



CITTÀ DI  
GHEDI

P.zza Roma, 45  
25016 Ghedi (Bs)



COMUNE DI  
MONTIRONE

Piazzetta Risorgimento, 1  
25010 Montirone (Bs)



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

Via XV Giugno, 1  
25014 Castenedolo (Bs)

Prot. 20536/Vi.g



2009598

Prot. 20913

PROVINCIA DI BRESCIA SETTORE ASSETTO TERRITORIALE, PARCHI V.I.A.	
DATA RICEZIONE	10/11/06
DESTINATARIO	
VISTO RESP.	VISTO SEGR.
02	

Preg.mo Aristide Peli

Assessore al Territorio, Parchi e riserve naturali, VIA  
della Provincia di Brescia  
Via Milano, 13  
25126 Brescia

PROVINCIA DI BRESCIA PROTOCOLLO GENERALE SETT. PIANIF. TERRITORIALE
10 NOV 2006
N° 0145029/06/VT...

Oggetto: Valutazione Ambientale dello schema di Piano d'Area per l'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari - parere motivato con osservazioni dei Comuni territorialmente interessati di Ghedi, Montirone e Castenedolo

In qualità di Comuni territorialmente interessati dal PTAM nonché di Enti membri della Conferenza di Valutazione della procedura di VAS del PTAM (istituita dalla Provincia di Brescia con Delibera di Giunta n. 399 dell'11.07.06), con la presente si trasmette documentazione in oggetto per quanto di competenza.

Con la richiesta di annettere detta documentazione in forma integrale agli atti della VAS del PTAM, si porgono cordiali saluti.

Lì, 10 novembre 2006

IL VICESINDACO  
(Franzoni Giuseppe)

Il Sindaco del COMUNE DI GHEDI.....

Il Sindaco del COMUNE DI MONTIRONE.....

Il Sindaco del COMUNE DI CASTENEDOLO.....

*Giuseppe Franzoni*  
IL SINDACO  
*Serafina Bandera*  
IL SINDACO  
*Giuliano Salomoni*

Allegato: c.s. (40 pgg)



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

**VAS SCHEMA DI PIANO D'AREA**  
**PER L'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI**

**OSSERVAZIONI DEI COMUNI TERRITORIALMENTE**  
**INTERESSATI**

**Versione: definitiva del 09.11.06**

**1. PREMESSA**

Le presenti osservazioni intendono integrare quelle sottoscritte in modo congiunto dai quattro Sindaci dei Comuni di Ghedi, Montirone, Castenedolo e Montichiari in data 12.10.06 (allegate) e trasmesse alla Provincia di Brescia in data 16.10.06 (prot. Provincia di Brescia n. 133709/06).

I Comuni firmatari delle presenti osservazioni, infatti, in qualità di enti territorialmente interessati dal PTAM chiamati ad esprimersi nell'ambito della Conferenza di Valutazione della VAS, ritengono doveroso relazionare sia in merito alle risultanze del Rapporto Ambientale finale pubblicato dalla Provincia di Brescia in data 18.10.06, sia in merito agli aspetti generali della procedura di Valutazione Ambientale dello schema di Piano d'Area per l'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari (VAS del PTAM) che ha portato la Provincia di Brescia alla redazione del Rapporto Ambientale finale.

**2. ASPETTI PROCEDURALI, CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE**

Ripercorrendo nuovamente lo schema operativo della procedura di VAS del PTAM, definito dalla Provincia di Brescia con DD 1969/2006 del 25.07.2006, lo stesso si articola nelle

1 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

seguenti fasi:

- Fase 0 - programma
- Fase 1 - orientamento
- Conferenza di verifica / valutazione
- Fase 2 - elaborazione e redazione
- Conferenza di valutazione
- Approvazione per quanto di competenza da parte dell'autorità procedente
- Fase 3 - adozione e approvazione in sede regionale
- Fase 4 - attuazione e gestione

La procedura, ad oggi, è giunta alla conclusione della fase 2 con la pubblicazione del Rapporto Ambientale finale e la Conferenza di Valutazione è chiamata ad esprimersi con le valutazioni di competenza dei diversi membri.

**Si vuole ribadire anche in questa sede che, nonostante le richieste oggetto delle osservazioni già presentate, i tempi tecnici della procedura sono rimasti estremamente concisi.**

Si ricorda infatti che:

- la Conferenza di Valutazione è stata istituita con DGP n. 399 dell'11.07.2006 e si è riunita in prima seduta il 26.07.2006;
- ad essa sono seguiti l'"incontro di concertazione" dell'08.09.2006;
- a cui hanno fatto seguito gli incontri dei tavoli di lavoro tematici, calendarizzati in tempi stretti - tra il 13 ed il 20 settembre;
- in data 26.09.2006 è stato convocato un ulteriore incontro anch'esso definito "di concertazione";

Al termine del suesposto iter sono stati istantaneamente promossi incontri pubblici e con gli enti (29.09.2006 e 06.10.2006) convocati dalla Provincia con la motivazione di presentare le risultanze dei lavori che, si sottolinea, a tale data non erano ancora stati ultimati né evoluti ulteriormente, giacché la documentazione agli atti era ancora la "rev. Luglio 2006" di n. 81 pgg.

Solo il 05.10.2006 è stata infatti trasmessa ai 4 Comuni territorialmente interessati dal



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

PTAM la bozza di documentazione di VAS “*rev. Ottobre 2006*” (di n. 93 pgg.) che ha apportato solo minime integrazioni alla “*rev. Luglio 2006*” (di n. 81 pgg.), già oggetto delle precedenti osservazioni dei 4 Comuni del 12.10.06.

Solo successivamente, in data giovedì 12.10.2006 è stata trasmessa ai 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM la nuova bozza di documentazione di VAS “*rev. 10 Ottobre 2006*” (di n. 175 pgg.) oltre alla bozza degli allegati - con l'espressa richiesta di presentare eventuali osservazioni/contributi entro e non oltre lunedì 16.10.2006 (4 giorni dopo la trasmissione, comprensivi di venerdì sabato e domenica, di cui uno lavorativo). In conclusione, in data 18.10.2006 i contenuti della “*rev. 10 Ottobre 2006*” (di n. 175 pgg.) sono stati tradotti dalla Provincia di Brescia nella pubblicazione del Rapporto Ambientale finale.

In data 20.10.2006, due giorni dopo la chiusura degli atti del Rapporto Ambientale, i 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM sono stati invitati dalla Provincia di Brescia per l'illustrazione dello Studio di approfondimento sugli aspetti acustici presentato da ARPA Lombardia e ricompreso nel Rapporto Ambientale finale.

**Tale ricostruzione conferma ulteriormente che l'iter di redazione del Rapporto Ambientale è stato condotto nell'arco di poco più di tre mesi (comprensivi della pausa estiva di agosto) e con le modalità già descritte. Tale lasso di tempo, privilegiato dalla Provincia di Brescia per poter rispettare puntualmente date e proroghe da tempo prefissati, appare alquanto ridotto in relazione all'importanza della procedura, alla complessità dei temi trattati e alla portata del Piano e della relativa VAS con ricadute dirette sulle future scelte dei 4 Comuni territorialmente interessati.**

Ulteriore testimonianza dell'estrema celerità e unidirezionalità nella conduzione della procedura di VAS è il riepilogo delle sedute/incontri (allegato 4 al rapporto ambientale – sintesi delle fasi di consultazione), comprensivo degli stringatissimi e discutibili resoconti delle riunioni che, inaspettatamente, non riproducono le precedenti osservazioni dei 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM, depositate agli atti Provinciali con espressa richiesta di pubblicazione nel Rapporto Ambientale (come peraltro le presenti).

Alla luce di quanto sin qui evidenziato, e nonostante i buoni propositi iniziali (dal resoconto della riunione del 09.09.06 “*I quattro Comuni interessati dall'ambito del PTAM sono stati*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*coinvolti in tutte le fasi di stesura sia dello Schema di Piano che della VAS - molto discutibile, ndr -. Nel primo incontro specifico inserito nella procedura VAS si mostra la volontà, da parte di tutti i soggetti, di essere parte attiva nello svolgimento della ricognizione dello stato attuale dei luoghi e nel voler esprimere proposte effettive e concrete degli obiettivi ambientali delle Amministrazioni anche ai fini di ottenere delle compensazioni e dei finanziamenti?)*, **si ribadisce nuovamente la difficoltà incontrata dai Comuni territorialmente interessati dal PTAM e firmatari della presente ad assumere un adeguato ruolo partecipativo e collaborativo nell'ambito della Conferenza di Valutazione, non riuscendo a rispondere all'unidirezionalità e all'estrema celerità che ha caratterizzato l'intero iter procedurale.**

**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.**

Si sottolinea ancora la mancanza di un efficace coordinamento da parte della Provincia di Brescia che, oltre a convocare incontri gestiti per lo più in modo cattedratico e a trasmettere le bozze di documentazione accompagnate da richieste di riscontro in tempi brevi e perentori, avrebbe potuto svolgere in modo più consono alla portata dell'evento il suo compito istituzionale di ente coordinatore sovra-comunale.

In definitiva, si ribadisce ulteriormente 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**



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

**del piano e nella conseguente individuazione/gestione delle possibili compensazioni/mitigazioni ambientali.**

Tale condotta non risulta infatti conforme ai principi ispiratori della legislazione in materia di VAS secondo cui il principale scopo del coinvolgimento degli enti non è quello di “mettere a conoscenza” delle scelte effettuate ma quello di “concordare” strategie ed obiettivi generali, in modo da ricercare il consenso fra gli attori istituzionali.

### **3. DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI: IL RAPPORTO AMBIENTALE FINALE**

Con l'art. 4 della L.R. 12/05 (che rimanda a indirizzi generali non ancora approvati), la DIR 2001/42/CE è ad oggi l'unico riferimento normativo ufficiale vigente in tema di Valutazione Ambientale dei piani e dei programmi (VAS) di piani e programmi<sup>1</sup>.

In merito a quanto richiesto dalla Direttiva nell'ambito dell'applicazione della VAS, il comma 1 art. 5 dispone la redazione di “*un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma*” comprensivo delle seguenti informazioni (Allegato 1 alla Direttiva):

- a) *illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;*
- b) *aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;*
- c) *caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;*
- d) *qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;*
- e) *obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;*
- f) *possibili effetti significativi (detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;*

---

<sup>1</sup> nelle more dell'entrata in vigore della parte II del D.Lgs 152/06 nonché, per la Regione Lombardia, dell'approvazione da parte del Consiglio Regionale degli “*Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi*” di cui al comma 1 art. 4 della L.R. 12/05



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

- 
- g)  *misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;*
- h)  *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;*
- i)  *descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;*
- j)  *sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.*

I "Criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all'articolo 3, paragrafo 5" indicati nell'Allegato II alla DIR 2001/42/CE sono i seguenti:

- 1)  *Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*
- *in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse,*
  - *in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati,*
  - *la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile,*
  - *problemi ambientali pertinenti al piano o al programma,*
  - *la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*
- 2)  *Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*
- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti,*
  - *carattere cumulativo degli effetti,*
  - *natura transfrontaliera degli effetti,*
  - *rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti),*
  - *entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),*
  - *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*
    - *delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,*
    - *del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite,*
    - *dell'utilizzo intensivo del suolo,*
  - *effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

Nel presente capitolo si rinuncerà, se non in casi eccezionali, alla sterile verifica puntuale di conformità tra i suddetti punti e i contenuti del Rapporto Ambientale finale della VAS del PTAM (confronto lasciato alle autorità competenti). Si preferisce infatti mettere in evidenza elementi sostanziali e concreti che caratterizzano l'intera procedura di VAS e il Rapporto



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

Ambientale finale, piuttosto che puntualizzare sugli aspetti formali che, d'altra parte, arricchiscono in modo indiscutibile il Rapporto Ambientale stesso.

### **3.1. Aspetti generali, l'attuazione diretta della VAS nel PTAM**

Si ribadisce anche in questa sede che, in virtù della natura di studio di approfondimento degli aspetti ambientali del Piano, le prescrizioni e indicazioni a cui necessariamente deve convergere la procedura di VAS del PTAM trovano tra gli strumenti di attuazione il PTAM stesso. Ne consegue che tali prescrizioni e indicazioni devono essere attuate anche, e soprattutto, mediante modifiche/integrazioni al PTAM stesso e, in particolare, alle zonizzazioni e alle relative NTA.

Tale concetto generale è correttamente enunciato nelle premesse del Rapporto Ambientale finale, a Pg. 9 del quale si legge:

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

In tal senso si evidenzia che, nonostante nell'ambito della procedura siano emersi notevoli spunti in merito a molteplici tematiche progettuali-ambientali, **la VAS del PTAM non si è tradotta in alcuna proposta di modifica/integrazione né alla perimetrazione delle zone già individuate nello schema di PTAM né alle relative NTA del PTAM, limitandosi esclusivamente a giustificare i contenuti dello schema di PTAM recepito dalla Provincia di Brescia, senza peraltro considerare 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).**

A maggior ragione nel caso in oggetto, in cui le circostanze legislative hanno obbligato gli estensori della VAS a sottoporre il PTAM alla procedura solo successivamente alla definizione dello schema di PTAM, era attesa una rivisitazione ambientale del PTAM in senso stretto e non la semplice applicazione di una VAS “in progress” (come definita dagli estensori) che demanda i



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

risvolti concreti in periodo futuro (a VAS approvata). Ciò è rafforzato dall'affermazione di pg. 17 del Rapporto Ambientale finale:

- *“la conseguenza è che la VAS integrerà il PTAM con considerazioni di carattere ambientale da tener presenti nei rapporti concertativi con i comuni relativi all’attuazione delle singole previsioni e nelle valutazioni di impatto ambientale relative alle opere che per caratteristiche intrinseche ne dovranno essere corredate.”;*
- *“le sequenze elencate nella fase 2 in realtà identificano elaborazioni ed approfondimenti costitutivi del “Rapporto ambientale”, che si configura pertanto come l’esplicitazione documentata di detto processo.”.*

È condivisibile invece quanto precisato a pg. 88 del Rapporto Ambientale finale:

*“L’attuale PTAM e la VAS, in corso di definizione, connessa allo stesso, come tali, comporteranno un sistema di azioni correlate, mirate alla sistematizzazione al coordinamento necessario della dinamica della vasta gamma di attività antropiche presenti e in atto, che richiedono di essere relazionate in una logica di sistema, razionalizzando i processi e soprattutto definendo un quadro unitario di controllo e regia ambientale.”.*

Per contro però, sino alla presente fase dell’iter di VAS (ormai giunto al termine), tale concetto si è tradotto esclusivamente in scelte di salvaguardia generalizzata della vasta porzione di territorio interessato (comunque vincolanti per il territorio comunale dei comuni territorialmente interessati) omettendo l’importante finalità di coordinamento/individuazione di mitigazioni/compensazioni ambientali capaci di rispondere adeguatamente agli effetti negativi immediati e futuri del piano.

A nulla contribuisce la precisazione della mancata “connotazione attuativa” del PTAM, come precisato a Pg. 13 del Rapporto Ambientale finale:

*“Poiché le tematiche sono in stretta correlazione territoriale, ne consegue che il PTAM in questione comporta configurazione di tipo “aperto” rientrante essenzialmente nella categoria di “strategico” (non avendo connotati di “strutturale” e “attuativo”)”.*

Tra le conseguenze dirette dell’approvazione del PTAM si annovera infatti la contestuale



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

entrata in vigore degli azzonamenti di piano e delle relative NTA, con immediata e conseguente necessità di recepimento dei relativi contenuti da parte dei 4 Comuni territorialmente interessati attraverso gli strumenti urbanistici locali. Solo a pg. 88 del Rapporto Ambientale finale viene enunciato tale concetto (che si contrappone a quello precedente esposto):

*“Inoltre i PGT dei comuni coinvolti e contermini (Castenedolo, Montirone, Ghedi e Montichiari) già a livello di “documento di piano” ex art. 8 della L.R. 12/05, con le rispettive concomitanti VAS dovranno necessariamente recepire, sin dallo stadio attuale (in itinere) contenuti, indicazioni e prescrizioni del presente PTAM e relativa VAS.”*

### **3.2. “Schema di PTAM” e “VAS del PTAM” - il Quadro progettuale**

Per la sua natura di Valutazione Ambientale degli effetti di un piano, anche la VAS del PTAM deve necessariamente avere per oggetto i possibili sviluppi futuri dell'area (quadro progettuale) oggetto di pianificazione. Nello schema di PTAM recepito dalla Provincia di Brescia con DGP n. 735 del 28.12.2005, tali possibili sviluppi vengono riassunti rispettivamente negli scenari (breve-medio e lungo termine) e nelle macrofasi che hanno condotto gli estensori dello schema di PTAM alle perimetrazioni degli ambiti e alle relative NTA.

Al fine di procedere nell'analisi di detti elementi progettuali, si riportano di seguito dapprima gli estratti dal PTAM che inquadrano tali aspetti progettuali del piano, successivamente gli estratti del Rapporto Ambientale finale in cui viene esplicitato l'oggetto della VAS del PTAM. In entrambi i casi verranno evidenziati in carattere *“sottolineato”* gli aspetti ritenuti più importanti.

---

#### **Schema PTAM, relazione - DGP n. 735 del 28.12.2005. Pg. 64 e succ.**

##### *3.4 Gli scenari*

*(...)*

*Gli scenari dello studio citato rappresentano un buon approccio alla tematica del ruolo dell'aeroporto nel sistema del nord Italia ma non tengono in conto l'effettivo stato di programmazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie e delle volontà realizzative anche indipendentemente dal potenziamento dell'aeroporto. Lo scenario di massima utilizzazione dell'aeroporto non tiene in conto inoltre di limitazioni derivate dalla presenza dell'aeroporto*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

militare di Ghedi, da necessità progettuali del lay-out complessivo o da problemi di relazione con le popolazioni interessate dagli effetti di disturbo per cui si riduce la capacità – obiettivo ai 2/3 di quella stimata dal RER pur rimanendo nella classificazione HUB e restando comunque aperti a ulteriori sviluppi da collocare oltre gli orizzonti previsionali del presente piano (2 a macrofase).

Si è cercato quindi di riportare in un quadro meno ipotetico e più coeso la tematica progettuale del piano d'area nel suo complesso riferendolo a tre scenari fondamentali per comodità assegnati al breve (3-5 anni), medio (5-10 anni) e lungo periodo (10-20 anni).

I dati di traffico di questi scenari sono desunti interpolando i dimensionamenti socio – economici dello studio affidato dalla Provincia di Brescia all'Università di Brescia.

In relazione al carattere di processualità le previsioni di piano sono articolate in tre scenari a breve, medio e lungo termine, tra loro coerenti e compatibili ma implicanti al proprio livello, ulteriori scelte e alternative progettuali. Ai vari scenari si possono ricondurre le varie considerazioni di tipo ambientale e sociale.

Scenari ulteriori, definiti più avanti 2 a macrofase sono troppo lontani nel tempo per poterli sottoporre a previsioni e verifiche, ma non devono essere impediti dalle realizzazioni di interventi sul territorio.

#### 3.4.1 Scenario a breve termine

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

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

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

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

#### 3.4.2 Scenario a medio termine

Nello scenario di medio termine (5-10 anni) sarà realizzata la tratta Milano – Verona della linea ferroviaria AC/AV Lisbona- Kiev con l'attivazione della fermata lungo la linea AC/AV. La stazione dell' AC/AV, in corrispondenza della quale si insedierà l'aerostazione, caratterizzerà lo scalo di Montichiari rendendolo complementare a quello di Malpensa



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

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

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

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

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

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

### *3.4.3 Scenario a lungo termine*

*Nello scenario di lungo termine (10-20 anni), dovrà essere valutata con la Società concessionaria, le Autorità militari, gli attori pubblici la possibilità di realizzare una seconda pista prevedibilmente posizionata a sud-ovest di quella attuale e parallela ad essa. Questo consentirà all'aeroporto di Montichiari di far fronte ad ulteriori prospettive di sviluppo e di assumere il ruolo di secondo HUB regionale, complementare a Malpensa. Tale soluzione potrà comportare la creazione di un unico ambito aeroportuale che, senza soluzione di continuità, comprenda l'attuale aeroporto di Montichiari e le necessarie estensioni per il raccordo a nord con la TAV, la seconda pista ed il relativo ampliamento aeroportuale, l'aerobase di Ghedi. Un simile ambito deve essere servito da corridoi infrastrutturali stradali e ferroviari in grado di connettere i vari accessi aeroportuali (passeggeri, fornitori, merci) e delle attività strettamente connesse (cargo center, manutenzione, alberghi, uffici).*

*E' prevista, oltre la TAV, la ferrovia metropolitana e una nuova configurazione per la SP37.*

## **Schema PTAM, relazione - DGP n. 735 del 28.12.2005. Pg. 77 e succ.**

### *3.7 Previsioni aeroportuali*

*(...)*

*Pertanto il tipo di analisi elaborata ha tenuto in considerazione due possibili Macro Fasi, che dovranno essere sviluppate con i relativi Piani di sviluppo aeroportuali, in relazione alla tipologia dello scalo in esame (Brescia-Montichiari) con particolare riferimento alle risorse*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

socio-economiche ed alle capacità ricettive sia attuali che future nella prima, ed alle potenzialità offerte dalla aggregabilità infrastrutturale con l'Aeroporto di Ghedi nella seconda. Ovviamente entrambe le fasi, nei termini previsti dalle norme attuali e di quelle che dovessero entrare in vigore durante l'esecuzione degli interventi di potenziamento dell'aeroporto, dovranno attuarsi nel rispetto assoluto dell'ambiente e del relativo sistema antropico adottando ogni tipo di misura di eliminazione o, dove non fosse possibile, di mitigazione dei vari impatti sul territorio.

(...)

Le scelte, che il Piano Territoriale Regionale d'Area intende attuare sul territorio in modo specifico, hanno portato all'individuazione di un ambito di concertazione che coinvolge uno spazio territoriale ben delimitato definito dall' art. 100 delle norme tecniche di attuazione del PTCP della Provincia di Brescia (adottato con Del. Cons. Prov. n° 41 del 3 novembre 2003).

Questo scenario fa propendere per le seguenti scelte programmatiche:

- 1a MACRO FASE - Sviluppo dell'aeroporto di Montichiari (2005-2025) con 2a pista parallela;
- 2a MACRO FASE - Sviluppo del Sistema aeroportuale di Montichiari e Ghedi (2026-2045)

Ovviamente questo programma è fortemente condizionato, dalla variabile "tempo" in cui si prospetteranno le opportunità e le criticità, oggi ancora contenibili. Si dovrà tener conto di alcune variabili che potranno modificare la pianificazione territoriale in relazione ai tempi con cui i vari Enti competenti realizzeranno le rispettive infrastrutture (TAV, G.D'Annunzio, Provincia, FFS, ANAS ect.). Quindi ogni mutamento territoriale, sviluppato in senso contrario, o quanto meno che ostacoli o limiti la realizzazione della macro-fasi, potrà mutare le prospettive a lungo termine in modo sostanziale.

### **Schema PTAM, relazione - DGP n. 735 del 28.12.2005. Pg. 78 e succ.**

#### **3.9.3 Seconda macro - fase (2026-2045) - Linee generali dell'intervento**

Il Piano Territoriale d'area per lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari non deve in alcun modo precludere, sotto l'aspetto urbanistico- edilizio, l'ineguagliabile patrimonio del possibile sistema aeroportuale Montichiari – Ghedi.

L'idea pianificatoria di lungo periodo (indicativamente 2045 – anno riferito ad un'eventuale concessione di gestione totale quarantennale convenzionata tra ENAC e società aeroporto a partire dall'anno di stipula) predilige la scelta di ricorrere all'uso del vicino impianto aeroportuale di Ghedi che dovrà essere trasferito dal Demanio Militare al Demanio Civile (ENAC). Tutto ciò armonizzato con interventi di mitigazione e contenimento dell'impatto ambientale, poiché le aree che verrebbero vincolate per la connessione fra i due aeroporti esistenti dovranno servire unicamente per ricevere le infrastrutture di supporto al futuro aeroporto.

E' evidente il vantaggio, in termini socio-politici e tecnico economici, della suddetta preferenza, in quanto l'attuabilità resterebbe vincolata sostanzialmente alla disponibilità del nuovo sedime aeroportuale.

Viceversa, nel caso in cui la dismissione delle attività aeronautica di Ghedi non fosse



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

possibile neppure nel lungo termine, si renderebbe urbanisticamente necessario individuare ipotesi alternative.

Tali ipotesi esamineranno la possibilità di realizzare nuove piste aeroportuali parallele e trasversali a quella dell'aeroporto di Montichiari affinché possa essere ottimizzato il coefficiente di utilizzo delle infrastrutture di volo anche in presenza di venti trasversi all'attuale orientamento.

L'ubicazione delle nuove infrastrutture di volo dovrà essere preceduta da approfonditi studi aeronautici per l'orientamento ed ambientali per l'impatto da esse derivanti.

La Regione Lombardia sta già procedendo ad effettuare studi di fattibilità relativi ai collegamenti stradali e ferroviari nella prospettiva di sviluppo dell'aeroporto di Brescia Montichiari.

Questi indirizzi ben si conciliano con le esigenze di potenziamento della prima macrofase, dell'aeroporto di Montichiari per il quale sono state previste le seguenti attività:

- acquisizione delle aree interessate dal programma di sviluppo aeroportuale;
- applicazione della normativa relativa alla revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96;
- applicazione dei vincoli aeronautici nel rispetto del "Decreto Ministeriale 23.05.2002 (Recepimento dell'Annesso ICAO n 14 "Aerodromi" 3a edizione luglio 1999 e successivi emendamenti) e del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti (ed. 27.11.2002, 1° emendamento 07.08.03, 2° emendamento 21.10.03 e s.m.i).

### 3.11 - Il progetto urbanistico

Ai fini progettuali, dell'esposizione precedente, si deduce che si devono tenere in considerazione i seguenti elementi (che si traducono integralmente nelle NTA del PTAM – ndr):

A. Orizzonti temporali, con gradi diversi di possibilità di definizione delle previsioni

- 1 a macrofase

Breve periodo opere già programmate dall'ente aeroportuale;

Medio periodo funzionalità massima raggiungibile con adeguamenti della pista attuale fino a 10 mil passeggeri o unità di carico;

Lungo periodo funzionalità raggiungibile con ulteriori configurazioni dell'assetto aeronautico fino a 20-25 mil di passeggeri o unità di carico.

- 2 a macrofase

Utilizzazione degli impianti dell'aeroporto di Ghedi con ulteriori espansioni del traffico.

B. Categorie di destinazioni territoriali, in relazione alle necessità tecniche, opportunità economiche e impatti dell'aeroporto nelle sue varie fasi di espansione

(...)

C. Distribuzione nello spazio delle destinazioni

(...)



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

**Schema PTAM, relazione - DGP n. 735 del 28.12.2005. Pg. 129 e succ.**

*4.5.6 Stima dell'impatto economico occupazionale*

*Scenari di sviluppo occupazionale dell'Aeroporto di Montichiari Gli scenari di sviluppo ipotizzati dal Piano Territoriale d'Area di Montichiari sono ragionevolmente ridotti rispetto a quelli previsti dallo studio IRER/CLAS che considerava, nel lungo periodo, il caso limite di inattività degli altri scali del nord Italia, a fronte di un'aspettativa di forte crescita del traffico aereo nel prossimo ventennio. Inoltre, sono state aggiornate le soglie temporali di riferimento considerando come anno zero il 2005.*

*Scenari di sviluppo aeroportuale:*

*I dati relativi alla situazione attuale e di sviluppo a breve termine sono tratti dalla relazione sullo sviluppo aeroportuale di breve termine della Società Catullo, gli scenari di medio e lungo termine fanno invece riferimento allo Studio IRER/CLAS.*

**Rapporto Ambientale VAS del PTAM ves. finale del 18.10.2006. Pg. 78 e succ.**

*Per quanto attiene allo scenario a breve termine (5 anni), lo stesso in realtà si limita a delineare sostanzialmente il trend fisiologico dello sviluppo dell'esistente attrezzatura aeroportuale, integrato da un'opera infrastrutturale stradale (raccordo tra SP19 e A4), che rientra in un più generale quadro di razionalizzazione dello scorrimento della viabilità territoriale primaria e si configura quindi come una previsione attuativa di un programma con contenuti limitati i cui effetti ambientali sono già affrontati e specificati in sede di VIA.*

*A medio termine (10 anni) viene invece delineato un quadro previsionale, che ha quale riferimento fondamentale l'attuazione della linea AC/AV (con relativa stazione, interconnessa con l'aeroporto) in esecuzione del corridoio 5 (Lione-Kiev) che, pur ricompresa nella Delibera CIPE del 06/04/2006 (che aggiorna i costi del programma 2001 della Legge Obiettivo), allo stato attuale non risulta finanziata.*

*A lungo termine (20 anni) il quadro evolutivo legato al potenziamento dell'aeroporto è ancora più sfumato e dovrà comunque essere supportato dalla riapertura del processo di VAS.*

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

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



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

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

*Non può essere disconosciuto che una prospettiva di ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Montichiari (così come delineata nel PTAM sul lungo periodo) debba risultare correlata alla dismissione dell'aeroporto militare di Ghedi (prospettiva attualmente estranea all'ambito decisionale delle autorità preposte al presente PTAM), ma che sola consentirebbe il soddisfacimento di un bilancio ambientale in più ampia prospettiva e a più lungo termine.*

**Rapporto Ambientale VAS del PTAM ves. finale del 18.10.2006. Pg. 81 e succ.**

*A.2.1.1 Ambito di influenza (scoping) e definizione delle portate delle informazioni da includere nel rapporto ambientale*

*I riferimenti di cui sopra, che a loro volta incidono sulla natura, estensione ed approfondimento da includere nel rapporto ambientale, riguardano:*

- *gli scenari temporali già prospettati in breve, medio e lungo periodo dal PTAM e considerati dalla presente VAS con diversi livelli di approfondimento in relazione alle informazioni disponibili, tenuto conto dell'incremento di indeterminazione dei fattori con l'allontanarsi dell'orizzonte previsionale;*

**Rapporto Ambientale VAS del PTAM ves. finale del 18.10.2006. Pg. 85 e succ.**

*A.2.1.2 Articolazione degli obiettivi generali, scenari di riferimento del P.T.A.M. e relazioni con altri piani e programmi (analisi di coerenza esterna)*

*Come già osservato a proposito della prima sintesi degli obiettivi e scenari del PTAM, la definizione dell'orizzonte temporale, che resta il riferimento di base cui rapportare e confrontare le azioni e le alternative di P/P, si colloca sul periodo di medio termine (10 anni dilatabile sino a 15).*

*Detta scelta risulta motivata da un lato dall'esiguità degli interventi previsti a breve scadenza e, dall'altro, dalla rinuncia nella presente VAS a prospettive su un più esteso arco temporale (scarsamente plausibile per lo stato tutt'ora "fluidico" delle decisioni programmatiche fondamentali alla base del PTAM).*

*Il quadro previsionale infatti risulta sostanzialmente relazionato, o meglio subordinato, all'attivazione della linea ad Alta Velocità, che resta il presupposto per uno sviluppo aeroportuale, diversamente estremamente problematico e di incerta prospettiva.*

**Rapporto Ambientale VAS del PTAM ves. finale del 18.10.2006. Pg. 90 e succ.**

*A.2.2 Identificazione delle azioni costitutive del PTAM tramite elaborazione di schede tematiche finalità – azioni*

*Gli incontri già svolti, preliminarmente ed a livello informale con enti ed uffici istituzionalmente preposti ad aspetti ambientali, hanno consentito di formulare un quadro conoscitivo essenziale circa lo "status" del territorio e la gamma delle relative componenti ambientali e di ricondurre- disaggregare i contenuti e le finalità di base del PTAM ad una pluralità di obiettivi specifici valutati per i conseguenziali effetti ambientali, riferiti allo scenario di medio periodo (10-15 anni).*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

L'attuale volume di traffico dell'aeroporto di Montichiari (attualmente basato su circa 20 voli giornalieri) si presenta tale da comportare, tutt'al più, un aggiornamento dell'attuale VIA e non tale da dar luogo a un PTAM.

(...)

la prospettiva di un effettivo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari risulta correlata alla concretizzazione del programma della linea ferroviaria AC/AV del corridoio 5, così come da progetto preliminare CIPE tale da relazionare la Lombardia orientale con i principali centri europei.

Il programma AC/AV, una volta che fosse confermato con la relativa stazione connessa all'aeroporto, consentirebbe quindi alla regione Lombardia di configurare una volta per tutte un chiaro e puntuale piano / programma aeroportuale regionale, trasformando il cosiddetto scenario a medio termine, di cui al PTAM, in una concreta previsione attuativa.

La presente VAS, di conseguenza, diviene pertanto significativa pressoché esclusivamente sul presupposto di cui sopra che consentirebbe di sviluppare una struttura aeroportuale con una capacità compresa tra fino 8/10 milioni di passeggeri annui.

(...) in ogni caso tutto il quadro delle finalità specifiche e delle relative azioni resta inevitabilmente subordinato (prima che condizionato) dal sopradetto presupposto essenziale.

Non può essere disconosciuto che una prospettiva di ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Montichiari debba risultare correlata alla dismissione dell'aeroporto militare di Ghedi (prospettiva attualmente estranea all'ambito decisionale delle autorità preposte al presente PTAM), ma che sola consentirebbe il soddisfacimento di un bilancio ambientale in più ampia prospettiva e a più lungo termine.

### **Rapporto Ambientale VAS del PTAM ves. finale del 18.10.2006. Pg. 149 e succ.**

A.2.10 Documento di sintesi (sintesi non tecnica)

(...)

“La presente VAS, in considerazione di una proiezione decennale (al di là della quale verrebbe meno, come già esplicitato, l'attendibilità dell'elaborazione), si è sostanzialmente riferita ad uno scenario progettuale- previsionale fino a 10 milioni di passeggeri anno.”

-----

Come emerge infatti dal confronto tra il quadro progettuale dichiarato nello schema di Piano e il quadro progettuale indagato nella VAS:

- il quadro progettuale a lungo termine proposto dallo schema di PTAM si ispira esclusivamente allo studio IRER-CLAS “Analisi del sistema aeroportuale e delle potenzialità dello scalo di Brescia Montichiari nel contesto del mercato nord Italia” che propone scenari molto ipotetici e si basa sulla potenzialità dell'aeroporto di Montichiari esclusivamente in termini



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

di concorrenzialità con gli altri aeroporti del nord Italia, trascurando ogni altra condizione esterna. **Il quadro progettuale della VAS del PTAM recepisce solo parzialmente il quadro progettuale dello schema di PTAM dichiarando di non indagare, volutamente, gli scenari a lungo termine;**

- la prospettiva di sviluppo ipotizzata nello schema di PTAM contempla due macrofasi (2005-2025 e 2026-2045) e suddivide la prima macrofase in tre scenari (breve-medio-lungo termine). Sull'ipotetica realizzazione di tali due presunte macrofasi il PTAM fonda l'individuazione delle aree del territorio assoggettate a vincoli-limitazioni e delle relative NTA ad esse associate;
- la VAS del PTAM, per contro, 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.

L'impostazione di VAS limitata agli scenari temporalmente più vicini è riconducibile sia alla dichiarata mancanza di elementi ufficiali e fondati circa il reale sviluppo dell'area (e conseguentemente alla realizzabilità degli scenari a lungo termine) sia, soprattutto, all'impossibilità di prevedere le strategie militari legate all'aerobase di Ghedi.

La struttura militare e la sua attuale/futura attività rappresentano infatti elementi di estrema incertezza nell'ambito della pianificazione territoriale dell'area in oggetto e, se tale aspetto ormai assodato può eventualmente supportare la scelta di non spingere le indagini a lungo termine (apportando comunque infondatezza alla VAS e di conseguenza allo schema di PTAM stesso), non può invece considerarsi giustificabile la scelta di non aver considerato né l'attuale presenza (e i relativi effetti, cumulabili con quelli delle altre



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

opere considerate nella VAS) né possibili alternative di sviluppo dell'area che considerino il mantenimento dell'aerobase e/o la sua possibile estensione (ipotesi non escludibile a priori).

A Pg. 159 del Rapporto Ambientale finale si legge:

*“Inoltre non è stato possibile effettuare valutazioni e quindi formulare proposte di interventi, neppure a livello di mitigazione, per indisponibilità di dati al riguardo (pur comprendendo necessità di riservatezza militare) circa consistenze e attività dell'aeroporto di Ghedi. Per quest'ultimo infatti non è possibile ovviamente prefigurare una dismissione benché con evidenza possa considerarsi ridimensionato il relativo ruolo strategico e quindi anche di sussistenza con l'avvenuta scomparsa nello scacchiere europeo dell'antagonismo bipolare di cui al Patto di Varsavia.”*

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 di tale struttura aeroportuale militare che, con la sua attività, caratterizza in modo non trascurabile il territorio indagato e il grado di pressione sulle componenti ambientali.

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.



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

**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.**

Tale ipotesi è individuata sulla cartografia di PTAM nello scenario di medio-lungo periodo (e introdotta all'art. 20 delle NTA) quale semplice tracciato con stazione di interscambio in corrispondenza della stazione ferroviaria 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 in brevissimo tempo dato l'ormai avanzato stato di progetto delle infrastrutture principali (problemi di quote, viadotti, infrastrutture tecniche ausiliarie, ecc.).

### **3.3. Aspetti programmatici**

Si ribadisce quanto già evidenziato nelle osservazioni precedentemente trasmesse.

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 molteplici casi è stata definitivamente lasciata ai posteri la fase di attuazione del PTAM, demandando il compito propositivo ai Comuni mediante gli strumenti di pianificazione locale (PGT e relativa VAS). Si ritiene che ciò sia in contrasto con il ruolo sovraordinato e di coordinamento che il PTAM dovrebbe assumere nei confronti dei PGT. I Comuni non possono



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

essere chiamati a partecipare solo laddove vi sia la necessità di risolvere questioni lasciate aperte a livello sovracomunale, senza peraltro disporre delle linee programmatiche di azione (ambientali e non) in quanto non individuate/concertate nel PTAM né nella VAS del Piano.

**È demandata alla pianificazione comunale (PGT) anche l'individuazione di interventi di mitigazione specifici, mentre sarebbe opportuno operare scelte condivise a scala sovracomunale, per evitare che ciascuno dei 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM operi in direzioni differenti e per conferire maggior forza ed efficacia alle mitigazioni previste.**

Il significato di tali osservazioni è ben riassunto dai principi enunciati a pg. 95 del Rapporto Ambientale finale:

*“Il PTAM riguarda in modo solo apparentemente marginale i sistemi insediativi dei 4 comuni coinvolti, ponendo di fatto una serie di indicazioni prescrittive per gli ambiti interessati del sistema aeroportuale dalla infrastruttura AC/AV e dalle relative funzioni complementari e sinergiche, precludendo azioni e interventi non compatibili.*

*(...) I diversi PGT da un lato dovranno, a fronte dell'obiettivo generale volto al contenimento del consumo del suolo e alla riqualificazione dell'edificato esistente, opportunamente recepire una serie di indicazioni atte a ricompattare il tessuto urbano (aumentando la densità edilizia media, evitando tipologie scarsamente compatibili, precludendo interventi isolati) ma soprattutto mirate ad una qualità edilizia più avanzata ed innovativa.*

*(...) Necessariamente i 4 PGT dovrebbero risultare armonizzati e in sintonia non solo per le previsioni infrastrutturali locali ma anche per le norme di attuazione mirate al raggiungimento di una diffusa qualità urbana, avvalendosi di promozioni ed incentivi che il PTAM in fase attuativa dovrà ripartire sul sistema circostante, senza limitarsi all'adozione di interventi di mitigazione e minimizzazione di ricadute ed effetti connessi alla struttura aeroportuale.”*

In merito a ciò, si riporta inoltre il concetto esposto a pg. 88 del Rapporto Ambientale finale, già presentato precedentemente:

*“Inoltre i PGT dei comuni coinvolti e contermini (Castenedolo, Montirone, Ghedi e*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*Montichiari) già a livello di “documento di piano” ex art. 8 della L.R. 12/05, con le rispettive concomitanti VAS dovranno necessariamente recepire, sin dallo stadio attuale (in itinere) contenuti, indicazioni e prescrizioni del presente PTAM e relativa VAS.”*

**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.

### **3.4. Il Quadro ricognitivo per la dimensione ambientale**

Il “Quadro ricognitivo per la dimensione ambientale” è stato affrontato essenzialmente mediante le schede tematiche introduttive esclusivamente recependo la normativa vigente e comunque prive di elementi definibili “di indagine” e/o “di valutazione ambientale”.

Secondo gli estensori della VAS, le prime bozze del documento avrebbero dovuto essere approfondite recependo le risultanze dei tavoli tematici. In realtà, nelle ultime bozze di documentazione “*rev. Ottobre 2006*” e “*rev. 10 Ottobre 2006*” sono state apportate soltanto modifiche non sostanziali alla suddetta prima bozza (già priva di contenuti di indagine e valutazione ambientale).

Uniche evidenze di un contributo di livello scientifico congruo all’importanza delle tematiche analizzate (che ha esulato comunque dalle risultanze dei tavoli tecnici), sono gli approfondimenti condotti in merito a “*Il contesto delle aree protette, il contesto agricolo, forestale, faunistico-*

21 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*venatorio, l'inquadramento nel progetto di rete ecologica provinciale in relazione al PTAM*" (allegato 2 al Rapporto Ambientale finale) e alla "*Valutazione di sostenibilità acustica*" (allegato 3 al Rapporto Ambientale finale), condotti da/per la Provincia di Brescia e comunque mai condivisi in sede di Conferenza di Valutazione. **Ad eccezione di tali due ambiti di indagine (in merito ai quali si relazionerà in seguito) 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.**

Indagando le valutazioni presentate nel Rapporto Ambientale finale in merito agli approfondimenti di indagine (allegati 2 e 3) è emerso quanto segue.

#### 3.4.1. Il contesto delle aree protette, agricolo, forestale, faunistico-venatorio

Riconoscendo la ricchezza dei contenuti di indagine e la qualità del lavoro svolto dagli estensori dell'approfondimento di settore, in particolare considerando l'esiguo lasso temporale a disposizione (evidenziato anche dagli stessi estensori), nel presente capitolo verranno evidenziati gli aspetti che secondo gli scriventi necessitano di approfondimenti/chiarimenti.

##### 3.4.1.1. Necessità di approfondimenti di indagine

La necessità di ulteriori approfondimenti è più volte evidenziata anche dagli stessi estensori che, in più punti dello studio di settore dichiarano:

*“Come evidenziato dal lavoro sopra esposto l'area di studio insiste su di un territorio ad alta vocazione agricola. La sovrapposizione del perimetro alla IGT Montenetto a Nord implica il perfezionamento dello studio nel comune di Castenedolo dove ricadono le Uve ascritte a quest'area. (...) In questa fase inoltre non è stato possibile georeferenziare ogni singola azienda, si rimanda ad un successivo studio approfondito il censimento d'ogni singola azienda all'interno dell'area indicata. I suggerimenti proposti da questo Settore si indirizzano verso la redazione di uno studio maggiormente particolareggiato delle aziende agricole che insistono sull'area d'ampliamento, con la georeferenziazione delle strutture produttive ed un'analisi particolareggiata d'ogni singola coltura sui mappali interessati.”*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

(pg. 12 e seg.);

*“Per quel che riguarda il disturbo diretto alle specie animali presenti non sono disponibili i dati relativi alla presenza ed alla densità relativa delle specie, né studi inerenti la vocazionalità, e quindi le densità potenziali, del territorio in esame. Ai fini di un’analisi dei possibili effetti degli interventi ammessi, sulle popolazioni animali, si rende necessario procedere ad un’analisi delle vocazionalità faunistiche del territorio ed al censimento delle specie presenti. Quest’ultima analisi consentirebbe di effettuare delle valutazioni rispetto ad eventuali fluttuazioni dei valori delle popolazioni in funzione degli interventi legati all’ipotesi di ampliamento dell’area aeroportuale. La conoscenza degli indici di vocazionalità faunistica è invece necessaria per poter apportare eventuali correttivi gestionali nel caso in cui si verificassero delle riduzioni significative della consistenza delle popolazioni specifiche.”* (pg. 16);

*“E’ evidente che il raggiungimento degli obiettivi sopra descritti non possa prescindere dal mantenimento di un deflusso idrico adeguato, a tal fine si ritiene opportuno proporre l’effettuazione di un’analisi dell’utilizzo delle risorse idriche disponibili e l’avvio di un monitoraggio quali-quantitativo delle popolazioni di fauna acquatica.”* (pg.17).

Anche da tale aspetto 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.

#### 3.4.1.2. Reflui zootecnici e consumo indotto di suolo

Aspetto di particolare importanza è quello dei reflui zootecnici che, anche in relazione al possibile consumo di suolo indotto dallo sviluppo dell’area, rischia di rappresentare una tra le maggiori criticità ambientali indotte. L’unica risposta dello studio di settore è a pg. 13, in cui si afferma:

*“Per quanto concerne la situazione reflui zootecnici, in fase di studio è stata*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*ipotizzata una soluzione di sicuro interesse per ovviare all'eventuale terreno perso per la pratica agronomica di spandimento, consistente nella creazione di vasche per la raccolta del liquame e recupero di energia tramite biogas prodotto."*

Si sottolinea che preferire ad azioni di coordinamento-incentivazione-finanziamento (come quelle richieste alla Provincia), 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.

La suesposta proposta, inoltre, evidenzia una carente conoscenza tecnico-scientifica del settore zootecnico della zona e, in particolare, delle strutture aziendali di allevamento esistenti. Infatti, in ottemperanza di quanto previsto dal regolamento attuativo della LR 37/93, tutti gli allevamenti delle diverse specie animali presenti sono già necessariamente dotati di idonee vasche di stoccaggio e maturazione liquami.

Si evidenzia, inoltre, che gli impianti di trattamento liquami che comportano la formazione di biogas, oltre ad avere produzioni di biogas in limitate quantità, talvolta appena sufficienti all'autofunzionamento, non consentono comunque l'abbattimento del tenore di azoto, elemento responsabile della formazione dei nitrati. Pertanto, senza l'adozione di idonei sistemi di denitrificazione (ad oggi non diffusi), è attesa invariata la quantità di terreni necessari per lo spandimento. I costi di realizzazione degli impianti per la produzione di biogas (peraltro difficilmente ammortizzabili), 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. Il mancato funzionamento del depuratore di Visano è la conferma di tali problematiche indotte: pur se realizzato con finanziamenti pubblici è incorso in molteplici problematiche gestionali.

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 (a pg. 13 dell'Allegato 2 si legge *"Per quanto concerne i piani d'utilizzo dei reflui zootecnici, dalla stima ottenuta si*

24 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*evidenzia come circa il 70% della superficie agricola disponibile sia già utilizzata per tale pratica ed una riduzione di tali superficie, considerando le distanze imposte per tale pratica agronomica, implicherebbe un sicuro vincolo per possibili ampliamenti delle aziende zootecniche locali.”).*

Tale problematica risulta ancora più rilevante per la zootecnia della zona considerando i recenti risultati di indagine e i conseguenti provvedimenti discendenti dall'approvazione del Programma di Tutela ed Uso delle Acque (PTUA) della R.L.

#### *3.4.1.3. Aziende assoggettate a Misura H*

Viene confermato che *“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.”*. 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).

#### *3.4.1.4. Introduzione di formazioni boscate e elementi arborei di mascheramento*

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 *“buffer che permettano il mascheramento con elementi arborei ed arbustivi”* oltre che *“lungo il perimetro dell'area aeroportuale”*, anche e soprattutto in concomitanza delle infrastrutture di trasporto lineari (AC/AV, SP 19).

In merito alla linea AC/AV, in particolare, molto critica si manifesta la situazione del Comune di Montirone anche alla luce della proposta avanzata dalla Provincia di Brescia e inserita nelle tavole del PTAM il territorio comunale: l'interconnessione est – linea AV treni passeggeri in uscita da Brescia. Tale nuova configurazione comporterebbe un'ulteriore pressione ambientale sul territorio rappresentata dal duplice transito della linea AC/AV – merci e passeggeri. Ferma restando la netta contrarietà al transito della linea AC/AV sul territorio (già esposta nelle sedi

25 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

opportune), nel caso di realizzazione di tale intervento gli interventi mitigativi ricopriranno un ruolo fondamentale oltre che in concomitanza dell'opera (barriere lineari), anche in forme boschive areali di corredo al fine di minimizzare ulteriormente gli effetti negativi dell'opera. Analoghe considerazioni valgono per il tratto stradale della SP 19.

*3.4.1.5. Valutazioni, mitigazioni e conclusioni dello Studio del contesto delle aree protette, agricolo, forestale, faunistico-venatorio*

Si evidenzia che, a conclusione del lavoro, 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.

*3.4.2. Valutazione di Sostenibilità Acustica*

Riconoscendo la qualità del lavoro svolto per detta complessa valutazione di settore, in particolare considerando il ridotto lasso temporale a disposizione di ARPA (sottoscrizione convenzione ARPA-Provincia di Brescia: ottobre 2006), nel presente capitolo verranno evidenziati gli aspetti che secondo gli scriventi necessitano di approfondimenti/chiarimenti.

Si tiene a precisare comunque che detta valutazione di settore è stata presentata ai quattro comuni territorialmente interessati dal PTAM in un tavolo tecnico tenutosi in data 20.10.06 (due giorni dopo la pubblicazione del Rapporto Ambientale finale avvenuta il 18.10.06). In virtù di tale impostazione del lavoro, ci si chiede quale avrebbe potuto essere l'apporto dei 4 Comuni, in tema di rumorosità aeroportuale.

Analoghe considerazioni valgono anche in merito alle due assemblee pubbliche di presentazione (29.09.06 per gli Enti territoriali; 06.10.06 pubblico e altri soggetti), poiché anche in occasione di dette assemblee il lavoro non era ancora stato concluso.

Si riporta in merito un estratto della premessa del lavoro di ARPA (pg. 4): *“Nell’ottobre 2006 è stata sottoscritta una convenzione tra la Provincia di Brescia e l’Agenzia Regionale di*



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*Protezione Ambientale (ARPA) della Lombardia per sviluppare l'analisi degli impatti derivanti dal rumore, ed in particolare quello di origine aeroportuale, nell'ambito della realizzazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.”*

*3.4.2.1. Fasi di lavoro e obiettivi della Valutazione*

Il lavoro è stato sviluppato nelle tre fasi seguenti:

- 1) costruzione dello scenario di riferimento e prime valutazioni di impatto acustico. Vengono stimate ed analizzate le curve di isolivello degli indicatori di impatto acustico LVA, Lden e Lnight nell'intorno dell'aeroporto di Brescia Montichiari, per l'anno 2005 (stato di fatto);*
- 2) formulazione di ipotesi di indicatori di sostenibilità acustica da utilizzare nelle fasi della Valutazione Ambientale Strategica (VAS);*
- 3) valutazione di sostenibilità acustica e redazione del presente rapporto.*

Lo svolgimento delle tre fasi di cui sopra è stato quindi finalizzato:

- alla verifica della situazione acustica nello stato di fatto (2005);
- all'individuazione di idonei indicatori di sostenibilità ambientale;
- a valutare la sostenibilità acustica del PTAM nell'ambito della VAS.

Particolare importanza riveste inoltre la raccolta dei primi elementi di indagine finalizzati all'individuazione delle aree del territorio contraddistinte da livello acustico di rumore aeroportuale superiore a 60 decibel (*“valore di riferimento per l'inibizione di edificazioni residenziali?”*) che, a tutti gli effetti, rappresenta il principale fattore limitante per lo sviluppo urbanistico del territorio. Ciò in relazione a quanto previsto all'art. 27 delle NTA dello schema di PTAM e nel Rapporto Ambientale finale, dei quali si riportano i relativi estratti da cui emerge la prescrizione che *“Ad esclusione delle destinazioni aeroportuali non potrà essere prevista nuova residenza e nuovi servizi pubblici previsti ai sensi di legge nella CLASSE I “aree particolarmente protette” nell'allegato tabella A del D.P.C.M. 14/11/97 oltre a quelli già ricompresi nei PRG vigenti in ambiti contraddistinti da livello acustico di rumore aeroportuale superiore a 60 decibel”*:



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

### **NTA Schema PTAM - DGP n. 735 del 28.12.2005**

#### *Art. 27 - ZONE SOGGETTE A INQUINAMENTO ACUSTICO*

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

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

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

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

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

### **Rapporto Ambientale VAS del PTAM ves. finale del 18.10.2006. Pg. 137 e succ.**

#### *Cap. 5.3 Azioni ulteriori della provincia zone soggette ad inquinamento acustico*

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

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

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

*Non potranno essere previste nuove destinazioni residenziali o a servizi non tecnici oltre a quelle già ricompresse nei PRG vigenti in ambiti contraddistinti da livello acustico di rumore aeroportuale superiore a 60 decibel.*

#### *3.4.2.2. Gli scenari considerati*

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



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

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. A pg. 27 della relazione di Valutazione di sostenibilità acustica si legge:

*“Per questi motivi non è praticabile l'ipotesi di considerare alternativo Malpensa a Montichiari, anche in uno scenario a lungo termine, a meno che non intervengano fattori rilevanti ad oggi non identificabili. Piuttosto va inquadrato uno scenario che veda una forte differenziazione delle tipologie di traffico intercontinentale tra i due scali, in particolare per il mercato passeggeri, in cui il ruolo di Montichiari sia funzionale alla presenza dell'alta velocità, e che quindi possa essere facilmente raggiungibile per quei passeggeri che devono affrontare tratte intercontinentali offerte a costi inferiori a quelli praticati dalle compagnie tradizionali.”*

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).

Questi aspetti, giustificati nel Rapporto Ambientale finale dagli estensori della VAS del PTAM con l'”*indisponibilità di dati/informazioni relativi alla struttura militare*”, rappresentano una carenza di fondo poiché, in particolare in merito alle valutazioni sul contesto acustico (bianco e post-operam), una simile realtà non può essere omessa tout-court. 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

29 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

**infrastrutture);**

- **fornire ulteriori importanti elementi ambientali a supporto/limitazione delle scelte di pianificazione territoriale e di sviluppo dell'area.**

#### 3.4.2.3. Parametri meteorologici

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.

#### 3.4.2.4. Rilievi fonometrici per inquadramento del clima acustico

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.

#### 3.4.2.5. Taratura del modello

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. Sarebbe stato importante testare l'attendibilità dei risultati del modello di simulazione sulla realtà territoriale interessata in termini di effettive emissioni acustiche delle varie tipologie di aeromobili. Ciò, eventualmente, rinunciando alla



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

validazione assoluta ed esaustiva del modello, ma cercando quantomeno di individuare un parametro di confronto utile a verificare il grado di attendibilità delle modellazioni condotte.

**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).**

#### *3.4.2.6. Profili di decollo*

In merito ai profili di decollo introdotti in input delle simulazioni si evidenzia quanto precisato a pg. 15 della Valutazione di Sostenibilità Acustica: *“In assenza di informazioni specifiche a riguardo e in presenza di vincoli legati all’utilizzo di INM in modalità di assegnazione del traffico by percentage (si veda il Paragrafo 2.7.1), è stato utilizzato il profilo di decollo STANDARD (che si riferisce alle normali modalità di decollo degli aeromobili, ed è implementato direttamente nella base dati di INM) sia per gli aeromobili di linea che per quelli dell’aviazione generale”.*

**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.**

Secondo gli scriventi, l’attività di monitoraggio fonometrico in sito di cui sopra avrebbe

31 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

potuto affinare anche in tal senso le valutazioni condotte, introducendo un ulteriore utile confronto tra i valori risultanti dall'applicazione del modello (“profili standard” in input) e i valori di pressione acustica in sito a terra, rilevati con misure fonometriche durante il decollo con “profili reali”.

#### 3.4.2.7. SID considerate

In merito alle SID considerate nello “scenario attuale” (2005) si evidenzia quanto precisato a pg. 15 della Valutazione di Sostenibilità Acustica: *“sono state utilizzate le tracce nominali, ovvero le SID pubblicate in AIP. In particolare, in assenza di qualunque informazione in merito, alla luce di una analisi generale del contesto territoriale e delle traiettorie delle SID, e inoltre tenendo conto del limitato numero di movimenti (e quindi la prevedibile modesta estensione delle curve di isolivello degli indicatori acustici calcolati) si è deciso di assegnare la totalità delle operazioni di decollo (sia di linea che di aviazione generale), tranne i cargo, alla rotta 32 ELT5R (direzione Nord-Est) considerata sufficientemente rappresentativa. Per i cargo Boeing 747 è stata invece utilizzata la rotta ELT5T (direzione Sud – Ovest). Alle rotte di decollo è stata associata la dispersione laterale secondo il modello ECAC (si veda il Paragrafo 2.3). Come rotta di atterraggio è stata utilizzata, per tutti i movimenti, quella sulla pista 32 (provenienza da Sud-Est).”*

Si chiede se tali ipotesi in 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).

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.



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

#### 3.4.2.8. Infrastrutture stradali e modellizzazione morfologica (collina di Castenedolo)

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.

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.

#### 3.4.2.9. Indicatori ambientali

Riconoscendo l'utilità degli indicatori di stato "esposizione della popolazione" e "disturbo della popolazione" si chiedono per contro chiarimenti in merito alla natura e al significato dell'indicatore "utilizzo di territorio acusticamente compromesso Sn", 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".

Il rimando al PTAM è diretto alle prescrizioni di cui all'art. 27 delle NTA che stabiliscono:

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

Si tiene a evidenziare che tale prescrizione delle NTA del PTAM rappresenta un pesante vincolo territoriale che, anche alla luce dei risultati della Valutazione di



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

Sostenibilità acustica di ARPA, rischia di limitare enormemente l'espansione urbanistica di una buona parte del territorio indagato.

Le curve di isolivello dello scenario attuale (Tav. 1A allegata alla Valutazione ARPA) evidenziano il generale superamento di LVA=60 dB(A) in gran parte del territorio già nella simulazione dello stato attuale (in particolare sul territorio di Castenedolo e Montichiari). Tale superamento generalizzato caratterizza anche gli scenari futuri (Tav. 4A, 7A, 10A, 13A allegate alla Valutazione ARPA) e nei casi di doppia pista ricomprende anche buona parte del territorio comunale di Ghedi. A ciò va aggiunto il grado di approssimazione delle simulazioni del modello rispetto alla realtà (già evidenziato precedentemente, profili di decollo standard, SID, modellizzazione della collina di Castenedolo, ecc.) che potrebbe comportare un ulteriore ampliamento delle aree sottese alle curve di isolivello effettive.

Per far comprendere la portata della prescrizione dell'art. 27 del PTAM si riportano di seguito gli artt. del D.M. 31.10.1997 relativi a:

*“art. 6 - Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale:*

*1. Le commissioni di cui all'art. 5, comma 1, del presente decreto, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.*

*2. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447:*

- zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);
- zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);
- zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A).

*3. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A).*

*(...)*

*art. 7 - Attività consentite nell'intorno aeroportuale*

*1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:*

- zona A: non sono previste limitazioni;
- zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate,



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

- zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."

Come emerge dalla lettura della norma, le limitazioni sono rivolte alla rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali con conseguenti prescrizioni sulle attività consentite all'esterno, non viceversa.

È al di fuori delle zone A, B, C che il livello del rumore aeroportuale non può superare i 60 dB(A) e non risulta, viceversa, che al di sopra di 60 dB(A) siano imposte particolari limitazioni d'uso del territorio (il D.M. 31.10.1997 prescrive limitazioni in zona B caratterizzata da LVA < 75 dB(A) e l'esclusività delle attività funzionalmente connesse con l'aeroporto solo nelle zone C caratterizzate da LVA > 75 dB(A)).

#### 3.4.2.10. Valutazioni, mitigazioni e conclusioni dello Studio ARPA

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 > 60 dB(A) che, già nello scenario attuale raggiungerebbe una superficie di 24,5 Ha.



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

Valutazione aree residenziali esposte al traffico aereo			Indicatore di sostenibilità
Anno_Indicatore	Livello	Superficie (ettari)	Sn
2005_Lva 1A (tav. 1A)	60-64	22,86	28,14
	65-69	1,64	
	>75	0,01	
2010_Lva (tav. 4A)	60-64	41,23	76,52
	65-75	11,16	
	>75	0,00	
2015_Lva pista allungata (tav.7A)	60-64	38,02	
	65-75	11,69	
	>75	0,00	
2015_Lva 2 piste (tav. 10A)	60-64	24,81	57,39
	65-75	8,14	
	>75	0,69	
2025_Lva (tav. 13A)	60-64	32,26	82,68
	65-75	13,32	
	>75	0,83	

A pg. 55 della Valutazione di Sostenibilità acustica si legge esclusivamente: *“Dalle valutazioni condotte appare evidente come negli scenari futuri vi possa essere un allargamento delle aree in cui potrebbe trovarsi un valore superiore a 60 dB dell’indice LVA, che rappresenta il limite inferiore dell’intorno aeroportuale: in prospettiva, sarà quindi opportuno considerare un’estensione della rete di monitoraggio del rumore per ottenere dei dati oggettivi di valutazione della rumorosità immessa, che possano essere confrontati con gli scenari evolutivi previsti nel futuro.”*

È invece da riconoscere l’auspicio di ARPA, condiviso anche dai Comuni territorialmente interessati dal PTAM e firmatari delle presenti osservazioni, in merito alla necessità di dotare l’aeroporto di Montichiari di un idoneo sistema radar (a tutt’oggi ancora assente): *“Nell’ottica di uno sviluppo del traffico per lo scalo di Montichiari si potranno*

36 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

*inevitabilmente anche problematiche relative alla gestione e al controllo del traffico aereo: è quindi molto probabile che venga installato un radar che consenta all'ENAV di seguire l'andamento del traffico. La disponibilità delle tracce radar, integrate in un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale secondo la DGR 808/05 della Regione Lombardia, consentirà di effettuare valutazioni più precise in merito alla dispersione delle traiettorie, garantendo una migliore aderenza delle curve di isolivello, e degli indicatori che ne derivano, alla realtà fattuale. Inoltre sarà possibile raccogliere informazioni in merito alle modalità di volo per adeguare le modellizzazioni che verranno via via eseguite per la valutazione degli scenari.”*

Oltre a ciò, l'unica proposta di ARPA in merito a possibili mitigazioni agli effetti rumorosi indotti dall'aeroporto è la seguente (riportata nel par. conclusivo della relaz. - pg 56):

*“Relativamente agli scenari aeroportuali 2015 e 2025 si sono considerate come operanti ed efficaci le misure di mitigazione collegate alla disponibilità di aerei meno rumorosi, classificati come “Capitolo 4”. Sarà quindi necessario, da parte degli enti preposti, assicurare che ciò avvenga nelle more del D.Lgs. 13/2005 riguardanti le “restrizioni operative”, fermi restando i provvedimenti relativi alla mappatura acustica e ai relativi piani d'azione come previsti dal D.Lgs. 194/2005.”*

### **3.5. Le mitigazioni/compensazioni ambientali**

La procedura di VAS e il Rapporto Ambientale finale non hanno apportato al PTAM la valenza ambientale richiesta per assicurare il governo del territorio e lo sviluppo sostenibile dello stesso.

L'impostazione generale, finalizzata a giustificare lo schema di PTAM già recepito e a supportare le ipotesi di sviluppo infrastrutturale, hanno condotto i proponenti a riconoscere ipotesi mitigative/compensative limitate, astratte, e comunque prive di riferimenti a possibili concreti strumenti/azioni attuativi.

Nel corso della procedura è mancata la fase di approfondimento e concertazione con i 4 Comuni territorialmente interessati dal PTAM finalizzata all'individuazione delle mitigazioni-



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

compensazioni dei potenziali effetti negativi del piano. Le uniche risposte della VAS del PTAM alla necessità di tradurre tali ipotesi mitigative/compensative in azioni concrete e coordinate, sono l'esclusiva riconferma integrale dei contenuti delle NTA dello schema di PTAM. Tali NTA, come più volte sottolineato, si limitano a "salvaguardare" in modo generalizzato il territorio dei 4 Comuni attraverso l'imposizione di nuovi e ulteriori vincoli urbanistici-territoriali sovraordinati che potevano aver ragione d'essere solo in una fase temporale precedente alla elaborazione della VAS di Piano (ottica precauzionale), in assenza di idonee valutazioni ambientali. Ma che, con la finalità di uno sviluppo sostenibile, il percorso di VAS avrebbe dovuto trasformare in interventi attuativi mitigativi/compensativi (ottica applicativa).

#### 4. CONCLUSIONI

Le presenti osservazioni hanno inteso ribadire e documentare che la procedura di Valutazione Ambientale dello schema di Piano d'Area per l'Aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari, convergente nella redazione da parte della Provincia di Brescia del Rapporto Ambientale finale (pubblicato in data 18.10.06), conduce alle seguenti conclusioni:

- 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;
- 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 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



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

---

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 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 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.

In conclusione, alla luce di quanto emerso, i Comuni territorialmente interessati dal PTAM e firmatari delle presenti osservazioni, non essendo stati messi in condizioni tali da poter esprimere parere favorevole al Rapporto Ambientale finale pubblicato in data 18.10.06, chiedono che, anche in virtù delle risultanze della procedura di VAS sin qui condotta:

- 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;
- in conseguenza a quanto sopra, vengano ridimensionati in modo coordinato con i Comuni territorialmente interessati: l'estensione delle zone sottoposte ai vincoli territoriali

39 di 40



CITTÀ DI  
GHEDI



COMUNE DI  
MONTIRONE



COMUNE DI  
CASTENEDOLO

attuali (art. 100 del PTCP) e futuri (NTA del PTAM) e il grado di limitazioni territoriali-urbanistiche imposte;

- il PTAM venga riformulato sia sulla base della ripermetroazione e ricalibrazione dei vincoli territoriali di cui sopra, sia in funzione degli elementi critici emersi in sede di VAS;
- 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.

Con l'auspicio che la procedura di VAS del PTAM non persista nella linea finora condotta, giungendo ad una definitiva e mera giustificazione dello schema di PTAM già redatto e adottato dalla Provincia di Brescia ma, come previsto dal Legislatore, funga da supporto critico a modifiche/integrazioni al piano stesso, e rappresenti comunque l'occasione per recepire il contributo di tutti gli attori istituzionali coinvolti, i Comuni firmatari delle presenti osservazioni, in qualità di enti territorialmente interessati dal PTAM chiamati ad esprimersi nella Conferenza di Valutazione della VAS, invitano la Provincia di Brescia a recepire e valutare le presenti osservazioni facendole proprie e, in ogni caso, annettendole in forma integrale agli atti costituenti la VAS del PTAM anche ai fini delle restanti fasi istruttorie e decisorie.

*Lì, 9 novembre 2006*

Il Sindaco del COMUNE DI GHEDI.....

Il Sindaco del COMUNE DI MONTIRONE.....

Il Sindaco del COMUNE DI CASTENEDOLO.....

*Allegato: osservazioni del 12.10.06 sottoscritte congiuntamente dai quattro Comuni di Ghedi, Montirone, Castenedolo e Montichiari e trasmesse alla Provincia di Brescia in data 16.10.06 (prot. Provincia di Brescia n. 133709/06).*