) in sostituzione dei valori meteo AIP aeroportuali, profili standard di decollo in sostituzione della comparazione tra ICAO A ed ICAO B con innegabili ripercussioni sulle risultanze acustiche.	La situazione meteorologica di Lonato può essere considerata rappresentativa dell'area.

ACUSTICA	All.3	6	6.16	t	Comune di Carpenedolo	p	l	L'elaborazione INM dell'ARPA ha trascurato lo scenario di impatto acustico proposto dal Comune di Carpendolo riguardante la procedura di pista 32 ILS offset e/o equivalenze e la nuova procedura SID di decollo dalla pista 14 come ufficialmente richiesto dallo stesso Comune di Carpenedolo agli enti competenti.	La decisione in merito a procedure antirumore spetta alla Commissione Aeroportuale.
ACUSTICA	All.3	6	6.19	t	Comune di Carpenedolo	p	l	I vincoli e le restrizioni aeronautiche associate all'aerobase di Ghedi e all'aeroporto di Montichiari sembrerebbero insufficientemente rapportati alla normativa per piste militari quanto per quelle con traffico aereo civile o misto.	Il tema non compete ad ARPA.
ACUSTICA	All.3	6	6.23	t	Comune di Carpenedolo	p	l	I presupposti dell'analisi ARPA (vd dettaglio osservazione) potrebbero portare a sottostime dell'impatto acustico in termini di km e popolazione interessata non solo nello scenario di riferimento ma anche nelle proiezioni al traffico 2010 – 2015 – 2020.	La sostenibilità non è misurabile tecnicamente, ma deve essere espressa a fronte della conoscenza di dati oggettivi e dal loro confronto.
ACUSTICA	All.3	6	6.24	t	Comune di Carpenedolo	p	l	L'elaborato acustico prodotto da ARPA Lombardia con il modello matematico INM non appare del tutto realistico anche per le seguenti ragioni: certificazione di un ente/soggetto acustico autorizzato che non sia lo stesso organismo deputato al controllo e sorveglianza; validazione dell'elaborazione da parte di un ente competente (ARPA Lombardia) e verifica delle tolleranze in Lva ammissibili; comparazione tra tipologie procedurali a minor mitigazione (vd dettaglio osservazione).	ARPA non ha compiti istituzionali nell'iter della VAS. ARPA ha compiti di supporto tecnico scientifico agli enti territoriali.
ACUSTICA	All.3	6	6.25	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Interrogativi e dubbi rimandano inoltre ai parametri input e modalità della modellazione sviluppati dallo studio ARPA (vd dettaglio osservazione).	La sostenibilità non è misurabile tecnicamente, ma deve essere espressa a fronte della conoscenza di dati oggettivi e dal loro confronto.
ACUSTICA		10	10.3	ft	Comune di Montichiari	a	m	Le osservazioni e la raccolta dei dati da parte dell'Ufficio "VAS" dovrà essere prioritariamente fatta a sostegno della "Commissione ambiente aeroportuale"; solo in quella sede e con queste informazioni sarà possibile verificare la bontà dei monitoraggi; effettuare le stime degli effetti ambientali delle azioni di piano; prefigurare o proporre interventi di mitigazione; determinare e commisurare interventi di compensazione.	Tra le competenze della commissione aeroportuale non rientrano le attività di monitoraggio, che sono invece affidate al gestore aeroportuale. La Regione Lombardia ha emanato una specifica linea guida a garanzia della bontà del monitoraggio, e il DPR 476/96 affida ad ARPA il compito di controllo sui sistemi di monitoraggio, cosa che ARPA Lombardia ha provveduto e provvede a fare con cadenza regolare. L'ufficio VAS, come detto in relazione, costituirà un punto di raccolta dei dati per tutte le azioni di monitoraggio garantendone la diffusione agli enti e ai cittadini interessati. Per le compensazioni si conferma la proposta di cui al punto 10.1.
AMBITO DI VALUTAZIONE		2	2.4	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nel documento si individuano elementi di fragilità ambientale solo nell'ambito dei quattro comuni del PTAM salvo il coinvolgimento di altri comuni solo in funzione delle curve isofoniche.	L'ambito di valutazione della VAS considerato ha come riferimento minimo per tutte le componenti l'ambito di salvaguardia di cui all'art. 100 delle NTA del PTCP, con possibili estensioni ai quattro comuni ed oltre in relazione agli impatti considerati ed ai possibili effetti. Nell'allegato 1 Analisi di coerenza esterna ed interna - (pag.1) si considerano esplicitamente gli "ambiti territoriali non appartenenti all'ambito ristretto".

AGROFLOROFANISTICA	All.1	2	2.9	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Sempre nell'allegato 1 quando si pone l'accento sul rischio epidemico dovuto a malattie provenienti da paesi lontani non si segnala quanto successo alla Malpensa grazie alle ruote degli aeroplani con la comparsa dell'ambrosia, pianta non autoctona, che ha aumentato in modo significativo le allergie da polline con aumento di asma e di rino-congiuntivite.	L'argomento richiede valutazioni specifiche da effettuarsi nelle fasi di monitoraggio del PTAM stante la vasta gamma di veicolazioni di possibili contaminazioni.
AGROFLOROFANISTICA	All.2	2	2.12	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 2 è significativo il rimando alla salvaguardia delle aree protette che sono: altopiano delle Cariatoghe; PLIS del basso Mella; PLIS del basso Chiese; le Colline Moreniche del Garda.	La considerazione non esplicita le proprie finalità.
AMBITO DI VALUTAZIONE		4	4.1		Legambiente	p	l	Per considerare gli effetti territoriali e ambientali, non devono essere presi in considerazione soltanto i confini del piano ma devono essere considerati anche tutti i territori limitrofi e circostanti.	L'ambito di valutazione della VAS considerato ha come riferimento minimo per tutte le componenti l'ambito di salvaguardia di cui all'art. 100 delle NTA del PTCP con possibili estensioni ai quattro comuni ed oltre in relazione agli impatti considerati ed ai possibili effetti. Nell'allegato 1 Analisi di coerenza esterna ed interna - (pag.1) si considerano esplicitamente gli "ambiti territoriali non appartenenti all'ambito ristretto".
AGROFLOROFANISTICA		4	4.6		Legambiente	p	l	Si osserva che l'agricoltura nella nostra provincia non è un fatto residuale o comunque un indice di sottosviluppo, ma costituisce parte integrante dell'economia locale, con elementi consolidati di prospera stabilità economica.	La VAS intende promuovere una riconversione virtuosa della produzione agricola evitando l'eccessiva diffusione di monoculture intensive.
AGROFLOROFANISTICA	All.2	5	5.20	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	In relazione alle necessità di ulteriori approfondimenti emerse nell'allegato 2 emerge la necessità (venuta meno) di dedicare alla VAS l'importanza e il tempo che richiede la portata del tema, al fine di poter disporre di tutti gli opportuni approfondimenti di indagine ambientale nei diversi ambiti di studio: non può ritenersi esaustiva una VAS che, anziché giungere a delle valutazioni ambientali definitive, riconosce la necessità di ulteriori approfondimenti di indagine.	Ai sensi della direttiva europea in tema di VAS per la redazione del Rapporto Ambientale sono state utilizzate le informazioni al momento disponibili. La VAS ha inoltre il compito di segnalare le informazioni mancanti ed eventuali difficoltà nel loro reperimento. Si precisa, infine, che perchè possano avere un significato ai fini del monitoraggio territoriale, i dati relativi alle popolazioni faunistiche devono essere riferiti ad archi temporali abbastanza ampi (dell'ordine di alcuni anni). Anche per testare gli effetti che gli interventi hanno sulle specie animali utilizzate come indicatori è necessario considerare degli intervalli temporali comunque superiori all'anno in quanto raramente è possibile evidenziare immediatamente la relazione causa/effetto.

AGROFLOROFANISTICA	AII.2	5	5.21	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	In relazione alla tematica dello smaltimento dei reflui ed alla proposta VAS di recupero di energia tramite biogas proveniente da vasche di raccolta, si sottolinea che: preferire ad azioni di coordinamento-incentivazione-finanziamento, la delega all'iniziativa privata dell'attuazione di possibili mitigazioni rischia di ridursi in un buon proposito privo di riscontri realizzativi e con danni irreversibili all'economia agricola della zona; in attuazione della L.R. 37/93 tutti gli allevamenti delle diverse specie animali presenti sono già necessariamente dotati di idonee vasche di stoccaggio e maturazione liquami; i costi di realizzazione degli impianti per la produzione di biogas, la difficoltà di gestione degli stessi, gli ingenti costi della denitrificazione, sono solo alcuni degli aspetti che confermano che l'ipotesi di utilizzo di detti impianti comporterebbe, per le aziende zootecniche interessate, costi di produzione che le porrebbero verosimilmente fuori mercato. (Segue)	In relazione alle auspiccate azioni di coordinamento-incentivazione-finanziamento circa l'azione di recupero di energia da biogas si inserisce nelle Azioni di piano - modalità progettuale-gestionale per la tutela e razionalizzazione delle attività agricole ed allevamenti - a pag. 127 della relazione dopo "Istituzione di consorzi con impianti per recupero energetico e trattamento di biomasse" il seguente testo: "promossi con incentivi da specificare in fase attuativa nell'ambito degli insediamenti aeroportuali e delle funzioni complementari.". Le misure compensative e mitigative sono istituzionalmente demandate alla sede VIA competendo alla VAS dare indicazioni di indirizzo e orientamento su criteri di compensazione e mitigazione che abbiano carattere di sistema.
AGROFLOROFANISTICA	AII.2	5	5.21	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Pertanto, il consumo di suolo indotto dall'ipotizzato ampliamento dell'area aeroportuale e delle altre infrastrutture collegate, se non accompagnato dall'attuazione di opportune mitigazioni/compensazioni di settore, comporterebbe ingenti svantaggi e perdite alle aziende agricole zootecniche della zona che utilizzano tali aree per gli spandimenti	
AGROFLOROFANISTICA	AII.2	5	5.22	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Viene confermato che <i>"Infine per le aziende assoggettate a Misura H del PSR 2000-2006 e 2080/92, l'impegno dei 20 anni risulta difficilmente aggirabile considerando la valenza ambientale di tali misure/azioni."</i> Ci si chiede se tale affermazione è riportata quale evidenza di un'ulteriore potenziale limitazione allo sviluppo aeroportuale o, per contro, quale possibile mitigazione agro-paesistica di valenza indotta da tali realtà (e quindi necessariamente da salvaguardare).	La considerazione citata è di carattere generale e potrà assumere differenti connotati all'atto degli approfondimenti pianificatori e progettuali e di analisi ambientale di maggior dettaglio.
AGROFLOROFANISTICA	AII.2	5	5.23	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Si sottolinea la necessità di individuare e attuare interventi mitigativi di mascheramento integrativi a quelli eventualmente già individuati nelle VIA delle rispettive opere/interventi infrastrutturali (aeroporto, SP 19, AC/AV). Obiettivo della VAS deve essere quello di incentivare e dare attuazione alla messa a dimora di <i>"buffer che permettano il mascheramento con elementi arborei ed arbustivi"</i> oltre che <i>"lungo il perimetro dell'area aeroportuale"</i> , anche e soprattutto in concomitanza delle infrastrutture di trasporto lineari (AC/AV, SP 19).	In relazione agli interventi di mascheramento si inserisce nelle Azioni di piano - modalità strategica per la tutela dell'ecosistema naturale - a pag. 127 della relazione il seguente testo: "Promuovere e sostenere prioritariamente progetti e programmi ambientali a carattere territoriale"; si inserisce nelle Azioni di piano - modalità progettuale-gestionale per la tutela dell'ecosistema naturale - a pag. 127 della relazione il seguente testo: "Potenziare la dotazione vegetazionale ed ecologica a corredo delle infrastrutture". Tali interventi potranno essere meglio approfonditi nelle fasi processuali della VAS e nelle valutazioni ambientali connesse per le quali il presente Rapporto Ambientale fornisce un quadro di insieme.

AGROFLOROFANISTICA	All.2	5	5.24	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si evidenzia che, a conclusione dell'allegato 2, manca ogni considerazione relativa alla sostenibilità degli scenari futuri e di quello attuale. Non viene dichiarata la trascurabilità (o il grado) degli effetti delle azioni di impatto né la riconosciuta compatibilità ambientale degli scenari considerati (attuale e futuri). Ridotto appare il grado di mitigazioni/compensazioni proposte, minima è l'indicazione a strumenti concreti che ne consentano la diretta attuabilità.	Le valutazioni saranno esplicitate in progress nelle fasi processuali della presente VAS in funzione degli approfondimenti esplicitati dallo stesso allegato 2.
ATMOSFERICA	All.1	2	2.10	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Al punto 8 dell'allegato 1 sulla tematica atmosferica si sottolinea come vi sia un aumento di N20 e CO2 in maniera direttamente proporzionale al numero degli aerei ed al ciclo di vita degli stessi. Da qui di nuovo la necessità di un monitoraggio continuo <i>ex ante ed ex post</i> che, a tutt'oggi, non è stato implementato.	In tal senso si esprime la relazione del PTAM che recita: "... le concentrazioni nell'ambito progettuale del piano andranno debitamente rilevate e modellizzate. L'analisi della qualità dell'aria dovrà articolarsi attraverso le seguenti fasi: caratterizzazione del territorio; previsione delle concentrazioni degli inquinanti nell'aria limitrofa all'Aeroporto."
ATMOSFERICA	rel.	2	2.25	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione a pag. 71 si conferma la assenza di stazioni di rilevamento per NO2, O3, PM10 nell'area del PTAM. Attualmente l'ARPA ha stazioni di rilevamento fisse a Gambara, Folzano, Broletto e Rezzato. Ciò è molto grave anche alla luce di quanto scritto nel SIA dove (pag. 74) si scrive; "la definizione della qualità dell'aria nel territorio in esame richiede l'acquisizione di dati provenienti da significativi periodi di rilievi".	A tal proposito si riporta quanto scritto nella relazione alla stessa pagina 74: "In tal senso le concentrazioni nell'ambito progettuale del piano andranno debitamente rilevate e modellizzate. L'analisi della qualità dell'aria dovrà articolarsi attraverso le seguenti fasi: – caratterizzazione del territorio; – previsione delle concentrazioni degli inquinanti nell'aria limitrofa all'Aeroporto." Si richiama, inoltre, la necessità di installare 4 nuove postazioni fisse di rilevamento e monitoraggio esaustivo della qualità dell'aria (vd relazione, pag. 143). Si precisa inoltre la relazione VAS: eliminando a pag. 71 il testo in parentesi (risultando quest'ultima la più prossima e quindi la più significativa); eliminando a pag. 143 secondo capoverso la frase "osservando peraltro che per Gambara, Lonato e Manerbio tali valori non risultavano registrati; eliminando a pag. 148 quinto capoverso il testo in parentesi (il cui monitoraggio risulta attualmente insufficiente).
ATMOSFERICA		6	6.4	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Si chiede che l'impatto gassoso venga derivato identificando la serie degli inquinanti primari nelle specifiche quantità previste per il breve – medio – lungo periodo. Si chiede venga valutato l'impatto gassoso equivalente stimato anche per gli inquinanti secondari rilevanti. Si chiede l'analisi delle emissioni gassose nel sito aeroportuale sommate a quelle del traffico viario associato all'esterno ed all'interno del sedime aeroportuale.	Considerazioni circa le emissioni in atmosfera stimate negli scenari di sviluppo dell'aeroporto (per lo scenario attuale si veda la relazione, pag. 74, riguardante lo SIA dell'aeroporto) sono riportate nell'allegato 1 - punto 8 e sono tratte dall'inventario regionale INEMAR integrato dalle stime effettuate dalla Provincia. Si richiama inoltre la necessità, già evidenziata nella di relazione del PTAM, di rilevare e modellizzare le concentrazioni d inquinanti aerei nell'ambito progettuale.

ATMOSFERICA		6	6.26	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Anche l'analisi dell'impatto atmosferico – emissioni gassose in sito e off side elaborato con il modello matematico EDMS o strumenti equivalenti potrebbe risentire della stesse inadeguatezza nel database dei voli e quindi non risultare parametrato alle flotte e traffico aereo congruenti al breve – medio – lungo periodo.	La precisione del database dei voli verrà opportunamente affrontata all'atto della modellizzazione nelle fasi attuative della presente VAS.
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	NTA	2	2.6	t	Associazione Cambiarotta	p	m	All'art. 10 delle NTA del PTAM si rimarca la necessità di interventi di recupero ambientale relativi alle aree già scavate ed utilizzate sia come laghetti sia come discariche. Ci si domanda come mai queste attività di escavazione e di riutilizzo come discariche sia continuato in questi anni e continui tuttora sapendo dell'alto rischio di <i>bird strik</i> . Attualmente sulle cave a lago e sulle discariche volano quotidianamente migliaia di gabbiani.	Le norme del PTAM non hanno effetto sulle autorizzazioni precedenti. Nell'ambito del PTAM non sono state autorizzate recentemente discariche di RSU. All'apertura dell'aeroporto di Montichiari, nel 1999, la discarica ASM è stata convertita dalla Provincia in impianto per soli rifiuti secchi in quanto non interagenti con i gabbiani. In ogni caso in relazione al richio volatili si inserisce nelle Azioni di piano - modalità strategica per la minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante - a pag. 121 della relazione il seguente testo: "Monitoraggio sistematico di discariche per accertamento di accorgimenti che non diano luogo a richiamo o interagiscano comunque con l'avifauna."
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	All.1	2	2.7	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 1 si registra che ad oggi i 4 Comuni di sedime hanno estratto 27 milioni di m3 di sabbia/ghiaia che corrisponde al 38% di quanto estratto nella Provincia di Brescia. Ciò va a confliggere con la <i>mission</i> che si sta ponendo questa area per il grave rischio di <i>bird strike</i> già segnalato.	Si precisa che i dati riferiti alle cave a scopo ricognitivo riguardano le previsioni di escavazione e che nell'ambito di salvaguardia del PTAM sono previsti 11 milioni di mc. Per quanto riguarda gli impianti di trattamento o smaltimento rifiuti nell'ambito del PTAM gli artt. 14, 16 e 17 sono sufficientemente cautelativi. In relazione al richio volatili si ribadisce la modifica proposta al quesito 2.6.
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	All.4	2	2.13	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 4 è scritto della necessità di finanziare l'uso energetico di bio-masse e reflui delle aziende Agricole senza ricordare l'esistenza della struttura all'uopo costruita in Visano. Solo nel documento VAS sarà ricordata tale struttura comunque come non funzionante. Queste osservazioni potrebbero far pensare, visti i finanziamenti CEE, alla "necessità" di costruire altre strutture idonee quando si ha già a disposizione quella di Visano che si potrebbe riattivare con costi minori.	La Provincia di Brescia è impegnata nella riattivazione dell'impianto di Visano. La selezione di criteri preferenziali e aggiornati di trattamento verrà approfondita nelle fasi processuali della presente VAS e dettagliata nelle fasi progettuali (VIA).
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	rel.	2	2.24	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione a pag. 60 è scritto: "Il problema relativo all'interferenza tra i gabbiani e l'attività aeroportuale è stata per ora superata". Ciò, come già rilevato, non corrisponde alla realtà di oggi allorquando è sotto gli occhi di tutti coloro che transitano sulla statale Montichiari Castenedolo vedere migliaia di gabbiani volteggiare sulla discarica dell'ASM, prossima alla pista di Montichiari.	Nell'ambito del PTAM non sono state autorizzate recentemente discariche di RSU, anzi, all'apertura dell'aeroporto nel 1999 la discarica ASM è stata convertita dalla Provincia in impianto per soli rifiuti secchi che non interagisco con i gabbiani. Si ribadisce comunque la modifica proposta al quesito 2.6.

ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	4	4.9	Legambiente	p	l	<p>Anche se sono previste delle attività di recupero delle cave e discariche, non si pensa che esse possano essere gestibili mentre le attività di escavazione o di ampliamento sono in corso. Dunque, tutti quegli interventi finalizzati a garantire la compatibilità ambientale e paesaggistica favorendo la rinaturalizzazione sono rinviati sine die, creando delle problematiche contrastanti con quello che è l'interesse ad avere un'area ambientalmente equilibrata nell'ambito del piano d'area in esame.</p>	<p>La VAS da indirizzi per i contenuti delle VIA e di VAS correlate affinché gli interventi ambientali abbiano carattere di sistema.</p>
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	4	4.10	Legambiente	p	l	<p>Appare poco coerente e perfino illogico che si possa pensare ad ampliamenti degli interventi estrattivi o delle discariche in quanto questi rischiano di diventare incompatibili con gli interventi relativi alla sistemazione del territorio funzionale all'attività dell'aeroporto e alle previsioni infrastrutturali del piano. Appare a questo punto indispensabile prescrivere l'impossibilità e il divieto di ampliamento e di nuova realizzazione di discariche nell'area del piano e appare altresì necessario procedere a revisione del piano cave provinciale, proprio allo scopo di contenere, ed eventualmente chiudere, tutte le attività che, interessando l'area in questione, possono contribuire alle problematiche sopra evidenziate. Dunque, la prescrizione di cui all'art. 14 delle NTA andrà certamente rivista, integrata e perfino modificata.</p>	<p>La normativa del PTAM e le indicazioni della VAS sono sufficientemente cautelative in tal senso</p>
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	4	4.18	Legambiente	p	l	<p>Ci si dichiara del tutto contrari alla previsione di altre discariche e impianti di smaltimento di rifiuti da collocarsi nella zona interessata dal Piano d'Area, anche a diversa tecnologia, che si ritengono comunque incompatibili con la funzione di struttura aeroportuale; lo stesso discorso valga per il previsto ampliamento della Cava Verde. Altrettanto dicasi per quanto riguarda i nuovi ambiti estrattivi</p>	<p>La normativa del PTAM e le indicazioni della VAS sono sufficientemente cautelative in tal senso</p>

<p>ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI</p>	<p>8</p>	<p>8.1</p>	<p>ft</p>	<p>Vezzola spa e Cave di Ghedi srl</p>	<p>p</p>	<p>m</p>	<p>Il rapporto contiene in alcuni punti affermazioni che paiono in contrasto con il Piano Provinciale per le Attività estrattive della Provincia di Brescia (settore ghiaia e sabbia). Nel rapporto si afferma: la coesistenza di piani e programmi che creano problemi di compatibilità tra i quali, appunto il piano cave provinciale (pag. 89); che “esiste l’esigenza di limitare ai volumi già autorizzati all’entrata in vigore del piano cave le attività estrattive (di cui per gli ATE g42, g45, g46 dovrà essere verificata la compatibilità con gli obiettivi del P.T.A.M.) (pagina 1 5)”. Si deve osservare che alla VAS non si può attribuire alcuna efficacia pianificatoria vincolante, sicché le affermazioni sopracitate (vd osservazione per i dettagli) devono certamente ritenersi inidonee a creare limitazioni alle previsioni pianificatorie del piano provinciale cave, che ha efficacia di piano regionale di settore e funzionale. (Segue)</p>	<p>Nella Fase 1 – Orientamento della VAS, a pag. 13 della Relazione VAS, terzo capoverso, si sostituiscono le parole: “...da processi in atto di consumo del suolo.....” con le parole: “...da ulteriori processi di consumo del suolo....”. Nella scheda ricognitiva delle componenti ambientali, a pag. 31 della Relazione, si riformula il terzo capoverso nel seguente modo: “Per il futuro la prevedibile domanda di inerti per la realizzazione della linea AC\AV dovrebbe risultare soddisfatta nell’ambito delle risorse complessivamente stimate dal Piano Provinciale Cave all’interno degli ambiti individuati, evitando in tal modo di incrementare ulteriormente il processo di consumo di suolo in atto.”. (Segue)</p>
<p>ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI</p>	<p>8</p>	<p>8.1</p>	<p>ft</p>	<p>Vezzola spa e Cave di Ghedi srl</p>	<p>p</p>	<p>m</p>	<p>Allo stesso modo non si può nemmeno ritenere che le affermazioni contenute nel Rapporto della VAS siano idonee a vincolare la pianificazione del piano territoriale d’area in senso contrastante con le previsioni del piano provinciale cave.</p>	<p>Nell’analisi di coerenza esterna, a pag. 89 della Relazione, si riformula il primo capoverso nel seguente modo: “Quanto invece alla coerenza del livello cosiddetto orizzontale si osserva che attualmente coesistono programmi la cui compatibilità dovrà essere verificata ai sensi delle NTA del PTAM, ed in particolare all’art. 10.1, per quanto riguarda l’attuazione della vigente programmazione in materia di attività estrattiva.”. Nelle schede inerenti le finalità e azioni del PTAM, pag. 103 della Reazione – Sistema propriamente ambientale – Finalità specifiche – prima cella della matrice, si sostituiscono le parole “Contenimento di attività estrattiva” con le parole “Valutazione/coordinamento di attività estrattiva”. (Segue)</p>

ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	8	8.1	ft	Vezzola spa e Cave di Ghedi srl	p	m		<p>Nelle schede inerenti le finalità e azioni e nelle schede di approfondimento delle azioni di piano, pag. 121, punto 1C.3: prima della parola “accordi di programma” si sostituisce “rivedere” con “valutare”; dopo “Piano Cave” si sostituisce “come da attuale programmazione ATE con “con attuale programmazione ATE”; dopo la parola “...A.T.E.)” nel primo caso e prima delle parole “con soluzioni coerenti e compatibili” nel secondo, si inserisce il seguente testo “in termini di compatibilità con le NTA del PTAM”. Nelle schede di approfondimento delle azioni di piano, pag. 127, punto 1C.3, in corrispondenza della modalità di intervento strategica per il controllo e razionalizzazione dell’attività estrattiva, si riformula il testo nel seguente modo: “Prevedere quantitativi di materiale necessario da cave di prestito la cui entità dovrebbe risultare soddisfatta nell’ambito delle risorse complessivamente stimate dal Piano Provinciale Cave all’interno degli ambiti individuati, evitando in tal modo di incrementare ulteriormente il processo di consumo di suolo in atto.”. (Segue)</p>
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	8	8.1	ft	Vezzola spa e Cave di Ghedi srl	p	m		<p>Per quanto riguarda la - Selezione identificazione di indicatori ambientali – punto 2A – Controllo e razionalizzazione dell’attività estrattiva - a pag. 135 della Relazione, si inseriscono al primo capoverso, dopo la parola “implementazione”, le parole “con nuovo Piano Cave”; Il terzo e quarto capoverso si riformulano nel seguente modo: “In proposito va rilevato che per il futuro la prevedibile domanda di inerti per la realizzazione della linea AC\AV dovrebbe risultare soddisfatta nell’ambito delle risorse complessivamente stimate dal Piano Provinciale Cave all’interno degli ambiti individuati, evitando in tal modo di incrementare ulteriormente il processo di consumo di suolo in atto.”. (Segue)</p>
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI	8	8.1	ft	Vezzola spa e Cave di Ghedi srl	p	m		<p>Sussiste altresì l’esigenza di verificare, in sede di attuazione del Piano Cave settore sabbia e ghiaia 2005/20015 ai sensi dell’art. 10.1 delle NTA del PTAM, la compatibilità degli interventi estrattivi con la realizzazione delle infrastrutture per quanto attiene gli ATE g42 parte, g44, g45 parte, g46 parte, nelle porzioni interne all’ambito di insediamento delle funzioni aeroportuali e delle funzioni complementari (art.16).” (Segue)</p>

ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI		8	8.1	ft	Vezzola spa e Cave di Ghedi srl	p	m		Nell'Allegato 1 – Analisi di coerenza esterna – punto 2 – Rifiuti, cave e consumo di suolo – pag. 4, si elimina il primo capoverso. Nell'Allegato 1 – Analisi di coerenza interna - pag. 10, si riformula il Punto C nel seguente modo: “Per quanto riguarda gli effetti sugli ambiti di escavazione previsti dal piano cave vigente, gli articoli 10 e 14 del PTAM appaiono coerenti nel consentire solo attività di recupero delle aree già escavate inserite nel previsto sedime aeroportuale di cui all’art. 14 (scenario a medio termine) e attività estrattiva condizionata per le cave che risultano inserite, relativamente agli ATE g42 parte, g44, g45 parte, g46 parte, nelle porzioni interne all’ambito di insediamento delle funzioni aeroportuali e delle funzioni complementari di cui all’art. 16. (Segue)
ESTRATTIVA, RIFIUTI E REFLUI		8	8.1	ft	Vezzola spa e Cave di Ghedi srl	p	m		Per gli ATE interessati dal perimetro di cui all’art. 100 delle NTA del PTCP e situati nell’ambito di concertazione delle vocazioni urbanistiche comunali (art. 17 delle NTA del PTAM) e cioè ATE g38, g39, g40, g46 parte, si riconosce la compatibilità dell’attività estrattiva, per cui i relativi progetti di gestione produttiva e progetti attuativi potranno essere approvati ed autorizzati ai sensi dell’art. 10.1 delle NTA del PTAM.”. Gli artt. 16 e 17 comportano che le future pianificazioni in tema di cave siano compatibili con le decisioni da assumere progressivamente circa gli assetti aeroportuali di lungo periodo, nonché le destinazioni complementari e la conseguente creazione della trama di reti ecologiche.
GENERALE	rel.	2	2.21	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione della vas a pag. 12 si scrive: “aumentare sensibilmente la prevenzione evitando impatti ambientali sociali ed economici negativi” da direttiva C 42/2011 CE).	E' una considerazione di carattere generale di cui si è tenuto conto nella redazione del PTAM e nella relativa VAS.
GENERALE		4	4.5		Legambiente	p	l	Il fatto che marginalmente alla parte centrale del piano d’area siano previste delle zone per insediamenti da concertarsi con i singoli comuni, crea un grave rischio che quella parte ancora libera di tali zone possa essere successivamente ulteriormente occupata con insediamenti pesantissimi, come il previsto stadio del calcio e le strutture che lo accompagnano e completano.	Si ritiene la normativa del PTAM (art. 16) sufficientemente cautelativa in questo senso in relazione agli obiettivi prioritariamente paesistici ed ecologici della stessa e solo residualmente finalizzati ad accogliere insediamento di livello locale.
GENERALE		4	4.14		Legambiente	p	l	Si chiede gradualità nella previsione dello sviluppo aeroportuale, in maniera che le strutture dell’aeroporto vengano realizzate in modo sempre proporzionale al traffico aereo che lo interessa, per non creare delle strutture di dimensioni eccessive rispetto alle necessità di un traffico aereo che per il momento si manifesta in termini abbastanza ridotti.	In questo senso è stato impostato il PTAM che lega le previsioni di crescita aeroportuale alla realizzazione delle infrastrutture di supporto. Un ulteriore controllo è determinato dal processo di VAS attraverso il monitoraggio continuo e la propria riapertura al superamento di soglie temporali e di movimentazione prestabilite.

GENERALE	5	5.2	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	La VAS del PTAM ha condotto le modalità di indagine-valutazione-redazione del Rapporto Ambientale adeguandosi solo formalmente ai riferimenti operativi vigenti in tema di VAS (DIR 2001/42/CE - L.R. 12/05) e senza rispondere in modo concreto ed esaustivo alle esigenze di sviluppo sostenibile del territorio, assecondando invece in toto le ipotesi di sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, peraltro non ambientalmente indagate nello scenario a lungo termine.	La VAS ha introdotto, come previsto dall'art. 4 della LR 12/05, una serie mirata di indicatori specifici proprio per monitorare e controllare la fase gestionale e di sviluppo del Piano che come già osservato ha caratteristiche di tipo aperto, non prefigurando obiettivi predeterminati; in particolare per lo scenario a lungo termine la VAS ha indicato delle soglie al di là delle quali riaprire e rielaborare integralmente la stessa. E' corretto, in termini di procedura e contenuti, che il Piano d'Area vero e proprio prefiguri scenari a lungo termine e che invece la VAS si autoreferenzi principalmente sul medio periodo.
GENERALE	5	5.3	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	La VAS del PTAM, pur avendo lasciato trasparire aspetti tali da richiedere possibili rivisitazioni dello schema di Piano d'Area già recepito dalla Provincia di Brescia (es. mancata valutazione di sostenibilità di scenari/macrofasi a lungo termine, nessuna considerazione della presenza attuale e futura nonché degli effetti indotti/ricevuti dall'aerobase militare di Ghedi), non si è tradotta in alcuna proposta di modifica/integrazione alla perimetrazione delle zone già individuate ed alle relative NTA del PTAM, limitandosi a giustificare i contenuti dello schema di PTAM già predisposto, senza peraltro evidenziare possibili alternative di sviluppo dell'area (es. alternativa "zero" con il mantenimento della situazione di sviluppo attuale dell'aeroporto civile, alternative diverse in merito al mantenimento/ulteriore sviluppo dell'aerobase militare di Ghedi).	La normativa tecnica del PTAM è stata riscontrata in sede di VAS come funzionale e idonea agli obiettivi preposti. La VAS si è soffermata semmai sugli aspetti di modalità di attuazione del Piano e specificatamente sul monitoraggio e il controllo degli aspetti propriamente ambientali. Peraltro lo scenario di breve periodo del PTAM coincide di fatto con quello che viene definita opzione zero e cioè con un mantenimento dell'aeroporto civile a funzionamento limitato e contemporaneamente mantenimento dell'aerobase di Ghedi. Un aeroporto militare, per sua natura, non può essere disponibile a fornire i dati e informazioni descrittive dell'impianto e della gestione. Peraltro in sede di monitoraggio verranno valutate modalità idonee a determinare i conseguenti effetti ambientali in particolare per traffico e rumore degli aeromobili.
GENERALE	5	5.4	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	la VAS del PTAM ha riconfermato quanto da sempre sostenuto dai Comuni territorialmente interessati dal PTAM e firmatari delle presenti osservazioni in merito alla inattuabilità degli scenari aeroportuali a lungo termine (2010-2025) e della 2° macrofase (2025-2046), a maggior ragione in relazione alla dichiarata impossibilità di valutarne la loro compatibilità ambientale.	La VAS per ambiti di studi e settori specifici ha inteso prospettare gli effetti ambientali anche su scenari di lungo periodo. Va però ribadito che correttamente sono stati individuati indicatori basati su soglie di medio periodo tali da comportare necessaria rielaborazione della VAS per tenere conto della inevitabile evoluzione dei termini di riferimento e criteri di controllo. A pag. 112 della Realzione VAS si elimina la seconda riga della matrice di impatto riferita al sistema aeroportuale. A pag. 79 e 93 della Relazione VAS si elimina l'ultimo capoverso.
GENERALE	5	5.5	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	la VAS del PTAM non è stata sfruttata dalla Provincia di Brescia quale occasione per individuare le idonee misure mitigative/compensative dei potenziali effetti negativi del PTAM, su cui basare la sua funzione di coordinamento sovra-comunale e il più volte auspicato confronto attivo e partecipato con i 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM, nella concertazione di obiettivi/strategie/compensazioni.	Compete alla VAS dare indicazioni di indirizzo e orientamento su criteri di compensazione e mitigazione che abbiano carattere di sistema. Le misure compensative e mitigative specifiche sono demandate alla fase processuale della presente VAS e alla sede VIA.

GENERALE	5	5.6	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si chiede che vengano definitivamente disconosciuti anche dalla Provincia di Brescia e dalla Regione Lombardia gli scenari aeroportuali a lungo termine (2010-2025) e la 2° macrofase (2025-2045) che non sono stati sottoposti a VAS e, per contro, costituiscono gli elementi progettuali originari del PTAM su cui sono stati fondati: l'azzonamento, le NTA e le conseguenti prescrizioni-limitazioni del PTAM stesso.	Per gli scenari a lungo termine viene adottato un criterio ampiamente cautelativo di riapertura della stessa.
GENERALE	5	5.7	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si chiede che vengano ridimensionati in modo coordinato con i Comuni territorialmente interessati: l'estensione delle zone sottoposte ai vincoli territoriali attuali (art. 100 del PTCP) e futuri (NTA del PTAM) e il grado di limitazioni territoriali-urbanistiche imposte.	Una VAS non può ridurre le misure di cautela e salvaguardia di un Piano a fronte di un carattere di scenario e non di contenuti prefissati. Pertanto non può precludere la gamma degli sviluppi possibili. Si ritiene quindi adeguato il dispositivo normativo del PTAM coerentemente con la natura del piano e con il principio di precauzione.
GENERALE	5	5.8	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si chiede che il PTAM venga riformulato sia sulla base della ripermimetrazione e ricalibrazione dei vincoli territoriali di cui sopra, sia in funzione degli elementi critici emersi in sede di VAS.	Non sono emersi, in sede di VAS, elementi tali da richiedere una riformulazione del PTAM, ma l'esigenza di indicatori idonei atti a controllare l'attuazione dello stesso.
GENERALE	5	5.9	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si chiede che il PTAM, così modificato, venga rivalutato con una nuova VAS basata sui nuovi presupposti progettuali-ambientali e procedurali di cui sopra, dedicando l'importanza, il tempo e la trasparenza che richiede la portata del tema, concertando con i 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM obiettivi/strategie e soprattutto mitigazioni/compensazioni agli effetti del piano per uno sviluppo sostenibile del territorio, coordinando i rapporti anche con gli altri enti territorialmente interessati - e non - (Comuni, Consorzi, Associazioni, ecc.) bersaglio dei potenziali effetti ambientali indotti dall'attuazione del PTAM.	Non sono emersi, in sede di VAS, elementi tali da richiedere una riformulazione del PTAM, ma l'esigenza di indicatori idonei atti a controllare l'attuazione dello stesso.

GENERALE	5	5.12	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Si ribadisce che, nonostante la definizione di “concertazione”, attribuita a talune riunioni (e comunque non condivisa dai Comuni territorialmente interessati dal PTAM firmatari della presente) è mancata in toto la fase di concertazione: dichiarata soltanto “formalmente” e, per contro, mai sviluppatasi in modo sostanziale. La procedura di VAS di un piano di governo territoriale che estende direttamente la sua valenza sul territorio di quattro comuni, ponendo di fatto delle limitazioni alla gestione urbanistica e ambientale dello stesso territorio, non può prescindere dal coinvolgimento attivo e partecipato degli stessi Comuni nella valutazione degli effetti del piano e nella conseguente individuazione/gestione delle possibili compensazioni/mitigazioni ambientali.	La concertazione auspicata dalla Provincia non è un adempimento previsto dalla normativa corrente in tema di VAS. Si prende quindi atto della posizione dei comuni in tal senso espressa. Si ritiene inoltre che non sia compito della VAS quello di concordare strategie, bensì di acquisire un'ampia base dati conoscitiva e di proposte come partecipazione al processo degli enti interessati e del pubblico. Si sottolinea infine la natura processuale della VAS che vedrà la partecipazione dei Comuni anche nella fase di redazione dei PGT (secondo il principio di maggior definizione) e gestionale della VAS stessa. Si precisa in tal senso il contenuto della relazione circa il sistema di monitoraggio (pag. 132), sostituendo al primo capoverso il seguente testo: "Il rapporto di monitoraggio ed il giudizio di compatibilità, che si esprimerà circa le proposte di intervento in merito, saranno adeguatamente pubblicizzati. Gli eventuali contributi dei soggetti identificati al punto A.1.2.2 della presente VAS saranno allegati allo stesso.". (Segue)
GENERALE	5	5.12	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l		Si inserisce nella relazione a pag. 132 dopo il terzo capoverso il seguente testo: "All'atto della predisposizione di Piani di sviluppo aeroportuale o incrementi significativi del traffico aereo, anche dovuti al cumulo di incrementi minori, la Provincia, sentiti i Comuni dell'ambito ed il Comune di Carpenedolo per gli aspetti legati al rumore, potrà convocare appositi tavoli di lavoro finalizzati al coordinamento dell'attività pianificatoria e progettuale (comprese le necessarie compensazioni) alle diverse scale territoriali. Nei tavoli potranno essere coinvolte autorità ambientali ed enti funzionalmente interessati con una composizione consona ai temi trattati. L'esito dell'attività dei tavoli sarà adeguatamente pubblicizzato e le eventuali considerazioni avanzate faranno parte integrante del documento finale.".
GENERALE	5	5.17	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Non è stata chiarita la gerarchia esistente tra lo stesso PTAM e gli altri piani di settore, ne consegue che la coerenza esterna con detta pianificazione di settore (es. Piani Cave) non può ritenersi aprioristicamente scontata.	In relazione al rapporto esistente tra PTAM e altri piani di settore, si ritengono coerenti gli elaborati attinenti la coerenza esterna e interna del piano ed il disposto normativo di cui all'art.10 delle NTA del PTAM avente ad oggetto il rapporto con i piani di settore regionali con delega provinciale.

<p>GENERALE</p>	<p>5</p>	<p>5.18</p>	<p>t</p>	<p>Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone</p>	<p>a</p>	<p>1</p>	<p>In merito alla vincolistica introdotta dalla salvaguardia dell'art. 100 del PTCP, dalle NTA dello schema di PTAM recepito dalla Provincia di Brescia e confermato integralmente nella VAS, a titolo esemplificativo si sottolinea che i vincoli edificatori vigenti all'attualità nelle aree limitrofe all'aeroporto militare (recepiti dallo strumento urbanistico comunale di Ghedi) seppur ampiamente motivati dall'attività dell'aerobase militare, risultano meno restrittivi di quelli introdotti dagli strumenti territoriali provinciali (art. 100 del PTCP e NTA di PTAM). Tale specifico aspetto: conferma la "non trascurabilità" delle ripercussioni territoriali introdotte dalla suddetta pianificazione sovralocale (PTCP e PTAM) nei confronti del territorio dei comuni territorialmente interessati e firmatari delle presenti osservazioni; ribadisce la necessità immediata, in sede di VAS, di individuare idonee mitigazioni/compensazioni a tali non trascurabili ripercussioni urbanistiche-territoriali.</p>	<p>I vincoli militari sono strutturati con lo scopo di assicurare l'operatività dell'aeroporto per assolvere al fine superiore di garantire la sicurezza nazionale. Il vincolo posto dall'art. 100 delle NTA del PTCP è mirato a garantire lo sviluppo coordinato di infrastrutture ed insediamenti riducendo ai minimi termini le possibili interferenze negative. Le misure compensative e mitigative specifiche sono demandate alla fase processuale della presente VAS e alla sede VIA.</p>
<p>GENERALE</p>	<p>5</p>	<p>5.19</p>	<p>t</p>	<p>Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone</p>	<p>a</p>	<p>1</p>	<p>Ad eccezione degli allegati 2 e 3 si ha comunque l'impressione che la valutazione ambientale svolta in sede di VAS del PTAM si sia trasformata in una semplice rielaborazione della relazione dello Schema di PTAM, priva di approfondimenti sufficienti per analizzare l'effettivo stato dell'ambiente.</p>	<p>Nelle fasi di redazione del piano è stata svolta una consistente e documentata analisi ambientale. La presente VAS ha effettuato la propria disamina sulla base delle informazioni disponibili con approfondimenti mirati sulle tematiche cruciali come ad esempio il rumore. La processualità del procedimento di VAS consentirà, tenuto conto delle risultanze dell'attività di monitoraggio, l'implementazione delle analisi svolte.</p>
<p>GENERALE</p>	<p>7</p>	<p>7.1</p>		<p>Consiglieri</p>	<p>p</p>	<p>1</p>	<p>Lo studio IRER, per stessa ammissione dei tecnici che lo hanno elaborato, si basa su delle ipotesi di simulazione costruite su modelli matematici. Partendo da questo assunto, a noi pare che lo studio e quindi gli elaborati della VAS, non tengano in nessun conto la realtà attuale. Considerando l'attuale dibattito riguardante gli scali di Fiumicino e Malpensa, due HUB sono già considerati anomali rispetto al panorama Europeo, quindi immaginare lo scalo di Brescia/Montichiari su una quota di 25-30 milioni di passeggeri è da considerarsi poco realistico. Secondo lo studio e le simulazioni infatti, Montichiari "potenzialmente" potrebbe essere un HUB solo al verificarsi di particolari condizioni. Il Consiglio Regionale della Lombardia in data 26 ottobre 2006 ha approvato all'unanimità un documento relativo al sistema aeroportuale lombardo nel quale si definisce il ruolo dello scalo Brescia/Montichiari rispetto agli altri aeroporti lombardi ed allo stesso sono assegnate le funzioni quali cargo lungo raggio, voli charter e collegamenti regionali. (Segue)</p>	<p>La VAS valuta le condizioni di compatibilità dei tre scenari secondo gli effetti attendibili in base al loro grado di predittività. Pre i primi due scenari essa risulta sufficientemente definita. Per il terzo, che ha già analizzato le le componenti ambientali di maggiore impatto (vedi rumore), è prevista la riapertura della VAS. La VAS ha individuato indicatori specifici (rapportati allo scenario di medio periodo) il cui raggiungimento comporterà rielaborazione completa della VAS stessa.</p>

GENERALE		7	7.1		Consiglieri	p	l	Si ritiene che un giusto ancorchè ottimistico traguardo, alla luce dei recenti sviluppi di Montichiari sul cargo internazionale e del documento unanime del Consiglio Regionale sul sistema aeroportuale lombardo, la VAS possa oggettivamente ritenere equilibrato lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari sui 7/8 milioni di passeggeri come obiettivo di lunga scadenza, ritenendo comunque necessario mantenere gli obiettivi del piano d'area riguardo alle grandi infrastrutture.	
GENERALE		9	9.1	ft	AIB, Collegio Costruttori	p	l	L'Associazione Industriale Bresciana ed il Collegio Costruttori, nell'esprimere le valutazioni che sono state sinteticamente indicate nel presente documento, si permettono tuttavia di richiamare l'attenzione di codesta Amministrazione Provinciale sull'opportunità di promuovere e attivare alcuni momenti di incontro, preliminarmente all'approvazione definitiva del Piano d'Area. E ciò al fine di effettuare ulteriori riflessioni e proposte in ordine alle tematiche infrastrutturali e della mobilità, a quelle inerenti gli assetti e gli sviluppi urbanistici che sono espressi nella relazione della VAS, sopra brevemente commentata, ai problemi riguardanti la continuità di attività produttive che oggi vengono svolte all'interno dell'area in questione, specificatamente alle cave di estrazione di materiali inerti (Piano Cave).	Nelle fasi di redazione della presente VAS il documento di osservazioni e proposte sul Piano d'Area, presentato congiuntamente da Associazione Industriale Bresciana e Collegio dei Costruttori Edili della Provincia di Brescia nel maggio del 2006, è stato validamente considerato. Nell'ambito delle fasi di adozione ed approvazione in sede regionale del PTAM e della relativa VAS e nelle fasi processuali attuative della stessa la Provincia rimane disponibile per ulteriori confronti aventi ad oggetto le tematiche di interesse delle scriventi associazioni.
GENERALE	NTA	10	10.4	ft	Comune di Montichiari	a	m	In ogni caso si auspica che il rapporto ambientale che conclude la "VAS" trovi riscontro negli atti costituenti il P.T.A.M., in particolare in una maggiore definizione delle N.T.A. che, ad integrazione di quelle approvato in prima battuta, risultino volte a definire un quadro normativo di cornice vincolante, all'interno del quale ciascun Comune, sulla scorta delle proprie ed esclusive necessità, possa operare e decidere in autonomia.	La normativa tecnica del PTAM è stata riscontrata in sede di VAS come funzionale e idonea agli obiettivi preposti. La VAS si è soffermata semmai sugli aspetti di modalità di attuazione del Piano e specificatamente sul monitoraggio e il controllo degli aspetti propriamente ambientali.

GENERALE	12	12.1	ft	ARPA Brescia	a	m	L'articolo contributo di ARPA Brescia può essere riassunto nell'imp. del sistema di monitoraggio e nelle considerazioni conclusive che di seguito si riportano: "Considerando che il territorio in esame è già pesantemente gravato da elementi di pressione che non possono essere ignorati, alcune delle problematiche citate nel documento presentato non sempre hanno trovato risposta esaustiva; è fondamentale pertanto la maggiore chiarezza nella definizione dei percorsi e delle soluzioni ricordando che la domanda sociale richiede, per la presentazione di qualsiasi opera di trasformazione, oltre alla trasparenza anche che siano offerte informazioni corrette sul piano della forma, dell'equilibrio strutturale ed ecologico che ne dimostrino la sostenibilità.". Mentre le problematiche possono trovare risposta negli orientamenti già formulati dalla Provincia di Brescia e da ARPA Lombardia in merito agli altri quesiti formulati da Autorità ambientali e pubblico.	Si prende favorevolmente atto delle sollecitazioni espresse da ARPA Brescia e della necessità di approfondire, nelle fasi processuali della presente Vas, l'insieme delle analisi già avviate nella fase relazionale della stessa: sia quelle prioritarie, per la rilevanza degli impatti stessi, sia quelle che potremmo definire complementari e che potranno essere avviate nella fase di monitoraggio, grazie al coordinamento dei soggetti preposti per legge (vedi ad esempio la Società di Gestione Aeroportuale per il monitoraggio del rumore generato dallo stesso) e delle autorità ambientali, che potranno contribuire con osservazioni e proposte, da un lato, ed analisi ed elaborazioni dall'altro. Non a caso è stato previsto un sistema di monitoraggio incentrato sull'Ufficio Vas che raccoglierà e renderà disponibili le informazioni relative agli indicatori prescelti, predisporrà i rapporti di monitoraggio annuali, proporrà modifiche allo stesso sistema di monitoraggio e convocherà i tavoli di valutazione. (Segue)
GENERALE	12	12.1	ft	ARPA Brescia	a	m		Va ricordata infine la necessaria cautela adottata per un piano di scenario come il PTAM, consistente nella riapertura della Vas al verificarsi di soglie temporali e funzionali prestabilite.
IDROGEOLOGICA	4	4.11		Legambiente	p	l	Per quanto riguarda il problema idrico andrà valutata in modo particolarmente approfondito e delicato la questione del livello delle falde che, a quanto pare, nella zona ad ovest della ex SS Goitese sembrano essere più superficiali di quanto non lo siano nella zona ad est.	La tematica della soggiacenza della falda è stata adeguatamente considerata partendo dal PTUA e potrà essere ulteriormente approfondita con ulteriori studi ai vari livelli di approfondimento del piano.
IDROGEOLOGICA	4	4.12		Legambiente	p	l	Bisognerà fare estrema attenzione al reticolo idrico, finalizzato a scopo di bonifica e irriguo, onde evitare che si producano delle interruzioni in un sistema che è estremamente importante nel nostro territorio che ai fini di un aspetto non indifferente dell'economia bresciana, quale l'agricoltura.	Nella relazione a pag. 124 - Interventi di natura strategica - per la tutela delle risorse idriche, si inserisce il seguente testo: "Il reticolo idrico minore, pur nella ridefinizione dei percorsi resa necessaria dalle opere infrastrutturali, dovrà essere complessivamente salvaguardato nella sua consistenza, efficienza ed efficacia in relazione alla sua specifica funzione ed ai territori interessati in modo tale da garantire un utilizzo razionale della risorsa evidenziandone, ove possibile, le peculiarità naturalistiche."
IDROGEOLOGICA	11	11.1	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	La scheda ricognitiva della componente geologica/idrogeologica non risulta aggiornata con i dati relativi alle criticità del T. Garza. In particolare (pg.61) lo Status ambientale deve essere integrato con aree esondate ed esondabili, mentre per quanto attiene Dati di riferimento va inserito lo Studio di fattibilità del bacino del f. Oglio. Le definizioni relative alle fasce fluviali vanno coerenziate al PAI.	Si inseriscono nella relazione VAS le integrazioni e le definizioni richieste.

IDROGEOLOGICA		11	11.2	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	Integrare l'analisi di coerenza esterna (pag.85-89) con il riferimento al PAI e agli studi condotti dall'Autorità di bacino.	Si inserisce a pag. 89 della relazione il seguente testo "La componente geologica/idrogeologica costituisce un ambito problematico di rilevanza crescente a cui garantire coerenza e coordinamento per tutte le finalità e le azioni previste dal P.T.A.M.. Stante l'esigenza di applicare rigorosamente i criteri indicati nello specifico studio dell'autorità preposta all'estesa gamma di interventi previsti (in particolare a scala progettuale), gli stessi dovranno essere esplicitamente considerati sia in interventi VIA sia in interventi comunque incidenti sull'assetto del suolo."
IDROGEOLOGICA		11	11.3	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	Integrare al punto A.2.2 le azioni costitutive del PTAM per quanto riguarda la descrizione del "Sistema propriamente ambientale" inserendo il tema difesa del suolo (sottotitolo garantire un livello di sicurezza adeguato sul territorio) nelle finalità generali ed indicando nelle finalità specifiche "Garantire le aree di laminazione delle piene dei corsi e limitare i deflussi recapitati nella rete idrografica naturale da parte dei sistemi artificiali e smaltimento delle acque meteoriche nelle aree infrastrutturate" e tra le azioni "Adottare adeguate misure compensative, strutturali e non strutturali, per recuperare aree destinate alla laminazione" (es.uso delle cave cessate per la laminazione delle piene), "Ridurre l'impermeabilizzazione dei suoli"	Si inseriscono nella relazione VAS le integrazioni richieste.
IDROGEOLOGICA		11	11.4	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	In riferimento alla verifica di coerenza interna tramite matrici di impatto (A.2.5) ed in particolare alla componente 6A "geologica/idrogeologica" per la quale si individua quale variabile ambientale la "Tutela e miglioramento delle risorse idriche", si ritiene necessario integrare il testo con quanto già indicato nel paragrafo A.2.2, ovvero: "Governo dei fenomeni di esondazione", "Limitare i deflussi recapitati nella rete idrografica naturale", tenendone conto nella matrice.	Si inseriscono nella relazione VAS le integrazioni richieste.
IDROGEOLOGICA		11	11.5	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	Nelle azioni di cui al "Sistema propriamente ambientale" (punto A.2.6) e specificatamente "Piano di riqualificazione generale di cave e discariche cessate", "Riqualificazione e rinaturalizzazione della rete idrografica minore (Garza)" appare opportuno considerare rispettivamente, per le cave cessate l'utilizzo ad uso di laminazione delle piene (prevedendo anche impianti di fitodepurazione) e per la rete idrografica naturale la messa in sicurezza dalle esondazioni delle aree vulnerabili di un tratto significativo idraulicamente – l'azione potrebbe essere riassunta in "Riqualificazione, rinaturazione e messa in sicurezza delle rete idrografica minore".	Si inseriscono nella relazione VAS le integrazioni richieste.

IDROGEOLOGICA	11	11.6	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	Nella <i>valutazione delle specifiche azioni</i> (punto A.2.6 vanno aggiunti tra gli <i>effetti attesi</i> dovuti all'incremento delle superfici impermeabilizzate l'aumento del recapito di acqua nel reticolo idrografico naturale con effetti non solo sulla qualità dell'acqua ma anche sul conseguente aumento del livello di rischio da esondazione. Per il sistema della mobilità l'interferenza delle reti infrastrutturali con il reticolo idrografico e con le aree di laminazione. In sintesi riduzione delle aree di laminazione e aumento delle superfici impermeabilizzate con conseguenti aumento del livello di rischio di esondazione e peggioramento della qualità delle acque.	Si inseriscono nella relazione VAS le integrazioni richieste.
IDROGEOLOGICA	11	11.7	ft	Autorità di Bacino del Po	a	m	Nelle schede al punto A.2.6 si ritiene opportuno inserire nella "Valutazioni circa la modalità di risoluzione e intervento" – Strategica - Assicurare un livello di sicurezza adeguato alla struttura aeroportuale rispetto al rischio di esondazione del reticolo idrografico minore– Progetto gestionale – Definire ambiti territoriali utili a garantire il deflusso e la laminazione negli stadi di piena del reticolo idrografico, con opere di minor impatto e con minor uso di territorio (verificando l'utilizzo della cave cessate) – Modalità di mitigazione e compensazione – Garantire inserimento paesaggistico, attraverso l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica e verificare la fattibilità di impianti di fitodepurazione negli ambiti destinati alla laminazione. Utilizzo di misure compensative per la realizzazione degli interventi e per la manutenzione degli stessi.	Si inseriscono nella relazione VAS le integrazioni richieste.
IDROGEOLOGICA	13	13.1	ft	Consorzio Bonifica Medio Chiese	a	m	Nella relazione a pag. 124 – interventi di natura strategica – per la tutela delle risorse idriche, si chiede di inserire il seguente testo: "Il reticolo idrico minore, pur nella ridefinizione dei percorsi resa necessaria dalle opere infrastrutturali, dovrà essere complessivamente salvaguardato nella sua consistenza, efficienza ed efficacia in relazione alla sua specifica funzione ed ai territori interessati in modo tale da garantire un utilizzo razionale della risorsa evidenziandone, ove possibile, le peculiarità naturalistiche."	Si modifica in tal senso la relazione a pag 124.
IDROGEOLOGICA	13	13.2	ft	Consorzio Bonifica Medio Chiese	a	m	Inoltre da una presa visione, seppur sommaria, della relazione di sintesi, non sono stati riscontrati con la necessaria evidenza i contributi portati nelle riunioni tematiche alle quali abbiamo partecipato ed in relazione ai quali abbiamo depositato un documento specifico. Ci auguriamo comunque, come rassicurato, che tali indicazioni ed il documento facciano parte della documentazione e dei verbali delle riunioni tematiche che verranno inoltrati alla Regione Lombardia.	I contributi apportati in sede di tavoli sono allegati ai verbali degli stessi

IMPATTI IN GENERALE		2	2.3	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Il documento effettua delle valutazioni analitiche sui vari fattori economici, politici, zootecnici, energetici, lavorativi, sociali, ambientali (qualità dell'aria e del rumore) senza per altro fare uno studio dell'impatto cumulativo, frutto dell'insieme algebrico di tutti i precedenti fattori che porterà ad un cambiamento sinergico della realtà socio-ambientale di tutta l'area presa in considerazione.	Per l'impatto socioeconomico dell'aeroporto ed il relativo impatto insediativo si rimanda al PTAM (relazione e studio di impatto socioeconomico dell'Università degli Studi di Brescia). La valutazione ambientale degli impatti insediativi extra aeroportuali, a causa del loro carattere di difficile determinazione, è invece rimandata alle VAS dei PGT e del PTCP che dovranno tenere conto degli orientamenti della VAS del PTAM. Gli impatti ambientali generati dalle infrastrutture sono stati calcolati in modo cumulativo in relazione alle informazioni disponibili, agli scenari del documento e alla natura strategica del documento stesso. Va tuttavia rimarcato il carattere processuale della VAS in oggetto ed i caratteri di scenario della stessa (aperta e in prospettiva) che nelle fasi di gestione, riapertura, monitoraggio e valutazione di VAS di documenti subordinati o equordinati alle diverse scale potrà portare ad eventuali approfondimenti da concordarsi con le autorità ambientali, gli enti territorialmente competenti e gli enti funzionalmente interessati. Per gli aspetti acustici si rimanda all'approfondimento in senso cumulativo dello s
IMPATTI IN GENERALE	NTA	2	2.5	t	Associazione Cambiarotta	p	m	L'art. 6 rimarca la necessità di un monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria costanti nel tempo. Da rilevare che questo era previsto anche dal SIA del 1999 ma non è mai stato attuato con responsabilità ben precise di inadempienza da parte della Società di gestione dell'Aeroporto.	Il Rapporto Ambientale prevede il monitoraggio di rumore e qualità dell'aria non solo in relazione alle prescrizioni di legge ma anche in rapporto allo stato di attuazione di piani e programmi.
IMPATTI IN GENERALE	All.4	2	2.14	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nell'allegato 4 è riproposto il grave rischio di <i>bird strike</i> e la necessità di una centralina di rilievo per aria e rumore peraltro prevista dal SIA del 1999.	In relazione al bird strike si inserisce nelle Azioni di piano - modalità strategica per la minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante - a pag. 121 della relazione il seguente testo: "Monitoraggio sistematico di discariche per accertamento di accorgimenti che non diano luogo a richiamo o interagiscano comunque con l'avifauna". Per la necessità di monitoraggio aria si ricorda che la vas del PTAM ritiene opportuna l'installazione di 4 centraline di rilevamento. Quanto al rumore, l'allegato 3 richiama la previsione dell'installazione di un sistema di monitoraggio effettuata nell'ambito della procedura VIA conclusasi nel 2000 (si fa presente che ad agosto 2006 la Società di Gestione dell'aeroporto di Montichiari si è impegnata all'attivazione, entro 6 mesi a partire da settembre dello stesso anno, di un sistema di monitoraggio costituito da due centraline posizionate lungo le direzioni di decollo e atterraggio degli aeromobili) e la necessità di una sua estensione in prospettiva.
IMPATTI IN GENERALE	rel.	2	2.28	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Nella relazione a pag. 143 si rileva l'obbligo di installare nell'area del PTAM almeno 4 postazioni di rilevamento di aria e rumore. E' grave che ad oggi non si sia ancora provveduto.	Compito della VAS è di individuare le carenze del sistema di rilevamento esistente e proporre i necessari adeguamenti.

IMPATTI IN GENERALE	3	3.1	t	Confesercenti 2	p	m	La VAS, se non vorrà risultare inadeguata ed incompleta, dovrà pronunciarsi sull'insieme degli insediamenti inerenti infrastrutture ed altre funzioni che si possono realizzare nel breve e nel medio periodo in questa area.	La presente VAS riguarda principalmente le infrastrutture del PTAM e gli insediamenti ad esse connessi, pur tenendo in considerazione gli altri insediamenti già presenti nell'ambito di valutazione. Per quanto riguarda gli insediamenti di possibile previsione a seguito di atti di pianificazione o programmazione la VAS del PTAM costituisce strumento di riferimento (vedasi art. 7 delle NTA del PTAM) all'atto della redazione delle rispettive valutazioni ambientali.
IMPATTI IN GENERALE	3	3.2	t	Confesercenti 2	p	m	La realizzazione delle infrastrutture previste nel PTAM compresi gli interventi a favore del trasporto pubblico dovrebbero garantire anche la sopportabilità dei nuovi flussi di veicoli generati dal potenziamento dell'attività aeroportuale. Per questi motivi si ritengono incompatibili gli insediamenti non connessi alla funzionalità dell'aeroporto che creino flussi aggiuntivi alla viabilità prossima all'infrastruttura. In particolare si ritiene che i nodi infrastrutturali non debbano essere usati per consistenti flussi di traffico derivanti da insediamenti con diverse destinazioni.	Nell'allegato 1 - Analisi di coerenza esterna ed interna - si espone che "... per quanto riguarda gli avvisi di accordi di programma in essere.... per gli ambiti di cui all'articolo 16, è necessaria, oltre la verifica degli articoli 30, 27, 23, 21, in riferimento anche alla relazione al punto 3.5, l'approfondimento della complementarietà delle funzioni a quelle aeroportuali, complementarietà già prevista in via generale all'art. 8 i) e da verificarsi in relazione agli specifici rapporti con la funzione aeroportuale, nonché al manifestarsi di flussi parassitari a quelli previsti per le funzioni specificatamente trasportistiche".
IMPATTI IN GENERALE	3	3.3	t	Confesercenti 2	p	m	In relazione alla criticità citata nel documento di VAS che si potrebbe realizzare in presenza di nuove infrastrutture ricettive, logistiche e sportive senza un appropriato adeguamento delle reti viarie, si richiama quanto già previsto dalla V.I.A. del Ministero dell'Ambiente dell'anno 2000, sempre relativa all'aeroporto di Montichiari, che riprendeva indicazioni in tal senso date dalla Regione Lombardia.	Nell'allegato 1 - Analisi di coerenza esterna ed interna - si espone che "... per quanto riguarda gli avvisi di accordi di programma in essere.... per gli ambiti di cui all'articolo 16, è necessaria, oltre la verifica degli articoli 30, 27, 23, 21, in riferimento anche alla relazione al punto 3.5, l'approfondimento della complementarietà delle funzioni a quelle aeroportuali, complementarietà già prevista in via generale all'art. 8 i) e da verificarsi in relazione agli specifici rapporti con la funzione aeroportuale, nonché al manifestarsi di flussi parassitari a quelli previsti per le funzioni specificatamente trasportistiche".
IMPATTI IN GENERALE	3	3.4	t	Confesercenti 2	p	m	La prescrizione del decreto di VIA sugli attrattori di traffico è stata finora largamente disattesa e sono state autorizzate nuove grandi strutture di vendita nei tre comuni che, per contro, avrebbero dovuto escluderle (Montichiari, Ghedi e Castenedolo). Giova ricordare che per l'insediamento commerciale di 3.800 mq di superficie di vendita, da collocarsi nell'area ex Valentini di Montichiari poco distante dal sedime aeroportuale, la Provincia di Brescia espresse parere contrario per gli effetti sulla viabilità e da allora la situazione del traffico non è certamente migliorata.	Le considerazioni della Regione Lombardia riprese dal decreto di VIA dell'aeroporto richiamavano la necessità di inibire l'insediamento di nuovi attrattori di traffico lungo la viabilità di accesso all'aeroporto, misura da estendersi almeno ai tre comuni di Castenedolo, Ghedi e Montichiari, fatta salva la possibilità di puntuali verifiche supportata da adeguati studi sulla mobilità e il traffico indotto. A tal proposito si fa presente che le strutture autorizzate nei comuni di Castenedolo e Ghedi sono state supportate da tali studi in coerenza con la normativa vigente e con il PTCP se approvato. Quanto all'insediamento di Montichiari si condivide l'osservazione.

IMPATTI IN GENERALE		4	4.8		Legambiente	p	l	La possibilità di potenziamento dell'aeroporto, la realizzazione della stazione dell'A.C., la realizzazione dello stadio del calcio e delle strutture di tipo ricettivo-turistico-sportivo circostanti certamente creeranno necessità di nuova viabilità che potrà dare luogo anche a notevolissime concentrazioni di autoveicoli, specialmente in particolari momenti e giornate della settimana, con conseguenze di congestione del traffico ed eccessiva intensità dello stesso. Tutto ciò naturalmente avrà influenza anche su altre importanti problematiche quali quelle dell'inquinamento dell'aria (gas di scarico e polveri sottili), e della rumorosità, che oggi costituisce una delle fonti più preoccupanti di inquinamento.	La presente VAS analizza le emissioni di inquinanti aerei e rumore generati dalle infrastrutture di carattere sovracomunale presenti nel PTAM. Per il rumore è stata effettuata una valutazione di sostenibilità degli impatti cumulativi delle stesse infrastrutture. Per gli inquinanti aerei, tematica complessa per la quale è difficile isolare gli effetti del Piano da altre fonti sull'area estesa provinciale, sono state svolte considerazioni sul flusso di massa, sulle concentrazioni attuali in ambito sovracomunale, sulla distribuzione delle concentrazioni in ambito locale e sugli indirizzi di azione in ambito regionale, che dovranno essere approfondite nelle fasi di monitoraggio anche attraverso appositi studi concordati con le autorità ambientali, gli enti territorialmente competenti e gli enti funzionalmente interessati.
IMPATTI IN GENERALE		4	4.19		Legambiente	p	l	Non si può andare ad appesantire in particolare l'area facente parte del comune di Castenedolo concentrando su quel territorio una serie di strutture assai invadenti e pesanti dal punto di vista urbanistico e dell'impatto visivo, quali l'alta velocità, il raccordo autostradale SP19 e lo stadio, con il relativo centro commerciale e la nuova viabilità di servizio allo stesso.	Per quanto riguarda SP19 e TAV il PTAM ha recepito le risultanze della programmazione in atto. Per lo Stadio l'analisi di coerenza esterna e interna a pag. 11 dell'allegato 1 definisce le verifiche e gli approfondimenti circa la complementarietà di insediamenti soggetti ad Accordo di Programma.
IMPATTI IN GENERALE		5	5.13	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	La VAS del PTAM non spinge le sue analisi oltre allo scenario a medio termine ("10 anni dilatabile sino a 15") limitandosi a dichiarare di valutare il "quadro progettuale" del piano e, in realtà, indagando esclusivamente gli scenari più prossimi allo stato di fatto. Tale impostazione "a corto raggio" avvicina ulteriormente la VAS del PTAM ad una "VIA delle macro-opere": se questo fosse stato l'obiettivo esplicito ci si sarebbe attesi un approfondimento idoneo (analogamente a quanto richiesto in una VIA) anche e soprattutto nell'ambito delle indagini-valutazioni di/rispetto ogni singola componente ambientale.	Comunque focalizzi l'analisi la VAS mantiene connotati di indirizzo e linee guida per piani e programmi e non per opere.
IMPATTI IN GENERALE		5	5.14	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	Secondo i Comuni territorialmente interessati dal PTAM e firmatari della presente, non è possibile ritenere esaustiva una valutazione ambientale del PTAM che ometta in toto la presenza e gli effetti indotti della struttura aeroportuale militare che, con la sua attività, caratterizza in modo non trascurabile il territorio indagato e il grado di pressione sulle componenti ambientali.	Un aeroporto militare, per sua natura, non può essere disponibile a fornire i dati e informazioni descrittive dell'impianto e della gestione.

IMPATTI IN GENERALE		5	5.15	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Ulteriore aspetto che non è stato approfondito è l'effetto indotto dall'ipotesi di sviluppo dell'area nei confronti dell'aerobase militare di Ghedi ossia l'interazione tra l'aerobase e l'attuale (e futuro-ipotizzato) assetto dell'aeroporto civile: come emerso nel tavolo tecnico dedicato all'incidentalità, l'attuale pista del "G. D'Annunzio" costituisce già di per sé un elemento di disturbo e di possibile confusione per i piloti militari in fase di atterraggio, nessuna valutazione in merito è stata presentata; nessuna valutazione è stata condotta in tal senso in merito agli effetti di incidentalità/disturbo indotti dall'eventuale realizzazione della seconda pista dell'aeroporto civile; nessun parere militare in merito agli aspetti sopraccitati è stato presentato a supporto della trascurabilità di tale potenziale interferenza.	L'interazione tra aerobase di Ghedi assetto e l'evoluzione dell'assetto aeroportuale dovrà essere approfondito, sulla base dei riscontri progettuali di maggior dettaglio e nell'ambito del piano di sviluppo aeroportuale, all'atto della riapertura della VAS prima che si dia corso al cosiddetto terzo scenario.
IMPATTI IN GENERALE		6	6.7	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Si chiede che sia riesaminato il piano degli interventi e misure di mitigazione degli impatti enunciati.	Il tema delle mitigazioni sarà meglio approfondito nelle fasi processuali della VAS e all'atto delle specifiche progettazioni.
IMPATTI IN GENERALE		6	6.12	t	Comune di Carpenedolo	p	1	Si evidenzia per il Comune di Carpenedolo la necessità, di salvaguardia della qualità della vita e dell'ambiente, oltre allo spostamento della rotta, di specifici interventi economici e/o realizzazione di opere che permettano di abbattere altre situazioni oggi tollerate, ma che accumulate al rumore e inquinamento aeroportuale creerebbero grossi disagi alla popolazione. Si ritiene a tal proposito che tali interventi a carattere ed interesse pubblico, necessitino del sostegno finanziario anche di altri Enti (Regione, Provincia, Società di Gestione Aeroporto). Di conseguenza, i Piani di intervento proposti dalla VAS dovranno essere rivalutati e coordinati con i Comuni territorialmente interessati.	Il tema delle mitigazioni sarà meglio approfondito nelle fasi processuali della VAS e all'atto delle specifiche progettazioni.
IMPATTI IN GENERALE	All.3	6	6.21	t	Comune di Carpenedolo	p	1	L'analisi proposta tende ad evidenziare la scarsa corrispondenza tra la reale conoscenza del piano al breve – medio – lungo periodo, intesa come livello infrastrutturale (numero e lunghezza delle piste, lay out aeroportuale e volumi del traffico suddiviso in operazioni di voli di linea, charter, low cost, cargo, postali e general aviation) e le analisi espresse nell'elaborazione delle relative mappe acustiche, impatto atmosferico e mappe del rischio incidente.	Per l'analisi acustica si reputano i dati coerenti. Per il rischio si rimanda ai Piani di Rischio. Per l'atmosfera si rimanda al monitoraggio ed agli studi di approfondimento.

INCIDENTALITA'	All.1	2	2.8	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Al punto 3 dell'allegato 1 sul rischio di incidentalità aerea è espressa la presenza di tale rischio per i Comuni della prima cerchia del sedime. Tale rischio dipende dalla geometria delle rotte, dal volume del traffico aereo, dal grado di sicurezza degli aeroplani, dalla vulnerabilità delle aree sorvolate. Ma è peraltro scritto che è prematuro nella VAS una analisi dei rischi e lo studio delle rotte. Queste sono affermazioni francamente inaccettabili poiché l'ENAV e l'ENAC avrebbero fin da ora potuto affrontare e risolvere tale problema evitando ulteriori rinvii. Ciò anche per il principio di precauzione come scritto a pag. 6.	I Piani di Rischio previsti dal Codice della Navigazione sono di competenza comunale. Nell'ambito della fase gestionale della VAS del PTAM potranno essere redatti, anche su richiesta dei Comuni interessati dalle rotte di decollo e atterraggio, studi comuni del rischio in relazione ai piani di sviluppo aeroportuale.
INCIDENTALITA'		6	6.6	t	Comune di Carpenedolo	p	l	L'analisi del rischio incidenti non risulta supportata con le stime del rischio individuale e rischio collettivo rapportati a parametri di rischio di minima e di massima. Si chiede quindi che sia riesaminata e documentata l'analisi del rischio con gli indici del rischio individuale e collettivo.	I Piani di Rischio previsti dal Codice della Navigazione sono di competenza comunale. Nell'ambito della fase gestionale della VAS del PTAM potranno essere redatti, anche su richiesta dei Comuni interessati dalle rotte di decollo e atterraggio, studi comuni del rischio in relazione ai piani di sviluppo aeroportuale.
INCIDENTALITA'		6	6.10	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Si chiede che sia documentata la definizione del livello massimo del rischio aereo tollerabile dal territorio e dalla comunità residente nell'intorno aeroportuale.	Il livello massimo di rischio di incidente aereo è costituito dal tempo di ritorno di un milione di anni per incidenti che possano provocare la morte di una persona residente nell'intorno aeroportuale (vedi allegato 1 - punto 3).
INCIDENTALITA'		6	6.17	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Il rischio associato alla intensa localizzazione di discariche nell'intorno delle piste di piste deve essere verificato con il rischio impatto volatili e/o bird strike e le possibili contromisure di mitigazione.	In relazione al rischio volatili si inserisce nelle Azioni di piano - modalità strategica per la minimizzazione di rischi di incidentalità rilevante - a pag. 121 della relazione il seguente testo: "Monitoraggio sistematico di discariche per accertamento di accorgimenti che non diano luogo a richiamo o interagiscano comunque con l'avifauna."
INCIDENTALITA'		6	6.18	t	Comune di Carpenedolo	p	l	L'analisi del Safety Management System – SMS – recepito dall'Annesso 14 ICAO nell'equivalente Regolamento ENAC deve integrarsi all'analisi dei rischio entro il sedime aeroportuale e lungo le traiettorie di decollo ed atterraggio.	I tema del rischio di incidentalità aerea sarà affrontato con i dovuti approfondimenti nell'ambito dei piani di rischio previsti dal Codice della Navigazione e in relazione ai piani di sviluppo aeroportuale. Si modifica inoltre la relazione VAS, pag 154, sostituendo al penultimo capoverso il le parole "per evitare di risultare ubicate in prossimità di testata pista e quindi ricadenti in "coni di rischio" (di cui alla normativa del codice della navigazione, ora demandate alle norme ICAO)." con le parole "circa il rischio aeronautico."

INCIDENTALITA'	6	6.22	t	Comune di Carpenedolo	p	1	L'analisi del rischio potrebbe non aver adeguatamente riscontrato i vincoli aeronautici dell'aeroporto e l'eventuale fase transitoria (vd dettaglio osservazione). L'analisi dei vincoli aeronautici e del rischio soprastanti vanno rapportate al numero delle piste, al loro posizionamento geografico ed alla loro lunghezza così come previsto dal Piano al breve – medio - lungo periodo anche in relazione ad esempio all'operativo dei voli Cargo con aeromobili di tipologia D e/o E anche in relazione ad una pista – quale quella attualmente in esercizio - di circa 3000 metri.	Il tema del rischio di incidentalità aerea sarà affrontato con i dovuti approfondimenti nell'ambito dei piani di rischio previsti dal Codice della Navigazione tenuto conto dei piani di sviluppo aeroportuale.
INFRASTRUTTURE	4	4.16		Legambiente	p	1	Si approva il raccordo ferroviario tra Fiera e Aeroporto e la ferrovia Brescia-Parma. Mentre il treno ad alta velocità/alta capacità può essere utilizzato sul percorso tradizionale della ferrovia Brescia-Milano-Verona.	Per quanto riguarda il tracciato AC/AV si rimanda la Progetto preliminare approvato dal CIPE con Del. 120/2003 che prevede il passaggio a sud di Brescia con fermata a Montichiari ed apposita interconnessione con la Città.
INFRASTRUTTURE	4	4.17		Legambiente	p	1	Si approva la SP19 come progetto di prosecuzione della ex strada provinciale. Non si approva all'ampliamento della strada in funzione autostradale. Si chiede il depedaggiamento della A21 dal casello di Montirone a Brescia.	Per quanto riguarda la SP19 il PTAM fa proprio il progetto già esecutivo (2006) redatto da Centropadane.
INFRASTRUTTURE	5	5.16	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	1	Altro aspetto trattato solo superficialmente nel PTAM e non considerato né valutato nella VAS è l'ipotetico distacco di una nuova linea ferroviaria-metropolitana dalla ferrovia Brescia-Parma in Comune di Montirone. Si evidenzia che dal punto di vista delle valutazioni di impatto nulla è stato indicato relativamente a interventi e relativi effetti dell'eventuale ampliamento (o rinnovo) della stazione considerata, della realizzazione dei necessari parcheggi, della indispensabile riqualificazione della viabilità di supporto nonché delle ipotesi mitigative/compensative. Si sottolinea peraltro come nel corso dei tavoli tecnici sia stato evidenziato dai referenti di AV/AC che tale ipotesi di linea metropolitana sia da ritenersi un'indicazione solo di previsione e, senza il necessario coordinamento con i progetti ormai definitivi di AC/AV e SP19, risulterebbe realizzabile con maggiori difficoltà tecniche e soprattutto economiche. Tale coordinamento non sarebbe mai stato ricercato e, comunque, nel caso di effettiva volontà di realizzazione della linea metropolitana, sarebbe necessariamente da concretizzarsi	Il ruolo e l'assetto della stazione di Montirone (comprensiva delle dotazioni infrastrutturali complementari) collocata sul tracciato del collegamento ferroviario metropolitano Brescia-Stazione AC/AV saranno meglio definiti dagli studi di fattibilità delle opere ferroviarie (art. 29 delle NTA del PTAM) anche in relazione alle caratteristiche costruttive e funzionali della prevista stazione AC/AV. La Provincia, coerentemente con l'impegno assunto in sede di redazione del PTAM, si è già attivata per le opportune verifiche presso gli enti preposti. (Segue)

INFRASTRUTTURE	5	5.16	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	In particolare sono stati attivati dall'Assessorato ai Trasporti tavoli tecnici i cui risultati saranno disponibili nei primi mesi del 2007, mentre sono già state effettuate le verifiche in ordine alla capacità delle linee esistenti per consentire il trasporto ferroviario suburbano. Inoltre, si modifica, a pag. 100 della relazione VAS l'ultima cella della tabella - Sistema della mobilità/accessibilità - inserendo dopo le parole "Per le infrastrutture primarie della mobilità," le parole " parte delle quali, peraltro, già anticipate nella programmazione settoriale e quindi disponibili prima del raggiungimento degli scenari che le renderebbero comunque indispensabili." Si modificano le pagg. 125 e 156 sostituendo le parole "realizzazione parziale di linea treno cadenzato" con le parole "realizzazione della prima tratta destinata ai servizi del treno suburbano cadenzato (linea S)".
INFRASTRUTTURE	6	6.5	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Si chiede l'identificazione delle servitù aeronautiche militari e civili associate alle fasi del Piano Infrastrutturale nel breve – medio – lungo periodo, specificate per singola superficie comunale. Nella tavola 14 del PTAM sono riportate le aree sottoposte a servitù speciale risultanti dalle tavole dei vincoli dei PRG comunali e nella tavola 18 dello stesso le superfici di delimitazione ostacoli ICAO.
PAESAGGISTICA	4	4.4		Legambiente	p	l	Si rileva l'incidenza paesistica delle infrastrutture previste nel Piano anche in riferimento al reticolo idrico usato per l'irrigazione. Si segnala la rilevanza naturalistica e paesistica del paesaggio agrario che va in questo senso tutelato come prescritto dal PTCP e così come previsto dalle pianificazioni paesaggistiche regionali e locali. Esso va mantenuto integro in larga parte, nella consapevolezza che comunque già notevoli estensioni di terreno sono state sottratte agli usi agricoli in forza di realizzazione di grande viabilità e imponenti opere pubbliche (TAV), urbanizzazioni, centri commerciali, cave e impianti per smaltimento di rifiuti. Nella relazione a pag. 124 - Interventi di natura strategica - per la tutela delle risorse idriche, si inserisce il seguente testo: "Il reticolo idrico minore, pur nella ridefinizione dei percorsi resa necessaria dalle opere infrastrutturali, dovrà essere complessivamente salvaguardato nella sua consistenza, efficienza ed efficacia in relazione alla sua specifica funzione ed ai territori interessati in modo tale da garantire un utilizzo razionale della risorsa evidenziandone, ove possibile, le peculiarità naturalistiche."; a pag 127 - Interventi di natura strategica - per la preservazione del patrimonio paesaggistico, si inserisce il seguente testo: "Promuovere e sostenere prioritariamente progetti e programmi ambientali a carattere territoriale."; a pag 127 - Interventi di natura progettuale-gestionale - per la preservazione del patrimonio paesaggistico, si inserisce il seguente testo: "Rinaturalizzare il reticolo idrico minore esistente riconfigurandolo come trama e supporto per il recupero del paesaggio agricolo tradizionale."

PAESAGGISTICA		4	4.7		Legambiente	p	l	L'attraversamento della zona interessata dal Piano da parte di numerose nuove arterie e nuovi percorsi ferroviari andrà sicuramente ad incidere sul fitto reticolo idrologico, creando le premesse per una sua sostanziale modificazione e con possibilità di cementazione dei corsi d'acqua, così come comunemente e insistentemente richiesto dai consorzi di bonifica. Tutto ciò va a influire anche sulla naturalità dei luoghi per quanto elaborata dall'uomo nella pianura padana, modificando il suo aspetto tradizionale. Si dice no alle cementificazioni del reticolo idrico e alla modificazione sostanziale dello stesso	Si confermano le modifiche alla relazione VAS di cui al precedente punto 4.4
PARTECIPAZIONE		1	1.1	t	Confesercenti 1	p	m	Si segnala il mancato accesso ad alcuni documenti dello Schema di Piano d'Area pubblicati sul sito della Provincia.	L'accesso alla documentazione pubblicata sul sito della Provincia è stato ripristinato.
PARTECIPAZIONE		2	2.1	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Si contesta il tempo ridotto concesso per le osservazioni.	Si ritiene sufficiente il tempo concesso per l'espressione dei pareri in relazione alle necessità di redazione del Rapporto Ambientale ed ai tempi di proroga concessi dalla Regione per l'attuazione dell'intervenuta L.R. 12/05 in tema di VAS. La Provincia ha inoltre anticipato attraverso il sito internet la pubblicazione delle parti già redatte del Rapporto Ambientale con relativa possibilità di presentare considerazioni.
PARTECIPAZIONE		2	2.2	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Si rileva la mancata verbalizzazione di quanto l'Associazione Cambiarotta ha espresso in quella seduta pubblica del 6 ottobre 2006.	L'allegato 4 è una sintesi delle fasi di consultazione con i soggetti istituzionali e con il pubblico. Presso gli uffici è depositato il resoconto dettagliato degli incontri.
PARTECIPAZIONE	All.1	2	2.11	t	Associazione Cambiarotta	p	m	Sempre nell'allegato 1 (pag. 15 - paesaggio) si rimarca che va ricercata la condivisione a livello della popolazione locale. Condivisione che necessita di maggiore tempo e maggiore informazione.	In riferimento al criterio di processualità la condivisione dovrà essere approfondita nelle fasi attuative della presente VAS e delle VAS connesse.
PARTECIPAZIONE		4	4.2		Legambiente	p	l	La VAS è stata solo recentemente recepita dal nostro ordinamento giuridico e si rileva la mancanza di esperienza e di significativi precedenti cui fare riferimento. Tutto ciò ovviamente non può non incidere anche sui tempi di realizzazione della valutazione ambientale strategica che non possono essere pertanto misurati in modo restrittivo, ma necessitano delle necessarie dilazioni, per cui i termini attualmente previsti sembrano essere allo stato attuale eccessivamente lievi e tali da impedire una corretta espletazione del procedimento.	Per quanto riguarda i tempi di redazione della presente VAS va rilevato che Regione e Provincia hanno concordato una proroga per la redazione del PTAM finalizzata all'attuazione dell'intervenuta L.R. 12/05 in materia di VAS e che i tempi ivi stabiliti si ritengono sufficienti. Si ritiene inoltre sufficiente il tempo concesso per l'espressione dei pareri in relazione alle necessità di redazione del Rapporto Ambientale. Si fa presente infine che la Provincia ha anticipato attraverso il sito internet la pubblicazione delle parti già redatte del Rapporto Ambientale con relativa possibilità di presentare considerazioni.

PARTECIPAZIONE		4	4.3		Legambiente	p	l	<p>Va considerata l'insufficienza delle valutazioni, in quanto troppo esigua e ristretta appare l'opportunità di consultazione che è stata data al pubblico mediante la riunione pubblica svoltasi in data 6.10.2006, la quale, vuoi per limiti di formazione, vuoi per limiti di partecipazione non può certamente essere considerata come significativa consultazione del pubblico ed esaurire tale fondamentale funzione, attribuita dalla Direttiva della C.E..</p>	<p>Si ritiene sufficiente l'attività partecipativa intrapresa per la consultazione del pubblico. A tal proposito si ricorda che la Provincia ha anticipato attraverso il sito internet la pubblicazione delle parti già redatte del Rapporto Ambientale con relativa possibilità di presentare considerazioni.</p>
PARTECIPAZIONE		5	5.1	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	<p>La VAS del PTAM ha seguito un iter procedurale anomalo, caratterizzato da tempi estremamente ristretti e dal sistematico mancato coinvolgimento attivo dei 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM, peraltro nominati membri della Conferenza di Valutazione (volta alla valutazione ambientale del piano e del rapporto ambientale) istituita dalla stessa Provincia di Brescia con Delibera di Giunta n. 399 dell'11.07.06.</p>	<p>I contenuti dell'osservazione non riguardano solo la procedura VAS, ma anche i contenuti del PTAM che ha avuto tempi e spazi precedenti per approfondimenti e dibattiti (si rammentano gli incontri finalizzati alla redazione dello Schema di Piano d'Area di Montichiari del 06/05/2005, 21/12/2005, 13/01/2006, 23/02/2006 e gli incontri finalizzati alla redazione della VAS del PTAM del 26/07/2006, 08/09/2006, 13/09/2006, 15/09/2006, 20/09/2006, 26/09/2006, 16/10/2006, 20/10/2006, 20/11/2006). Pertanto la tempistica va ricondotta e considerata anche per l'antecedente fase di elaborazione del Piano che in assenza di normativa VAS ha comunque svolto una consistente documentata analisi ambientale. Proprio questa impostazione del PTAM ha consentito alla VAS di attivarsi per una consistente e puntuale disamina preliminare.</p>
PARTECIPAZIONE	All.4	5	5.10	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	<p>Il riepilogo delle sedute/incontri (allegato 4 al rapporto ambientale – sintesi delle fasi di consultazione), comprensivo degli stringatissimi e discutibili resoconti delle riunioni non riproduce le precedenti osservazioni dei 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM.</p>	<p>L'allegato 4 è una sintesi delle fasi di consultazione con i soggetti istituzionali e con il pubblico. Presso gli uffici è depositato il resoconto dettagliato degli incontri.</p>
PARTECIPAZIONE		5	5.11	t	Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone	a	l	<p>Ad aggiungersi alle scadenze troppo ravvicinate dettate nel corso della procedura è la necessità dei Comuni di organizzare i passaggi istituzionali obbligati dell'ente locale (Commissioni Consiglieri, Giunta Comunale, Consiglio Comunale, ecc.) che, soprattutto per procedure di tipo propositivo di progetti, richiedono tempi idonei per la loro convocazione e la discussione dei temi. Nella maggior parte dei casi, infatti, il Sindaco non ha facoltà di formalizzare, da solo, decisioni in tempi stretti come quelli concessi nel corso della procedura di VAS.</p>	<p>La VAS è procedura di tipo tecnico la cui declinazione interna è compito del Comune.</p>

PARTECIPAZIONE	6	6.11	t	Comune di Carpenedolo	p	l	Si chiede che venga istituito un tavolo di concertazione permanente con i Comuni interessati dalle criticità dello sviluppo aeroportuale finalizzato allo studio e progettazione di interventi di mitigazione e compensazione, e che vengano inserite nella VAS le proposte in tal senso degli stessi Comuni.	Si precisa in tal senso il contenuto della relazione sul sistema di monitoraggio (pag. 132), sostituendo al primo capoverso il seguente testo: "Il rapporto di monitoraggio ed il giudizio di compatibilità, che si esprimerà circa le proposte di intervento in merito, saranno adeguatamente pubblicizzati. Gli eventuali contributi dei soggetti identificati al punto A.1.2.2 della presente VAS saranno allegati allo stesso.". Si inserisce nella relazione a pag. 132 dopo il terzo capoverso il seguente testo: "All'atto della predisposizione di Piani di sviluppo aeroportuale o incrementi significativi del traffico aereo, anche dovuti al cumulo di incrementi minori, la Provincia, sentiti i Comuni dell'ambito ed il Comune di Carpenedolo per gli aspetti legati al rumore, potrà convocare appositi tavoli di lavoro finalizzati al coordinamento dell'attività pianificatoria e progettuale (comprese le necessarie compensazioni) alle diverse scale territoriali. (Segue)
PARTECIPAZIONE	6	6.11		Comune di Carpenedolo	p	l		Nei tavoli potranno essere coinvolte autorità ambientali ed enti funzionalmente interessati con una composizione consona ai temi trattati. L'esito dell'attività dei tavoli sarà adeguatamente pubblicizzato e le eventuali considerazioni avanzate faranno parte integrante del documento finale."
PARTECIPAZIONE	6	6.20	t	Comune di Carpenedolo	p	l	L'amministrazione comunale di Carpenedolo ribadisce l'esclusione del Comune dalle riunioni istituzionali e programmatiche relative alla stesura del PTAM. L'amministrazione lamenta il fatto di essere stata esclusa dalla Conferenza di valutazione e di non essere stata invitata alle riunioni "plenarie" sull'argomento.	Nelle fasi di stesura del PTAM e in sede di Conferenza di Valutazione sono stati coinvolti i comuni direttamente interessati dallo sviluppo delle infrastrutture previste. Nelle fasi procedurali della VAS il Comune di Carpenedolo è stato sentito individualmente e, in qualità di ente interessato, ha potuto partecipare all'assemblea pubblica del 6 ottobre 2006.

PARTECIPAZIONE	10	10.1	ft	Comune di Montichiari	a	m	In accoglimento dello spirito delle norme che hanno imposto la VAS, è da perseguire la realizzazione di un apposito ufficio in grado di raccogliere tutti i dati necessari per evidenziare l'andamento dei valori dei singoli indicatori e di inviare questi dati ai Comuni interessati territorialmente dai fenomeni osservati (a questo proposito va sottolineato l'opportunità che al tavolo delle valutazioni debbano sedere anche altri Comuni oltre ai 4 coinvolti come territorio, come ad esempio Carpenedolo che risulta interessato dalle proiezioni a terra delle rotte).	Le informazioni raccolte dall'Ufficio Vas in fase di monitoraggio (pag. 130 della relazione) saranno pubblicate <i>on line</i> e potranno comunque essere richieste dai Comuni interessati. In relazione ai "tavoli delle valutazioni" citati nell'osservazione, si inserisce nella relazione a pag. 132 dopo il terzo capoverso il seguente testo: "All'atto della predisposizione di Piani di sviluppo aeroportuale o incrementi significativi del traffico aereo, anche dovuti al cumulo di incrementi minori, la Provincia, sentiti i Comuni dell'ambito ed il Comune di Carpenedolo per gli aspetti legati al rumore, potrà convocare appositi tavoli di lavoro finalizzati al coordinamento dell'attività pianificatoria e progettuale (comprese le necessarie compensazioni) alle diverse scale territoriali. Nei tavoli potranno essere coinvolte autorità ambientali ed enti funzionalmente interessati con una composizione consona ai temi trattati. L'esito dell'attività dei tavoli sarà adeguatamente pubblicizzato e le eventuali considerazioni avanzate faranno parte integrante del documento finale.". (Segue)
PARTECIPAZIONE	10	10.1	ft	Comune di Montichiari	a	m		A pag. 131 della relazione si elimina l'obbligo di redigere un rapporto di monitoraggio straordinario alla pubblicazione del progetto definitivo ed esecutivo della linea AC/AV.
PARTECIPAZIONE	10	10.2	ft	Comune di Montichiari	a	m	L'ufficio per la VAS dovrà essere successivamente coinvolto per tutti gli interventi (edilizi ed infrastrutturali, di interesse locale e sovracomunale, interne ed esterne al perimetro dell'aeroporto) ricadenti nell'ambito territoriale P.T.A.M. e che comportino effetti sugli indicatori osservati, ritenendo che tale confronto consenta di prefigurare un quadro complessivo delle conseguenze ambientali delle azioni prodotte da ogni intervento.	Si ritengono sufficienti le attività già assegnate all'Ufficio Vas dalla relazione.
PARTECIPAZIONE	14	14.1	ft	Borgosatollo (Servizio Ecologia e Ambiente)	a	m	Il Comune di Borgosatollo, in virtù delle opere infrastrutturali contenute nel Piano d'Area e degli impatti ad esso connessi, si ritiene discriminato per l'esclusione dalle consultazioni, dall'iter decisionale e dalla fase programmatica. Pertanto, chiede che gli venga riconosciuto il diritto di ente territorialmente competente per l'espressione di parere nell'ambito della Conferenza di Valutazione appositamente istituita	Nelle fasi di stesura del PTAM e in sede di Conferenza di Valutazione sono stati coinvolti i comuni direttamente interessati dallo sviluppo delle infrastrutture previste. Il comune di Borgosatollo sarà opportunamente coinvolto nelle fasi di monitoraggio della presente VAS e , se del caso, nell'ambito della Commissione aeroportuale competente per gli aspetti relativi al rumore aeroportuale.