



DELIBERAZIONE N°VIII / 010637 Seduta del 25 NOV 20

Presidente

ROBERTO FORMIGONI

Assessori regionali

GIOVANNI ROSSONI Vice Presidente
DAVIDE BONI
GIULIO BOSCAGLI
LUCIANO BRESCIANI
MASSIMO BUSCEMI
RAFFAELE CATTANEO
ROMANO COLOZZI
LUCA DANIEL FERRAZZI

ROMANO LA RUSSA
STEFANO MAULLU
FRANCO NICOLI CRISTIANI
MASSIMO PONZONI
PIER GIANNI PROSPERINI
MARIO SCOTTI
DOMENICO ZAMBETTI
MASSIMO ZANELLO

Con l'assistenza del Segretario

Marco Pilloni

Su proposta

dell'Assessore

DAVIDE BONI

Oggetto

PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA PER L'AEROPORTO DI MONTICHIARI. AGGIORNAMENTO DELLA DGR 27 DICEMBRE 2006 N. 3952/2006 IN ORDINE AI CONTENUTI DEL PIANO E INTEGRAZIONE DELLA DGR N. 1681/2005

**CORRETTO
D'UFFICIO**

Il Dirigente **GIANANGELO BRAVO**

Il Direttore Generale **MARIO NOVA**

L'atto si compone di 16 pagine
di cui 12 pagine di allegati,
parte integrante.

M



VISTO:

- la DGR 27 dicembre 2006 n° 8/3952 con la quale si è dato avvio al procedimento di approvazione del Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) per l'aeroporto di Montichiari ai sensi degli articoli 20 e 21 della legge regionale 11 marzo 2005, n°12;
- la legge regionale 27 febbraio 2007 n° 5 che all'articolo 14 definisce le disposizioni di salvaguardia per l'aeroporto di Montichiari;
- la DGR 29 dicembre 2005 n.8/1681 con la quale sono state approvate le "modalità per la pianificazione comunale" ai sensi dell'art. 7 comma 2 della legge regionale 11 marzo 2005, n°12;

CONSIDERATO che sono state sviluppate le elaborazioni del PTRA definendo una bozza preliminare di piano con il relativo documento di scoping, presentati nella prima conferenza di valutazione ambientale (VAS) il 3 aprile 2009, e che a seguito della stessa conferenza sono pervenute osservazioni e contributi da parte di enti, associazioni e comitati locali;

CONSTATATO che i rappresentanti del Ministero della Difesa e dell' Ente nazionale aviazione civile (ENAC) hanno eccepito sugli scenari di sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, come da verbale (allegato 3) nell'incontro tenutosi in data 21 ottobre 2009, in quanto sono state assunte nuove determinazioni programmatiche circa il ruolo del vicino aeroporto di Ghedi e deve essere considerato che la gestione del traffico aereo per i tre aeroporti (Ghedi, Montichiari, Verona) fa capo ad un unico centro operativo, con una attuale capacità massima complessiva di 16 movimenti/ora da ripartire all'interno dei diversi scali, e che ciò comporta un aggiornamento delle previsioni di traffico passeggeri rispetto a quanto contenuto nella bozza preliminare del PTRA;

RITENUTO necessario rivedere alla luce delle ultime prospettazioni formulate dal Ministero della Difesa e dall' Ente nazionale aviazione civile (ENAC) gli scenari previsti





nella bozza preliminare del PTR, promuovendo una concertazione tra tutte le istituzioni che hanno titolo e competenza ad esprimersi sullo sviluppo dell'aeroporto;

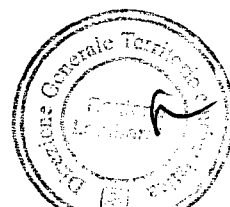
VISTA la relazione tecnica – (allegato 1) - che, sulla base delle osservazioni pervenute e degli esiti della riunione del 21 ottobre 2009, indica elementi per la prosecuzione dell'elaborazione del piano e richiama la possibilità di assumere una nuova area di riferimento per le ulteriori elaborazioni del PTR ed aggiornando nel contempo l'ambito di salvaguardia precedentemente individuato dal Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Brescia, per gli effetti del comma 5 dell'articolo 14 della legge regionale 27 febbraio 2007 n° 5 (allegato 2);

CONSIDERATO che, secondo i termini contenuti negli allegati n° 1 e 2 alla luce degli avanzamenti conseguenti ed in vista dell'approvazione del PTR, sia opportuno provvedere ad una specifica integrazione delle modalità per la pianificazione comunale contenute nella soprarichiamata DGR 29 dicembre 2005 N.8/1681 con specifico riferimento ai comuni di Montichiari, Ghedi, Montirone e Castenedolo;

PRESO ATTO dell'ordine del giorno approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.8/589 del 22 aprile 2008, con il quale si invita la Giunta regionale a recepire le richieste delle amministrazioni locali di poter riattivare le attività edilizie nell'ambito assoggettato a vincolo e condivisa l'opportunità di provvedere in merito, in ottemperanza al predetto ordine del giorno ed in coerenza con le motivazioni citate nella relazione tecnica, secondo la proposta formulata nella stessa relazione tecnica (allegato 1);

PRESO ATTO che il Tavolo di Coordinamento Interistituzionale, riunitosi in data 17 novembre 2009, ha condiviso le proposte fatte oggetto della presente deliberazione;

RISCONTRATA infine la sussistenza di progetti di intervento territoriale, in rapporto allo sviluppo del territoriale ed economico indotto dal potenziamento dell'aeroporto, ravvisando l'opportunità di garantire adeguate coerenze tra le diverse esigenze nell'ambito del quadro complessivo del PTR, e ritenuto quindi di prevedere che nel PTR stesso sia garantita





una congrua considerazione di tutte le proposte in atto ed emergenti;

VISTO il PRS dell' VIII legislatura che individua l'asse 6.5.2 " Pianificazione territoriale e difesa del suolo" e l'obiettivo operativo 6.5.2.3 " Piano Territoriale Regionale e Piani Territoriali Regionali d'Area";

VISTO il DPEFR per l'anno 2009/2011 che specifica l'obiettivo operativo 6.5.2.3 " Piano Territoriale Regionale e Piani Territoriali Regionali d'Area";

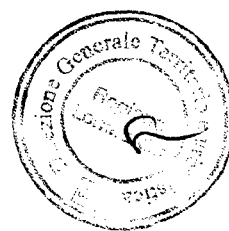
DELIBERA

1. di aggiornare la DGR 27 dicembre 2006 n. 8/3952 in ordine ai contenuti del PTR A come da relazione tecnica all'allegato 1, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
2. Di approvare le linee per l'aggiornamento della disciplina di salvaguardia per l'ambito del PTR A contenute nell'allegato 2. con riferimento all'ambito A.
3. Di approvare l'integrazione alla DGR 29 dicembre 2005 n. 8/1681 con la quale sono state approvate le "modalità per la pianificazione comunale" ai sensi dell'art. 7 comma 2 della legge regionale 11 marzo 2005, n°12 per i comuni di Montichiari, Ghedi, Montirone e Castenedolo (allegato 2 con riferimento all'areale A1).
4. Di disporre la trasmissione della presente deliberazione al Consiglio Regionale, nonché la pubblicazione della stessa sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.



IL SEGRETARIO

Marco Pilloni



ALLEGATO 1

RELAZIONE TECNICA

**PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA PER L'AEROPORTO DI MONTICHIARI -
AGGIORNAMENTO DELLA DGR 27 DICEMBRE 2006 N. 8/3952 IN ORDINE AI
CONTENUTI DEL PIANO; INTEGRAZIONE DELLA DGR 29 DICEMBRE 2005 N.8/1681
E INDIRIZZI PER LA SALVAGUARDIA TERRITORIALE.**

La programmazione regionale prevede la formazione del Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Montichiari, avente come obiettivo il potenziamento dell'aeroporto e la sua corretta integrazione nel territorio. L'obiettivo strategico si inserisce in un quadro di sviluppo potenziale che riguarda non solo il sistema aeroportuale della Lombardia, ma anche i suoi rapporti con l'organizzazione della mobilità dell'area, rispetto ai collegamenti internazionali (Corridoio V, Brennero e TAV in primo luogo), con il sistema aeroportuale veneto, e di conseguenza le relazioni con i territori del nord-est come potenziale bacino per l'aeroporto. Il piano interessa importanti sistemi territoriali individuati dal Piano Territoriale Regionale (PTR), a cavallo tra Lombardia e Veneto: il Sistema dei Laghi, il Sistema Montano, l'area Metropolitana ed il Sistema Pedemontano.

Il PTRA provvede ad una disciplina di salvaguardia del territorio interessato per lo sviluppo dell'aeroporto, nel contempo definisce la rete della mobilità di accesso, fornisce indirizzi in ordine alla localizzazione di strutture, servizi di supporto e di valorizzazione territoriale.

In data 27 dicembre 2006 con DGR 8/3952 è stata avviata l'elaborazione del Piano Territoriale Regionale d'Area e nel contempo si è intrapresa anche la procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS).

Contestualmente allo svolgimento dell'attività di elaborazione del Piano sono state introdotte, con la L.R. n. 5/2007, misure di salvaguardia, al fine di preservare il territorio dalle trasformazioni territoriali, in attesa della definizione del Piano d'area. Con la medesima legge all'articolo 14 viene data la possibilità al Consiglio Regionale di rendere o meno compatibili richieste di trasformazione territoriale.

Il Consiglio Regionale con proprie delibere n. 8/590 del 22 aprile 2008 e n. 8/817 del 3 marzo 2009 ha risposto alle richieste di compatibilità pervenute, nel contempo con DCR 8/589 del 22 aprile 2008 ha invitato la Giunta regionale *"a recepire le richieste della popolazione e degli amministratori dei comuni interessati per non continuare a bloccare qualsiasi possibilità di attività."*

Per l'elaborazione del PTRA è stata predisposta la bozza del documento preliminare di Piano, sottoposta ai tecnici facenti parte del Gruppo di Lavoro Interistituzionale, con la collaborazione dei rappresentanti gli Assessorati competenti e della Provincia di Brescia, per una valutazione in merito ai contenuti di Piano. Successivamente è stato organizzato, un incontro con le Amministrazioni Comunali territorialmente coinvolte (Montichiari, Ghedi, Montirone e Castenedolo), per la presentazione della bozza preliminare di Piano. Alla conclusione del lavoro tecnico, si è riunito il Tavolo Interistituzionale, alla presenza degli Assessori regionali competenti e quelli della provincia di Brescia, che hanno esaminato e valutato la bozza del documento preliminare di Piano,



alla quale sono state apportate alcune modifiche. Infine in data 3 aprile 2009 si è svolta la 1° Conferenza di valutazione come previsto dalla procedura di valutazione ambientale strategica.

La Regione Lombardia richiama la disponibilità di studi che evidenziano una potenzialità di crescita fino 7/8 milioni di passeggeri anno.

Di seguito vengono riportati i contributi e le osservazioni pervenute a seguito della presentazione del documento preliminare di Piano nella suddetta conferenza.

CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI A SEGUITO DELLA 1° CONFERENZA DI VALUTAZIONE DEL 3 APRILE 2009 (Enti e Associazioni)

Le osservazioni pervenute si articolano sugli aspetti ambientali, urbanistici e socio economici.

Per il tema ambientale le osservazioni si concentrano sul tema dell'inquinamento acustico, sottolineando gli impatti cumulativi dovuti all'inquinamento dell'aria, alla riqualificazione di aree estrattive e di smaltimento rifiuti e all' incremento di uso del suolo che sottrae territorio al fiorente comparto agricolo.

Si afferma che gli effetti ambientali, prodotti dallo sviluppo aeroportuale, coinvolgono non solo i comuni territorialmente interessati, ma un'area più vasta che si spinge oltre i confini amministrativi di tali comuni per giungere fino a Brescia a nord e Carpenedolo a sud.

Si suggerisce che il PTR A tenga conto degli strumenti vincolistici, quali il codice di navigazione, i Piani di rischi ed il rischio aeronautico generato dagli ATE e dagli specchi d'acqua che richiamano l'avifauna.

Relativamente al tema urbanistico viene affermata la necessità di dare corso alle previsioni industriali e artigianali programmate dalla pianificazione comunale, attualmente sospese dal vincolo di salvaguardia, suggerendo che la proposta di Piano contenga un apparato di condizioni e prescrizioni d'uso per l'attuazione di tali previsioni.

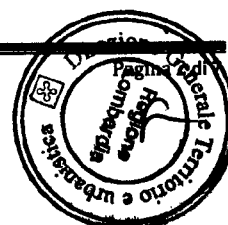
In riferimento all'assetto infrastrutturale viene chiesto di valutare gli effetti non solo di tipo ambientale, ma anche quelli relativi all'aumento del traffico da e per l'aeroporto e dai collegamenti con Brescia e con il lago di Garda, ravvisando la necessità di salvaguardia e sviluppo del sistema insediativo locale.

Relativamente al tema socio-economico si suggeriscono soluzioni di salvaguardia del sistema economico locale e di sviluppo di attività coerenti con le funzioni aeroportuali, anche per fare fronte alla crisi che molte aziende locali stanno affrontando.

CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI DEI COMUNI DI CASTENEDOLO, GHEDI, MONTIRONE, MONTICHIARI.

I Comuni si sono espressi congiuntamente in sede di conferenza di valutazione e le considerazioni si articolano sugli aspetti urbanistico e quello strettamente ambientale.

Per quanto attiene gli aspetti urbanistici viene richiesto che le amministrazioni locali siano coinvolte nella fase di concertazione delle scelte territoriali e infrastrutturali.



Viene richiesto che in questa fase si possa consentire la realizzazione di interventi di modesta entità in quanto vi sono numerose richieste di ampliamenti, necessari alla sopravvivenza di un sistema insediativo fermo ormai da anni.

Per gli aspetti ambientali viene evidenziato che, le curve isofoniche indicate nel PTR A necessitano di studi approfonditi.

Viene specificato che le infrastrutture se da un lato risolvono problemi di mobilità, dall'altro determinano un aumento di veicoli e quindi si produrrà un peggioramento della qualità dell'aria, in una zona che ha enormi problemi atmosferici, si sottolinea la necessità di monitoraggi continui definendo con apposito studio il limite massimo di sostenibilità ambientale.

Le osservazioni dei Comuni si concludono sottolineando che è necessario avere delle certezze sullo sviluppo di Malpensa, ed esprimono la loro condivisione sullo sviluppo dell'aeroporto limitandolo allo scenario intermedio (circa 10 milioni di passeggeri) come previsto nel Piano d'Area a suo tempo approvato dalla Provincia di Brescia.

CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI DEL MINISTERO DELLA DIFESA

Il Ministero della Difesa, con proprio provvedimento, ha ritenuto l'aeroporto di Ghedi strategico per la difesa nazionale, sottolinea che la gestione del traffico aereo per i tre aeroporti (Ghedi, Montichiari, Verona) fa capo ad un unico centro operativo denominato "Garda avvicinamento", con una capacità massima di 16 movimenti/ora.

Questo può comportare una limitazione del traffico passeggeri non predeterminabile, favorendo lo sviluppo del trasporto merci perché ha più flessibilità.

CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI DI Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC)

ENAC evidenzia la possibilità di sviluppo passeggeri limitata eribadisce la vocazione a cargo dell'aeroporto di Montichiari che già si occupa del trasporto postale per un quantitativo di 40.000 ton di carico.

Viene specificato che l'aeroporto di Montichiari potrà ritagliarsi un ruolo di aeroporto regionale, con uno sviluppo nel medio periodo (al 2045) di circa 2,5 / 3milioni di passeggeri e con un quantitativo di merci sino a 360.000 ton, per una stima di circa 30.000 mov/anno.

Enac, ai fini di una corretta pianificazione, è disponibile a fornire una collaborazione in relazione ai vincoli aeroportuali valutando anche quegli aspetti più territoriali quali cave, discariche e impianti attrattori di pubblico.

CONCLUSIONI

A seguito di quanto esposto si è ritenuto di assumere il complesso delle osservazioni di carattere funzionale, urbanistico e ambientale per individuare uno scenario di sviluppo per proporre un nuovo ambito di Piano, aggiornato alle più recenti determinazioni proposte dagli Enti coinvolti e rispondenti ai seguenti indirizzi:

- 1) La capacità aeroportuale dello spazio aereo denominato "Garda avvicinamento" vincola al momento l'operatività degli aeroporti di Ghedi, Montichiari e Villafranca; nel futuro potrà essere significativamente potenziata a seguito dell'introduzione di nuove strumentazioni tecnologiche di supporto al volo.
- 2) La previsione di Ghedi come base fondamentale per il Ministero della Difesa risulta oggi significativamente limitante per gli scenari di traffico passeggeri mentre conferisce possibilità di ampio sviluppo del traffico merci.
- 3) Il PTR A dovrà assumere come riferimento di scenario una quantificazione dello sviluppo che tenga conto delle proiezioni formulate dai vari soggetti competenti e quindi ricompreso tra nei 2,5/3milioni di passeggeri e 360.000 ton. merci indicati da ENAC e i 7/8 milioni di passeggeri e 129.000 tonnellate di merci come individuato da Regione Lombardia sulla base della domanda di trasporto aereo, tale scenario assume come dato di fatto la realizzazione della terza pista di Malpensa.
- 4) Tenuto conto delle previsioni di sviluppo così evidenziate potrà essere posta in essere una nuova perimetrazione dell'area di salvaguardia, che tenga conto dei mutati scenari di traffico aeroportuale, indicando altresì un'area più ampia di "attenzione" per la valutazione degli effetti ambientali che produce l'aeroporto. Dovrà essere verificata inoltre l'area soggetta ai vincoli aeronautici derivanti dal Codice della navigazione, e le aree di attenzione rispetto al potenziale impatto acustico futuro.
- 5) Verrà individuato un sistema di monitoraggio progressivo che possa segnalare tempestivamente il modificarsi della situazione di contesto (ampliamento della capacità dell'aeroporto) così da poter rendere coerenti le previsioni territoriali.
- 6) I comuni, competenti per legge, sono sollecitati a redigere i piani di rischio, con attenzione anche ai limiti indotti alle destinazioni urbanistiche.

La proposta di un nuovo ambito di salvaguardia è operato nell'allegato 2 in cui viene specificato un ambito denominato "A" relativo alle misure di salvaguardia per lo sviluppo aeroportuale e le attrezzature e servizi connesse un ambito denominato "A1" già definito nel documento di scoping presentato nella prima conferenza di valutazione ambientale (VAS) il 3 aprile 2009, in cui individuare le scelte urbanistiche dei comuni secondo specifiche modalità di pianificazione ai sensi dell'articolo 7 della L.R. 12/05 e eventuali successive determinazioni del redigendo PTR A.

Inoltre si ritiene opportuno ribadire l'applicazione del Codice della Navigazione (D. Lgs 151/06) ed in particolare all'articolo 707, circa le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti, sia in merito agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale, sia per quanto attiene ai piani di rischio.



ALLEGATO 2

Modalità d'intervento l'ambito "A"

Al fine di non compromettere il potenziamento dell'aeroporto di Montichiari, secondo quanto previsto dagli strumenti della programmazione regionale, fino all'entrata in vigore del relativo piano territoriale regionale d'area ai sensi dell'articolo 20 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio) si applicano le disposizioni di salvaguardia già previsti nel disposto dell'art. 14 della legge regionale 27 febbraio 2007 n° 5.

A seguito degli avanzamenti conseguiti in ordine agli scenari di sviluppo aeroportuali, secondo quanto richiamato nella relazione tecnica, vi è la possibilità di aggiornare la relativa normativa di salvaguardia, oggi contenuta nell'art. 14 della legge regionale 27 febbraio 2007 n° 5, al fine di consentire un limitato incremento delle volumetrie esistenti, residenziali e produttive senza aumento del peso insediativo e delle unità immobiliari presenti. Tale possibilità potrebbe essere introdotta nella normativa vigente aggiungendo:

ampliamenti di edifici esistenti previsti negli strumenti urbanistici vigenti, non comportante cambio di destinazione d'uso, sino ad un massimo del 20% della superficie lorda di pavimento (SLP) per le attività produttive, e sino ad un massimo del 10% della superficie lorda di pavimento (SLP) per la funzione residenziale senza possibilità di incremento delle unità immobiliari.”;

2.2 Integrazione delle “Modalità per la Pianificazione comunale” di cui alla DGR 8/1681 del 29 dicembre 2005 per il territorio dei Comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone Areale “A1”

Al fine di garantire un corretto sviluppo della pianificazione comunale nel territorio potenzialmente interessato dallo sviluppo aeroportuale e delle attività e dei servizi relativi, in attuazione a quanto indicato al comma 2 dell'art. 7 della legge regionale 11 marzo 2005, n°12, in particolare per quanto attiene l'aspetto ambientale, nell'areale già indicato con la lettera A1 nel documento di scoping presentato nella prima conferenza di valutazione ambientale (VAS) il 3 aprile 2009, sarà opportuno applicare specifiche modalità per la pianificazione comunale, oltre che a tutte le aree già inserite nel perimetro di salvaguardia.

In tale areale definito nell'allegata planimetria dalla lettera “A1”, vengono indicati gli indirizzi utili per la elaborazione dei Piani di Governo del territorio, al fine di non compromettere le eventuali previsioni di sviluppo dell'aeroporto:

- Ritenendo che gli effetti ambientali negativi siano riscontrabili in un ambito vasto, i PGT dovranno verificare le condizioni di congruenza con gli effetti ambientali del potenziamento aeroportuale e prevedere interventi compatibili con tali effetti, in particolare la funzione residenziale è sconsigliata nelle aree che ricadono tra l'isofonica 65 dB e quella a 60 dB. (tavola ARPA valutazione della sostenibilità acustica allegata alla VAS del PTA di Brescia-2006) e, ricomprese tra il perimetro di salvaguardia ed il limite dell'areale A1.
- La realizzazione di nuovi insediamenti deve avvenire ad una distanza tale da non pregiudicare il futuro ampliamento dei sedimi stradali, che si dovessero prospettare per

l'incremento di traffico legato alla complessità delle trasformazioni da realizzare sul territorio, la realizzazione di nuovi insediamenti in corrispondenza delle strade principali, al fine di preservare adeguati "corridoi" con particolare attenzione per la SS 236 e la SP 668. Inoltre è necessario valutarne la compatibilità per assicurare il rispetto dei limiti di rumore da traffico veicolare.

2.3 Planimetria

Delimitazione ambito "A" di salvaguardia per lo sviluppo dell'aeroporto:

- dal punto 1, intersezione ex SS236 Via Volta, linea che prosegue lungo la via Volta fino al punto 2, intersezione del perimetro dell'area di rischio definita conformemente ai disposti dell'art. 707 del Codice della Navigazione. (riferito all'attuale pista dell'aeroporto di Montichiari allungata in direzione nord-ovest per una lunghezza di ulteriori 700 m);
- dal punto 2 la linea prosegue lungo il perimetro dell'area di rischio definita conformemente ai disposti dell'art. 707 del Codice della Navigazione (riferito all'attuale pista dell'aeroporto di Montichiari allungata in direzione nord-ovest per una lunghezza di ulteriori 700 m), fino al punto 3, intersezione con via Volta;
- dal punto 3 la linea prosegue lungo via Volta fino al punto 4, intersezione con via Ghedi;
- dal punto 4 la linea prosegue verso sud lungo la via Ghedi e la strada Borgo Satollò, quindi seguendo il perimetro dell'aeroporto militare fino al punto 5, incrocio con la Strada Castenedolo;
- dal punto 5 la linea prosegue lungo la strada campestre definita dal confine rivolto a nord-est dei mappali 46, 390, 67, 44 del foglio 14 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi, da un breve tratto demaniale, quindi dal confine rivolto a nord-est dei mappali 338, 340 del foglio 14 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi, fino al punto 6, angolo nord-est del mappale 340 del foglio 14 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi;
- dal punto 6 la linea continua lungo il perimetro rivolto a nord-est dei mappali 40 e 78 del foglio 16 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi (coincidente con il perimetro del Piano di Lottizzazione adottato con deliberazione di C.C. n° 42 del 21 ottobre 2003 dal Comune di Ghedi) fino al punto 7, angolo sud-est del mappale 78 del foglio 16 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi;
- dal punto 7 la linea continua lungo la strada campestre definita dal confine rivolto a sud-ovest del mappale 209 del foglio 16, dei mappali 33, 182 del foglio 23, del mappale 2 del foglio 24 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi, proseguendo lungo il confine sud-est del mappale 552 del foglio 24 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi fino ad punto 8, definito dall'angolo sud-est del mappale 552 del foglio 24 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi;

- dal punto 8 prosegue lungo la strada campestre definita dal confine est del mappale 6 del foglio 24 del catasto terreni del comune censuario di Ghedi verso sud in direzione della strada Montichiari fino al punto 9, intersezione con la vicinale dei Morti;
- dal punto 9 la linea si estende lungo la prosecuzione della vicinale dei Morti fino al punto 10, intersezione con via Michelangelo Buonarroti;
- dal punto 10 la linea prosegue verso sud lungo via Michelangelo Buonarroti verso sud fino al punto 11, intersezione con la SP 668 Lenese;
- dal punto 11 la linea prosegue verso est lungo la SP 668 Lenese fino al punto 12, intersezione della SP 668 Lenese con il perimetro dell'area di rischio definita conformemente ai disposti dell'art. 707 del C. d N.;
- dal punto 12 la linea prosegue lungo il perimetro dell'area di rischio definita conformemente ai disposti dell'art. 707 del C. d N. fino al punto 13, intersezione del perimetro dell'area di rischio definita conformemente ai disposti dell'art. 707 del C. d N. con la strada campestre che si dirama da via S. Bernardino verso ovest, definita dal confine rivolto a nord del mappale 11 del foglio 54 del comune censuario di Montichiari;
- dal punto 13 la linea prosegue verso est lungo la strada campestre che si dirama da via S. Bernardino, definita dal confine rivolto a nord del mappale 11 del foglio 54 del comune censuario di Montichiari fino al punto 14, situato lungo il confine verso nord del mappale 12 del foglio 54 del comune censuario di Montichiari alla distanza di m 130,00 dall'angolo nord-est del mappale 11 del foglio 54 del comune censuario di Montichiari;
- dal punto 14 la linea congiunge verso nord il punto 15, punto estremo sud della "Seriola S. Giovanna";
- dal punto 15 la linea prosegue verso nord lungo la "Seriola S. Giovanna" fino al punto 16, intersezione con la SS236 Goitese;
- dal punto 16 la linea prosegue verso nord-ovest prolungandosi lungo la SS236 Goitese fino al punto 1, intersezione con la Via Volta.

Definizione dell'areale denominato "A1", per valutare gli effetti ambientali, a scala territoriale, indotti dall'aeroporto

- L'areale riportato corrisponde a quello allegato al documento di scoping presentato nella 1° conferenza di valutazione della VAS del 3 aprile 2009 (parte seconda contesto di riferimento del PTR A 2.3 inquadramento ambientale pag. 23).
- Allegata planimetria



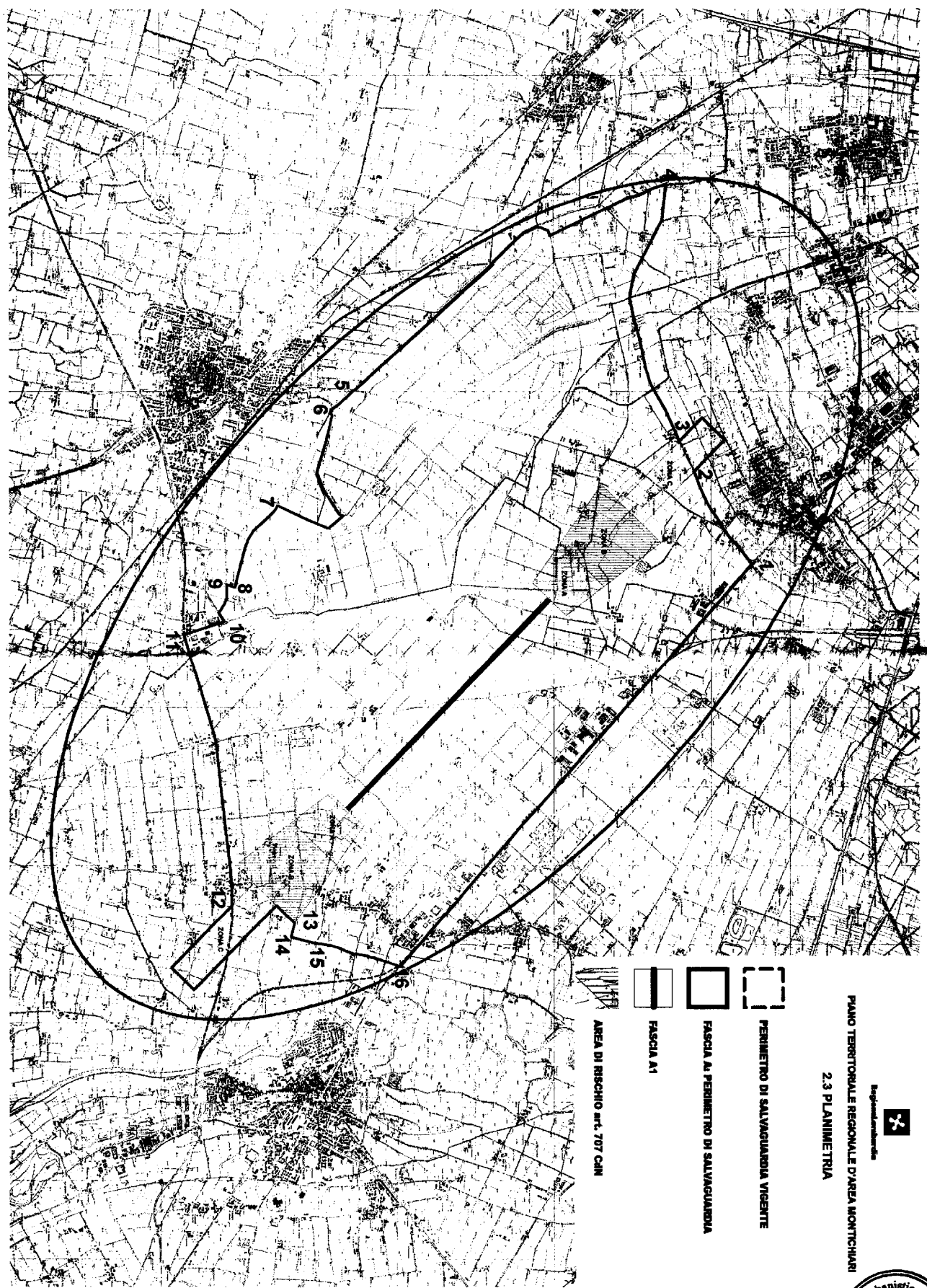


PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA MONTICHIARI
2.3 PLANIMETRIA

Regione Lombardia



-  **PERIMETRO DI SALVAGUARDIA VIGENTE**
-  **FASCIA A1 PERIMETRO DI SALVAGUARDIA**
-  **FASCIA A1**
-  **AREA DI RISCHIO art. 707 CCN**



ALLEGATO 3

PTRA "AEROPORTO DI MONTICHIARI"

Incontro del 21 ottobre 2009

presso la sede della Regione Lombardia -D.G. Territorio ed Urbanistica -
Milano - via Sasseti 32/2

presenti:

Regione Lombardia:

Assessore al Territorio e Urbanistica : D. Boni;

Assessore alle Infrastrutture : R. Cattaneo;

M.Nova,B. Mori,G. Bravo ,M. Federici, A. Lampugnani; E. Corsico; N.Lanese,
D.Pacca,E. Bevilacqua

Ministero della Difesa : F. Noto;

ENAC : A.Cardi, P.Dini, M.Diez, C. Pandolfi;

Provincia di Brescia : G.Bontempi, A. Rivarossi , R.Gareri, F.Gavazzi;

Comuni:

Montichiari: E.Zanola, G.Rosa;

Castenedolo : G.Groci, A.Russo;

Ghedi: L.Borzi, G.Boselli;

Montirone: A.Pola;

Consulenti per i Comuni di Montichiari, Ghedi, Castenedolo e Montirone . L.Bellini e
A.Baronchelli.

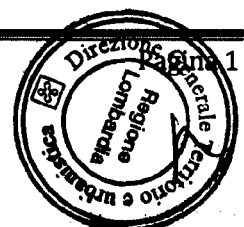
Assessore Boni - Assessore Cattaneo

L' incontro ha lo scopo di verificare gli orientamenti presenti nelle diverse Amministrazioni in ordine allo sviluppo dell'Aeroporto di Montichiari, con particolare riferimento alla predisposizione del Piano Territoriale Regionale d' Area, avviato con DGR n° 8/3952 del 27 dicembre 2006, nel quadro più generale della programmazione regionale.

Viene rilevato infatti che gli scenari previsti nella proposta preliminare di Piano dovranno essere coerenti con le effettive possibilità di sviluppo del traffico aereo civile.

L'obiettivo del PTRA è consentire il potenziamento dell'aeroporto in relazione all'evoluzione del trasporto aereo ed in forme adeguatamente coordinate con l'assetto del territorio in coerenza con i criteri indicati da ENAC in attuazione della

22 ottobre 2009



normativa nazionale (in particolare del codice della navigazione) anche in rapporto con il vicino scalo militare di Ghedi.

Date le attuali condizioni che, comunque, mantengono aperti diversi scenari il PTRR dovrà prevedere un sistema di monitoraggio che periodicamente verificherà la possibilità di aggiornare le previsioni sulla capacità dell'aeroporto e che conseguentemente valuti gli effetti sul territorio.

Ministero della Difesa

L'aeroporto di Ghedi assume valore strategico per la difesa nazionale, prevedendosi la concentrazione al suo interno di una rilevante quota dell'attività aerea militare. Viene inoltre sottolineato che la gestione del traffico aereo per i tre aeroporti (Ghedi, Montichiari, Verona) fa capo ad un unico centro operativo (denominato "Garda avvicinamento"), con una attuale capacità massima complessiva di 16 movimenti/ora da ripartire all'interno dei diversi scali.

Questa scelta comporta un aggiornamento delle previsioni di traffico passeggeri rispetto a quanto contenuto nel documento preliminare di Piano.

Viene invece confermato la potenzialità di crescita del trasporto merci che presenta margini di più elevata compatibilità con la strategia militare di potenziamento di Ghedi.

ENAC

Viene evidenziata la vocazione per il trasporto merci dell'aeroporto di Montichiari che già si occupa del trasporto postale per un quantitativo di 40.000 ton/anno di carico. Inoltre viene sottolineata la previsione di un allungamento della pista di circa 700 mt. funzionale al trasporto cargo e in linea con le possibilità di sviluppo dell'aeroporto.

Viene specificato che l'aeroporto di Montichiari potrà acquisire un ruolo di aeroporto regionale, con uno sviluppo nel medio - lungo periodo di circa 2,5/3milioni di passeggeri e con un quantitativo di merci sino a 360.000 ton/anno, per una stima di circa 30.000 mov/anno.

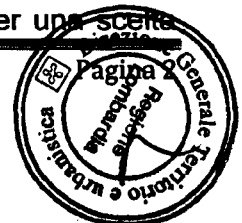
Viene confermata la disponibilità di Enac, a fornire ai fini di una corretta pianificazione, un ausilio nell'individuazione dei vincoli aeronautici derivanti dal Codice della Navigazione e nella valutazione dei singoli interventi di trasformazione (quali ad esempio cave, discariche...).

Infine vengono sollecitati i comuni (competenti per legge) a redigere i piani di rischio che pongono limiti alle destinazioni urbanistiche.

Provincia di Brescia

Viene sottolineata l'importanza della gestione dell'aeroporto anche in funzione dell'accordo che si sta definendo con la società di gestione Catullo per una scelta

22 ottobre 2009



condivisa e sinergica di sviluppo dei due aeroporti al fine di fare rete. Viene ribadita la necessità di stabilire lo scenario relativamente alla scelta passeggeri o merci.

Comuni di Castenedolo, Montichiari, Ghedi, Mortirone.

Vengono rappresentati i problemi creati dagli aeroporti, con particolare riferimento al rumore prodotto dai voli notturni, il mancato rispetto delle rotte e l'inquinamento dovuto a strade e ferrovie, viene suggerito di riattivare i lavori della Commissione rumore.

Viene espressa una posizione favorevole all'abbandono del progetto di realizzare una seconda pista di Montichiari, ritenendo altresì che lo sviluppo del trasporto cargo su Montichiari sia una opportunità, anche se occorre un'attenta vigilanza sul rispetto dei limiti sul rumore.

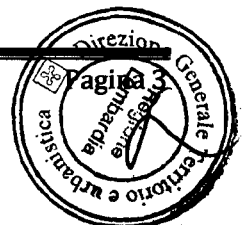
Vengono richiesti i tempi di approvazione del PTRA e che, a breve, sia aggiornato l'attuale vincolo territoriale, in modo da poter dare risposte ad alcune richieste di piccoli interventi o ampliamenti e per dare attuazione alle previsioni di PGT.

Il sindaco di Castenedolo dichiara che, stante le mutate condizioni l'AdP Cittadella telematica non avrà più seguito.

Conclusioni

Alla luce delle considerazioni espresse si concorda di completare l'elaborazione del PTRA operando tuttavia una significativa revisione di alcuni contenuti del documento preliminare di piano, ed in particolare relativa ai seguenti punti:

- 1) La capacità aeroportuale dello spazio aereo denominato "Garda avvicinamento" vincola l'operatività degli aeroporti di Ghedi, Montichiari e Villafranca (nel futuro potrà essere potenziata a seguito dell'introduzione di nuove strumentazioni tecnologiche di supporto al volo).
- 2) La previsione di Ghedi come base fondamentale per il Ministero della difesa risulta oggi significativamente limitante per gli scenari di traffico passeggeri mentre lascia invece possibilità di sviluppo del traffico merci.
- 3) I nuovi scenari di sviluppo potranno essere riferiti ai limiti previsti dalle attuali condizioni di volo (all'incirca pari a 2,5/3mil. di passeggeri e 360.000 ton. merci nel medio-lungo termine).
- 4) Dovrà essere posta in essere una nuova perimetrazione dell'area di salvaguardia, che tenga conto dei mutati scenari di traffico aeroportuale, indicando altresì un'area di "attenzione" per la valutazione degli effetti ambientali che produce l'aeroporto. Dovrà essere verificata inoltre l'area soggetta ai vincoli aeronautici derivanti dal Codice della navigazione, e le aree di attenzione rispetto al potenziale impatto acustico futuro.



- 5) Verrà individuato un sistema di monitoraggio progressivo che possa segnalare tempestivamente il modificarsi della situazione di contesto (ampliamento della capacità dell'aeroporto) così da poter rendere coerenti le previsioni territoriali.
- 6) I comuni (competenti per legge) sono sollecitati a redigere i piani di rischio, con attenzione anche ai limiti indotti alle destinazioni urbanistiche.

Viene inoltre precisato che sarà un Piano di livello programmatico con l'obiettivo della tutela dell'area per lo sviluppo dell'aeroporto.

Verranno svolti ulteriori approfondimenti in raccordo con la Provincia di Brescia ed i Comuni, a tale scopo viene stabilito un incontro per il 5 novembre 2009.



22 ottobre 2009

