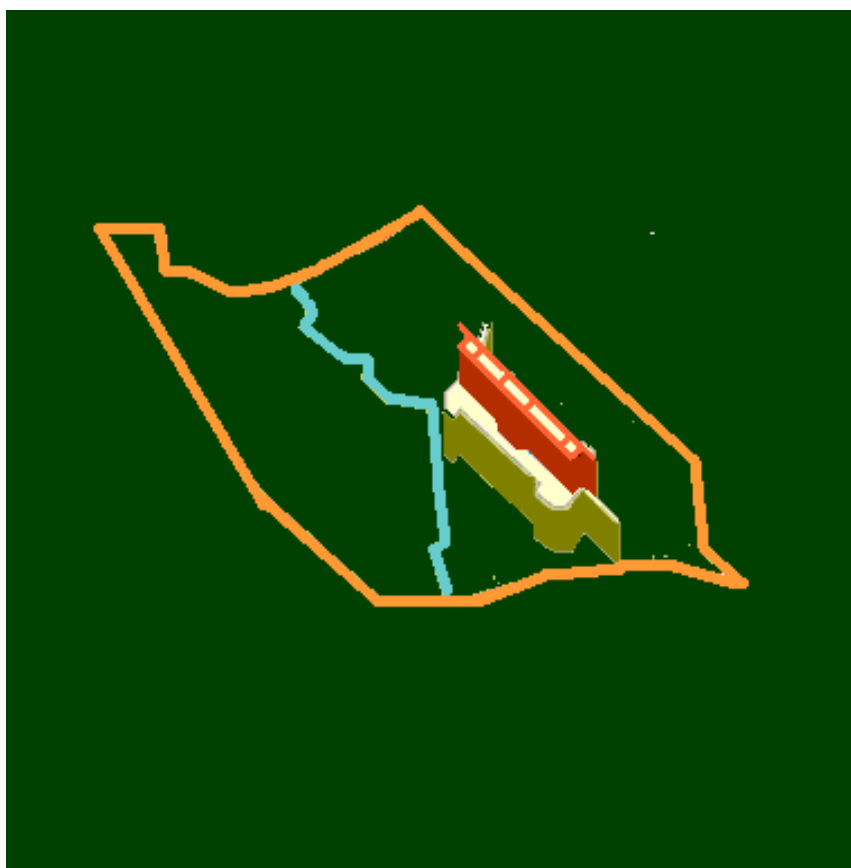




Regione Lombardia

# **PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA AEROPORTO MONTICHIARI**

## **Bozza Documento di Piano**



**Direzione Territorio e Urbanistica**

**Coordinamento istituzionale**

Daniele Belotti, Assessore al Territorio e Urbanistica

**Coordinatore**

Bruno Mori Direttore Generale Territorio e Urbanistica

**Coordinamento generale per la redazione del documento di piano**

Gianangelo Bravo, Maurizio Federici, Antonio Lampugnani

**Hanno partecipato alla definizione di contributi e elaborazioni**

Regione Lombardia:

Enrico Corsico, Umberto Sala, Maurizio Turconi, Pietro Lucia, Gianluca Vitali, Nadia Lanese, Roberto Cerretti, Umberto Parravicini, Piero Garbelli, Fabio Cremascoli, Aurelio Camolese, Rosanna Centemeri, Paolo Castellini

Provincia di Brescia:

Fabio Gavazzi, Roberto Chinotti

**Hanno inoltre collaborato con contributi puntuali**

ARPA

Angela Alberici, Emanuele Galbusera

**Analisi, studi e quadro di riferimento**

Finlombarda

Gruppo Clas

Studio Associato Mazzucchelli Pozzi

**Con la consulenza di:**

- Finlombarda
- Studio Associato Alberto Mazzucchelli, Roberto Pozzi, Maurizio Mazzucchelli
- Gruppo Clas

## SOMMARIO

<b>1. PREMESSE.....</b>	<b>6</b>
1.1 IL PIANO TERRITORIALE D'AREA .....	6
1.2 L'AMBITO DEL PTR A MONTICHIARI.....	7
1.3 I RIFERIMENTI PRINCIPALI DEL TERRITORIO DELL'AEROPORTO DI MONTICHIARI .....	11
<b>2. IL QUADRO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>12</b>
2.1 GLI STRUMENTI PROGRAMMATICI .....	12
2.2 IL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO (PRS) E IL DOCUMENTO STRATEGICO ANNUALE ( DSA) .....	13
2.3 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE .....	13
2.4 LA RETE ECOLOGICA REGIONALE .....	15
2.5 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI BRESCIA ADOTTATO.....	16
2.6 IL PIANO CAVE.....	16
2.7 IL PIANO PROVINCIALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI.....	17
2.8 I PIANI DI GOVERNO DEL TERRITORIO .....	18
<b>3. OBIETTIVO DI PIANO.....</b>	<b>20</b>
3.1 II SISTEMA DEGLI OBIETTIVI.....	20
3.1.1 Gli obiettivi principali del piano.....	20
<b>4. SCENARI DI SVILUPPO .....</b>	<b>24</b>
4.1 LO SCENARIO A MEDIO TERMINE.....	25
4.2 LO SCENARIO A LUNGO TERMINE.....	26
<b>5. SCELTE PROGRAMMATICHE DEGLI SCENARI DI SVILUPPO .....</b>	<b>28</b>
5.1 VALUTAZIONI STATO ATTUALE E TENDENZA .....	28
5.2 VOCAZIONI TERRITORIALI LOCALI: LA "CITTÀ NUOVA" .....	29
5.3 SCENARIO A MEDIO TERMINE.....	30

5.3.1 Strategia A – Infrastrutturazione.....	31
5.3.2 Strategia B - Sviluppo Aeroportuale Locale .....	32
5.3.3 Strategia C - Sviluppo E Riqualficazione Locale .....	33
5.4 SCENARIO A LUNGO TERMINE: STRATEGIE .....	34
<b>6. L'ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE .....</b>	<b>36</b>
6.1 AMBITO A .....	36
6.1.1 Ambito Territoriale T1: Sedimi Aeroportuali .....	36
6.1.2 Ambito Territoriale T2: Sedime Per Lo Sviluppo Aeroportuale .....	37
6.1.3 Ambito Territoriale T3: Di Sviluppo Locale .....	37
6.2 AREALE A1 .....	38
6.2.1 Unità Territoriale: Aree In Stato Di Sostanziale Naturalità .....	39
6.2.2 Unità Territoriale: Aree Per Attività Estrattive .....	39
6.2.3 Unità Territoriale: Sistemi Insediativi Residenziali .....	39
6.2.4 Unità Territoriale: Sistemi Insediativi Per Attività Economiche .....	40
6.2.5 Unità Territoriale: Altre Aree .....	40
<b>7. DISCIPLINA DEL PTR A MONTICHIARI.....</b>	<b>41</b>
7.1 DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE.....	41
7.1.1 Raccordo con le disposizioni paesaggistiche (Piano Paesaggistico Regionale).....	41
7.1.2 Rapporti con il Piano territoriale coordinamento provinciale .....	42
7.1.3 Rapporti con i Piani governo territorio.....	42
7.2 DISPOSIZIONE DI CARATTERE GENERALE PER L'AMBITO A .....	42
7.2.1 Disposizione In materia di rumore aeroportuale: aree comprese tra la curva di Isolivello a 65 Db(A) e quella a 75 Db(A) di Lva ed aree Interne alla curva di isolivello a75 Db(A) di Lva.....	42
7.2.2 Disposizioni in materia di rischio aeroportuale.....	43
7.3 DISPOSIZIONI DI CARATTERE PRESCRITTIVO, OPERANTI SULL'AMBITO A.....	43

---

7.3.1 Ambito territoriale t1: sedimi aeroportuali .....	43
7.3.2 Ambito territoriale t2: aree per lo sviluppo aeroportuale .....	43
7.3.3 Ambito territoriale t3: di sviluppo locale .....	44
7.4 INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE PER L'AREALE A1 .....	46
7.4.1. Disposizioni in materia di rumore aeroportuale; aree comprese tra la curva di isolivello a 60 db(a) e quella a 65 db(a) di lva. ....	46
7.4.2 Aree in stato di sostanziale naturalità .....	46
7.4.3 Aree per attività estrattive .....	47
7.4.4 Sistemi insediativi residenziali .....	47
7.4.5 Sistemi insediativi per attività economiche .....	48
7.4.6 Altre aree .....	48
<b>8. DISPOSIZIONE DI CARATTERE GENERALE .....</b>	<b>49</b>
8.1 DISCIPLINA PER LA COMPENSAZIONE TERRITORIALE .....	49
8.2 DISCIPLINA PER LA PEREQUAZIONE TERRITORIALE .....	49
8.3 COMMISSIONE UNICA PER IL PAESAGGIO .....	50
8.4 RISORSE FINANZIARIE .....	50
8.5 MONITORAGGIO DEL PIANO.....	51

## **1. IMPOSTAZIONE DEL PIANO**

### **1.1 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA (PTRA)**

L'articolo 20 comma 6 della Legge Regionale n. 12/2005 e s.m.i., stabilisce: *“qualora aree di significativa ampiezza siano interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovregionale, il Piano Territoriale Regionale, in seguito PTR può, anche su richiesta delle province interessate, prevedere l'approvazione di un piano territoriale regionale d'area, che disciplini il governo di tali aree”*.

Il PTR, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 951 del 19 gennaio 2010, individua nei Piani Territoriali Regionali d'Area, in seguito PTRA, gli strumenti di programmazione per lo sviluppo di alcuni ambiti territoriali, quale occasione di promozione della competitività regionale e di riequilibrio del territorio.

Il PTRA approfondisce, a scala di maggior dettaglio, gli obiettivi socio-economici ed infrastrutturali da perseguirsi, detta i criteri necessari al reperimento e alla ripartizione delle risorse e dispone indicazioni puntuali e coordinate riguardanti il governo del territorio, anche con riferimento alle previsioni insediative, alle forme di compensazione e ripristino ambientale, ed alla disciplina degli interventi sul territorio stesso.

Le disposizioni e i contenuti del PTRA hanno efficacia diretta e cogente nei confronti dei comuni e delle province compresi nel relativo ambito.

Con la D.g.r. n.3090 del 1/8/06 è stata avviata la procedura di approvazione del Piano Territoriale Regionale d'Area, con lo scopo di sviluppare e potenziare l'aeroporto di Montichiari, quale obiettivo strategico di tutto il sistema aeroportuale della Lombardia.

L'attività ha seguito le procedure indicate dalla LR 12/05 artt. 20 e 21 per i piani d'area di interesse regionale, per i quali è prevista la valutazione ambientale.

Nel percorso di costruzione del Piano d'Area la Regione Lombardia si è avvalsa del supporto di Finlombarda S.p.A., per lo svolgimento di attività di analisi, di elaborazione e di proposte progettuali connesse alla predisposizione del Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto Montichiari.

La procedura di elaborazione del PTRA si è sviluppata con la Prima Conferenza di Valutazione, tenutasi il 3 aprile 2009, che ha aperto il processo di VAS del Piano, aperta a tutti i soggetti interessati per raccogliere le idee dal territorio. In occasione della 1° Conferenza sono stati definiti gli obiettivi generali e quelli specifici per le aree di intervento individuate.

A seguito della conferenza di valutazione sono emerse una serie di considerazioni, in parte derivanti dai soggetti territorialmente interessati, in parte posti da soggetti istituzionali quali ENAC e Ministero della Difesa, che hanno determinato le condizioni per una diversa perimetrazione dell'area oggetto di pianificazione.

Tali contributi di discussione hanno imposto ulteriori studi e analisi di approfondimento, che hanno portato alla conclusione di assumere un doppio areale al quale attribuire il significato di ambito territoriale di riferimento.

E' stato individuato un nuovo ambito di salvaguardia, con il fine di non compromettere il potenziamento dell'aeroporto, e un areale finalizzato a garantire un corretto sviluppo della pianificazione comunale nel territorio potenzialmente interessato dallo sviluppo aeroportuale.

In ragione di quanto sopra, la Giunta Regionale, con propria deliberazione n° 8/10637 del 25 novembre 2009, ha modificato l'originaria perimetrazione del sito soggetto al PTRA e ha fornito gli elementi di reindirizzamento per l'elaborazione del piano.

## 1.2 L'AMBITO DEL PTR A MONTICHIARI

L'ambito oggetto del Piano Territoriale Regionale d'Area è definito nell'allegato 3 della DGR n° 8/10637 del 25 novembre 2009.

Il territorio dei Comuni interessati dal sedime aeroportuale e quindi direttamente coinvolti nell'azione di piano sono Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone.

### Ambito A

L'ambito A del PTR A Montichiari interessa una porzione di territorio estesa ai comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone, delimitata in gran parte dalla presenza di infrastrutture quali la s.s. "Lenese", la s.s. "Goitese", il sedime aeroportuale militare.

All'interno del perimetro dell'ambito A si riscontra quanto segue:

- l'area è in gran parte occupata dai due siti aeroportuali di Ghedi e di Montichiari;
- tra i due sedimenti aeroportuali sono interposte aree in stato di sostanziale naturalità lungo il corso del torrente Garza; tali aree sono in parte comprese nella Rete Ecologica Regionale quali "elementi di primo livello: aree di supporto";
- la Rete Ecologica Regionale evidenzia la presenza di un "varco da deframmentare" in corrispondenza del limite sud del territorio del PTR A (s.s. Lenese);
- nelle aree esterne ai sedimenti aeroportuali, ancorchè in stato di prevalente naturalità, sono presenti attività estrattive, cessate o attive, e discariche di rifiuti non pericolosi, pericolosi e speciali;
- è in atto un processo di infrastrutturazione dell'asse della s.s. "Goitese", che prefigura lo sviluppo di un sistema insediativo lineare lungo la direttrice Brescia – Montichiari;
- esiste un sistema insediativo residenziale, caratterizzato da deboli connotati urbani, sviluppatosi per episodi spontanei lungo la direttrice di via S. Bernardino in località Rò di sopra e Rò di sotto nel Comune di Montichiari, che assume significato di corona rispetto al sistema urbano di Montichiari;
- sono inoltre presenti ulteriori episodi insediativi puntuali, che tuttavia non assumono significati di rilievo rispetto ai caratteri strutturali del sistema sopra descritti.

*Coerenze dell'ambito A (rif. Tav. 1.0 Ambito di Piano):*

- 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 Satollo, 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 de 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. no 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 m130,00 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.

### Ambito A1

L'ambito A1 del PTR Montichiari è definito da un ellisse nel quale risultano comprese, oltre i limiti dell'ambito A, ulteriori porzioni dei territori di Montichiari, Castenedolo, Montirone, Ghedi. All'interno del perimetro dell'ambito A1, oltre a quanto già descritto in merito all'ambito A, si riscontra quanto segue:

- risulta compreso nell'ambito l'intero sistema insediativo di Castenedolo;
- nell'ambito risulta compreso anche il versante della fascia collinare di Castenedolo, di rilevante interesse paesaggistico;
- l'ambito comprende la fascia a sud-ovest interposta tra il sedime aeroportuale di Ghedi e la linea ferroviaria Brescia-Parma;
- il sistema insediativo lineare lungo la direttrice di via S. Bernardino (Contrada Marcella) di corona rispetto al sistema urbano di Montichiari, risulta totalmente compreso;
- esistono numerosi episodi insediativi puntuali, sia con destinazioni d'uso per attività economiche, sia residenziali.

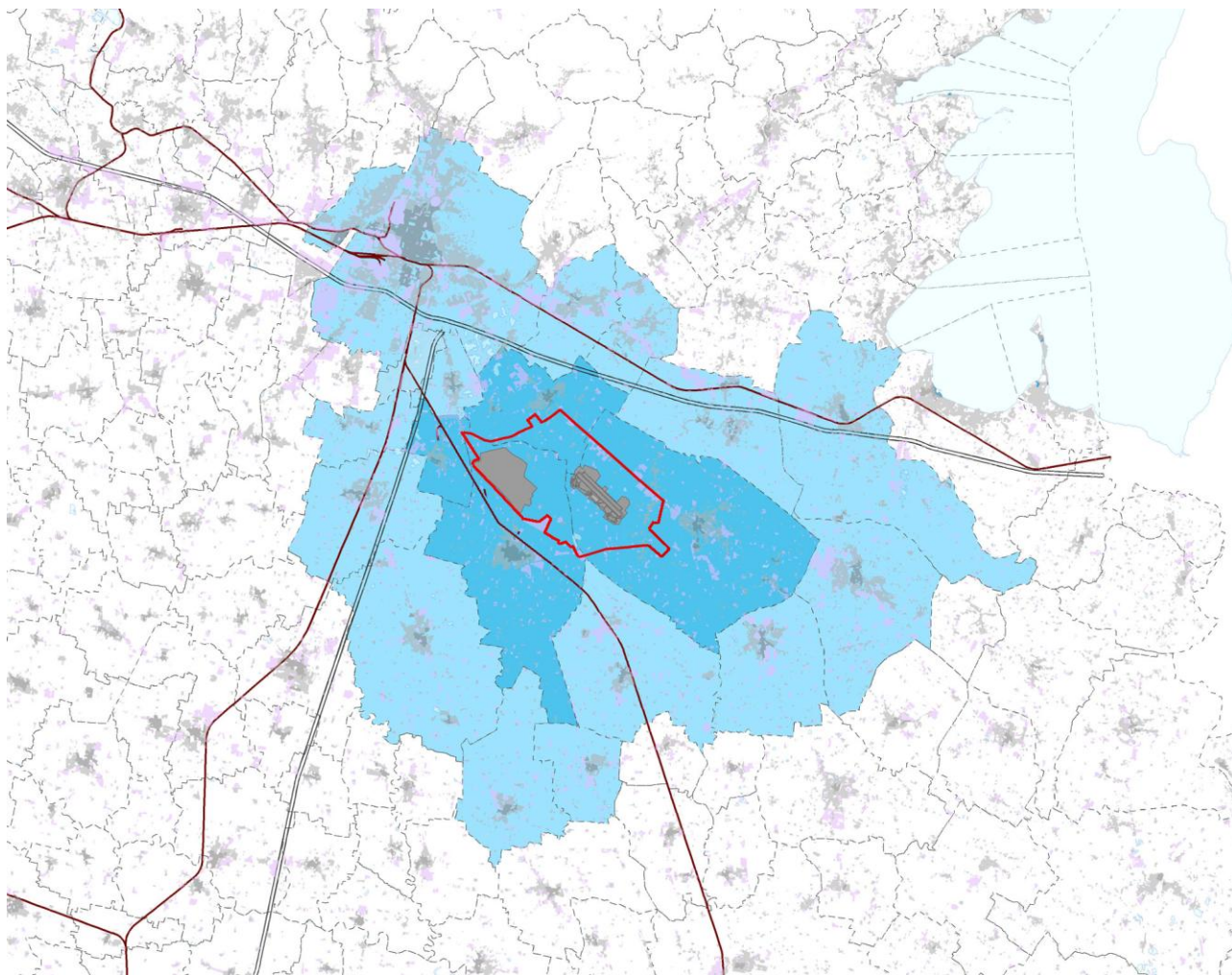
Coerenze dell'ambito A1: l'areale riportato corrisponde a quello allegato al documento di scoping presentato nella Prima Conferenza di valutazione della VAS del 3 aprile 2009 (parte seconda contesto di riferimento del PTR 2.3 inquadramento ambientale pag. 23).



Il Piano influenza un più vasto territorio, coinvolgendo la Provincia di Brescia, in quanto ente territoriale che ha competenza diretta nella gestione del territorio del PTR, e la provincia di Mantova, in quanto gli effetti dell'aeroporto si sviluppano in parte anche in taluni comuni mantovani (rotte, rumore).

Gli effetti dello sviluppo aeroportuale e delle infrastrutture ad esso connesse coinvolgono un territorio più vasto. Di seguito vengono elencati i comuni dell'ambito spaziale allargato:

Comune di Bagnolo Mella, Borgosatollo, Brescia, Calcinato, Calvisano, Carpendolo, Castiglione delle Stiviere, Gottolengo, Isorella, Leno, Lonato del Garda, Mazzano, Poncarale, Rezzato, San Zeno



### 1.3 I RIFERIMENTI PRINCIPALI DEL TERRITORIO DELL'AEROPORTO DI MONTICHIARI

Il riferimento principale, da ritenersi indispensabile, per la costruzione del piano, è certamente costituito dal quadro delle infrastrutture esistenti e previste ( rif. Tav. 6.2 PTCP Infrastrutture ).

Il PTR A assume il quadro di riferimento infrastrutturale partendo dai molteplici studi e proposte in merito al sistema della viabilità.

Le fonti di informazione prioritarie per la definizione del quadro infrastrutturale sono costituite da:

- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Brescia (PTCP);
- Previsioni RFI collegamento AC/AV "corridoio V".

Di seguito si descrivono schematicamente le principali previsioni con riferimento alle tavole grafiche allegate al paragrafo.

PREVISIONI DEL PTCP PROVINCIA DI BRESCIA		
<i>Infrastrutture viarie</i>		<i>Infrastrutture ferroviarie</i>
<i>Riqualificazione/potenziamento</i>	<i>Nuova costruzione</i>	<i>Nuova costruzione</i>
Tangenziale Sud Brescia da Roncadelle a Rezzato	BREBEMI	Costruzione rete ferroviaria AV/AC
Infrastruttura di connessione SP 236-casello Brescia Est	Completamento SP 19 da Lograto fino all'innesto con la SP 236	
SS 45	Viabilità extraurbana di tipo locale a Ovest di Ghedi con innesto sulla SP 668	
SP 11 da Rezzato	Viabilità extraurbana di tipo secondario a Est di Ghedi con innesto sulla SP 668 e sulla variante alla SP 668	
Riqualificazione SP 19 da Concesio all'intersezione con la SP 235		

## **2. IL QUADRO PROGRAMMATICO**

### **2.1 GLI STRUMENTI PROGRAMMATICI**

Il PTR A si raccorda con gli strumenti programmatici e di pianificazione ognuno con la propria complessità e con interrelazioni di varia natura:

#### Strumenti programmatici di livello regionale

- Piano Territoriale Regionale (PTR);
- Piano Regionale di Sviluppo (PRS) ;
- Documento strategico annuale (DSA) ;
- Piano Paesaggistico (PP);
- Decreto 25 gennaio 2008 del Ministero della Difesa

#### Strumenti programmatici di area vasta provinciale

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia vigente (approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n° 22 del 21 aprile 2004)
- Aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia ai disposti della L.r. 12/2005 (adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 14 del 31 marzo 2009)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Mantova.

#### Strumenti programmatici di livello comunale

- Piani regolatori generali vigenti dei Comuni interessati;
- Piani di Governo del Territorio dei Comuni interessati.

#### Piani e programmi di settore

- Procedure AIP Italia;
- Piani classificazione acustica (redatti dai Comuni).
- Rete Ecologica Regionale
- Assetto della rete infrastrutturale deliberato dalla Provincia di Brescia
- Piano Cave
- Piano Provinciale di Gestione Rifiuti
- Piano di Sviluppo Aeroportuale (società Catullo S.p.A.)
- Piano di Bacino della Mobilità e Trasporti( prov. Brescia)
- Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana( prov. Brescia)

#### Accordi di programma

- AdP "Cittadella telematica";
- AdP "Guida sicura".

## 2.2 IL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO (PRS)

Il Documento politico programmatico della IX legislatura individua gli elementi qualificanti dell'azione regionale. La valorizzazione del capitale territoriale e il suo sviluppo è finalizzato a favorire la crescita sostenibile e a garantire la qualità della vita dei cittadini, mediante il rinnovo del complesso dei piani territoriali (compimento dei Piani Territoriali Regionali d'Area) previsti dalla LR 12/05.

In merito alle infrastrutture e alla mobilità, il PRS prevede la crescita e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con una diversificazione dei ruoli dei singoli aeroporti, ritenendo che lo scalo di Malpensa assuma la funzione di aeroporto intercontinentale, mentre per Montichiari si indica la valorizzazione delle specificità dello scalo per uno sviluppo a servizio del quadrante est del settore padano.

Le azioni di governo regionale (Piano Regionale di Sviluppo – IX legislatura Realizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo) sono incentrate al completamento delle grandi reti viarie strategiche già avviate e alla loro integrazione con il sistema autostradale regionale, al completamento delle linee ferroviarie alta capacità sull'asse Est-Ovest, con lo scopo di incrementare la velocità commerciale verso la metropoli e tra le principali città, nonché verso il sistema aeroportuale lombardo.

Il PRS sottolinea il ruolo fondamentale delle aree protette e promuove la salvaguardia dell'ingente patrimonio naturale e della sua biodiversità garantendo la connessione ecologica tra ambiti di diversa identità come spazio fruibile in grado di sostenere lo sviluppo economico e la crescita di riconoscibilità dei territori lombardi.

## 2.3 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

La LR 12/2005 all'art. 20 comma 6, assegna al PTR il compito di approfondire, "a scala di maggior dettaglio", gli obiettivi già indicati dal PTR. L'art. 21 comma 6 qualifica esplicitamente il PTR come "attuativo" del PTR. In sostanza il PTR è soggetto ad un **vincolo di coerenza** rispetto al PTR.

Il PTR individua inoltre nei PTR gli strumenti di programmazione per lo sviluppo di alcuni ambiti territoriali, quale occasione di promozione della competitività regionale e di riequilibrio del territorio. Contiene prescrizioni di carattere orientativo per la programmazione regionale di settore e ne definisce gli indirizzi entro i limiti della programmazione statale e comunitaria. Definisce una serie di **obiettivi tematici** ed una serie di obiettivi per i **sistemi territoriali** rilevanti per il PTR Montichiari.

Il PTR deve declinare il sistema degli obiettivi esplicitati nel PTR, in modo che le azioni proposte concorrano alla realizzazione degli obiettivi specifici individuati per il piano d'area.

Il PTR, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 951 del 19 gennaio 2010, individua le infrastrutture, strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, e tra le priorità sottolinea la necessità di promuovere lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, riconoscendo un forte ruolo allo scalo di Montichiari. (voli charter collegamenti regionali e cargo) Conseguentemente lo sviluppo del sistema aeroportuale necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e di adduzione, in particolare il collegamento pedemontano Bre.Be.Mi. per quanto riguarda la rete viabilistica e il completamento del Sistema Alta Capacità/Alta velocità TO-MI-VE.

Il quadro successivo indica obiettivi ed azioni desunte dal PTR che vengono rappresentate nel capitolo 1.5.6 Infrastrutture prioritarie per la Lombardia-Infrastrutture per la mobilità.

<b>Obiettivi sistema territoriale pedemontano</b>	<b>Azioni potenziali</b>
<b>ST3.4</b> Promuovere la riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata	Rafforzare il sistema infrastrutturale est-ovest, stradale e ferroviario per ridisegnare il territorio Promuovere un progetto infrastrutturale e territoriale integrato per il territorio interessato dalla BreBeMi per favorire il riequilibrio dell'assetto insediativo regionale
<b>ST3.5</b> Applicare modalità di progettazione integrata tra infrastrutture e paesaggio	Prevedere nei programmi di realizzazione di opere infrastrutturali risorse finanziarie per promuovere progetti di ricomposizione e qualificazione paesistico/ambientale Applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesaggistica del contesto come riferimento culturale per la progettazione
<b>Obiettivi sistema territoriale pianura irrigua</b>	<b>Azioni potenziali</b>
<b>ST5.5</b> Migliorare l'accessibilità e ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità agendo sulle infrastrutture e sul sistema dei trasporti	Migliorare l'accessibilità da/verso il resto della regione e con l'area metropolitana in particolare Migliorare il rapporto infrastrutture-paesaggio prevedendo meccanismi di compensazione preventiva dal progetto infrastruttura al progetto di territorio interessato dalla nuova infrastruttura
<b>Obiettivi tematici</b>	<b>Azioni potenziali</b>
TM 1.12 Prevenire contenere e abbattere l'inquinamento acustico	Prevedere in fase progettuale adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali Assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori del rumore mediante la mappatura acustica del territorio e per una migliore qualità della vita
TM 2.1 Intervenire sul sistema delle infrastrutture di collegamento affinché permettano l'accesso ai poli regionali e favoriscano le relazioni con l'esterno da tutto il territorio lombardo, attraverso un'effettiva integrazione con la rete europea e tra reti lunghe e reti brevi. Utilizzare le opportunità della maglia infrastrutturale per incentivare la creazione di un sistema policentrico, favorendo l'accessibilità ai poli principali, tra poli secondari e tra aree periferiche	Affermare Malpensa come Hub e sviluppare il sistema aeroportuale lombardo Realizzare i corridoi europei e potenziare l'accessibilità internazionale
TM 2.18 Riorganizzare il sistema delle merci per uno sviluppo del settore più sostenibile	realizzare interventi di potenziamento della capacità di interscambio modale delle merci, finalizzati ad un maggiore ricorso alla mobilità meno impattante di trasporto merci (ferrovia, idrovia)

Il PTR individua l'area nel triangolo Brescia-Mantova-Verona (attorno alle infrastrutture aeroportuali di Verona e Montichiari) una nuova polarità, della quale si riconosce uno stato di urbanizzazione meno intenso che altrove, dunque idoneo ad accogliere nuovi insediamenti in modo molto più aperto e flessibile.

Inoltre il quadrante est si connota per la presenza del sistema bresciano e del triangolo Brescia-Mantova-Verona, integrato con il basso Garda. Gli Interventi infrastrutturali previsti sono in grado di migliorare l'accessibilità all'area milanese da est, ma anche all'area basso bresciana da ovest, con lo sviluppo della funzione polare dell'area bresciana, potenziata dall'incremento del traffico sull'Aeroporto di Montichiari e dal riassetto del trasporto pubblico locale (metropolitana leggera, riqualificazione Brescia-Iseo-Edolo, sistema delle linee ferroviarie Suburbane per il quale risulta baricentrica la posizione del nodo di Montichiari).

Tra gli obiettivi di strategia regionale è inoltre sottolineata la necessità di affermazione dell'aeroporto di Malpensa come hub e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali: Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), Montichiari (voli charter e collegamenti regionali, cargo).

La rete esistente e il suo potenziamento si fonda su un insieme di nuovi interventi di interesse nazionale o prioritariamente regionale, comunque funzionali ad un disegno di rilevanza nazionale, denominati autostrade regionali. Fra questi sono da segnalare: il raccordo autostradale Valtrompia, il raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4) di Poncarale e aeroporto di Montichiari, l'Interconnessione Pedemontana-BreBeMi.

Nel basso Garda si è assistito negli ultimi anni a fenomeni di forte urbanizzazione, ma anche di vivacità nel comparto produttivo e dove sono localizzate o si stanno localizzando centri per la logistica, funzioni produttive e commerciali di grande rilievo, connessi alle importanti infrastrutture di trasporto esistenti o in progetto (collegamento per il Brennero e snodo con il Corridoio V, aeroporti di Montichiari e Verona, alta capacità ferroviaria) che interessano l'area. Qui si assiste alla nascita, per lo più spontanea, di una nuova forte polarizzazione (riconosciuta anche dagli strumenti di pianificazione della Regione Veneto) che può avere nel bacino del Garda il fattore ambientale di maggiore rilevanza.

Obiettivo del PTR A di Montichiari è il potenziamento dell'aeroporto. 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) e al sistema aeroportuale veneto, e con le relazioni con i territori del nord est, potenziale bacino per l'aeroporto. Il piano interessa importanti sistemi territoriali, a cavallo tra Lombardia e Veneto: il Sistema dei Laghi, il Sistema Montano, l'area Metropolitana e il Sistema Pedemontano.

L'aeroporto di Montichiari è collocato in una favorevole situazione territoriale, in quanto l'area è priva di addensamenti urbani e insediativi nelle vicinanze; quindi si tratta di un ambito territoriale che permette una buona compatibilità sia ambientale che di impatto acustico, che esalta la sua vocazione e le sue potenzialità.

## **2.4 LA RETE ECOLOGICA REGIONALE (RER)**

Con la deliberazione n. 8/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale. La Rete Ecologica Regionale è riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale e costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

La RER, e i criteri per la sua implementazione, forniscono al Piano Territoriale Regionale, e quindi anche al PTR A, il quadro delle sensibilità prioritarie naturalistiche esistenti, ed un disegno degli elementi portanti dell'ecosistema di riferimento per la valutazione di punti di forza e debolezza, di opportunità e minacce presenti sul territorio regionale. La RER aiuta il P.T.R. a svolgere una funzione di indirizzo per i P.T.C.P. provinciali e i P.G.T./P.R.G. comunali; aiuta il P.T.R. a svolgere una funzione di coordinamento rispetto a piani e programmi regionali di settore, e ad individuare le sensibilità prioritarie, a fissare i target specifici in modo che possano tener conto delle esigenze di riequilibrio ecologico. Anche per quanto riguarda le pianificazioni regionali di settore la RER può fornire un quadro orientativo di natura naturalistica ed ecosistemica e delle opportunità per individuare azioni di piano compatibili; inoltre può fornire agli uffici deputati all'assegnazione di contributi per misure di tipo agro ambientale indicazioni di priorità spaziali per un miglioramento complessivo del sistema.

La RER lombarda, intesa come rete polivalente in grado di produrre sinergie positive con le varie politiche di settore che concorrono al governo del territorio e dell'ambiente, si inquadra come strumento fondamentale per uno sviluppo sostenibile all'interno del più vasto scenario territoriale ambientale delle regioni biogeografiche alpina e padana.

La RER si pone la triplice finalità di :

- ❖ tutela; ovvero salvaguardia delle rilevanze esistenti, per quanto riguarda biodiversità e funzionalità eco sistemiche, ancora presenti sul territorio lombardo;
- ❖ valorizzazione, ovvero consolidamento delle rilevanze esistenti, aumentandone la capacità di servizio eco sistemico al territorio e la fruibilità da parte delle popolazioni umane senza che sia intaccato il livello della risorsa;
- ❖ ricostruzione; ovvero incremento attivo del patrimonio di naturalità e di biodiversità esistente, attraverso nuovi interventi di rinaturazione polivalente in grado di aumentarne le capacità di servizio per uno sviluppo sostenibile. Potranno essere rafforzati i punti di

debolezza dell'ecosistema attuale in modo da offrire maggiori prospettive per un suo riequilibrio.

Per quanto attiene al territorio del PTR, la Rete ecologica (settore 153) individua un elemento di secondo livello " *fascia agricola situata nei comuni di Montichiari e Calvisano*" con lo scopo di mantenere gli elementi presenti di naturalità e di costituire un varco da deframmentare lungo la strada provinciale (SP668).

## **2.5 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI BRESCIA ADOTTATO (PTCP)**

La variante di adeguamento del piano vigente alla Legge Regionale 12/05, adottata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 14 del 31 marzo 2009, conferma il ruolo strategico dell'aeroporto per lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo e del Nord Italia e per la crescita socio economica della stessa provincia e delle province limitrofe.

Pur non rappresentando una variante generale al piano, la variante di adeguamento affronta tematiche rilevanti anche per il comparto territoriale dell'aeroporto ed in particolare: rivede il quadro delle infrastrutture di rilievo sovra comunale aggiornandolo al quadro della programmazione provinciale e sovra ordinata, localizza la stazione AV/AC in territorio di Montichiari a confine con Castenedolo, individua gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, rende coerente il progetto di rete ecologica provinciale con la RER approvata dalla regione.

Il PTCP adottato fa proprie, in ordine all'assetto della rete stradale e ferroviaria, quanto deliberato dalla stessa provincia con DGP n. 260 del 29/5/2008 e DGP n. 221 del 29/4/2008.

La variante, oltre al consistente adeguamento in materia di ambiti agricoli, presenta le seguenti novità rispetto al PTCP vigente:

- salvaguardia dei tracciati delle infrastrutture programmate ed esistenti, che individua e ne detta le condizioni di salvaguardia;
- inserimento paesaggistico e ambientale delle infrastrutture;
- individuazione dei poli attrattori dei servizi e indicazione dei criteri per il coordinamento fra comuni a garanzia di una più efficiente programmazione dei servizi;
- approfondisce e adegua il progetto della rete ecologica regionale (RER) e definisce gli obiettivi di mantenimento e/o recupero della continuità ecologica.

Per le componenti ambientali e la difesa del suolo la variante recepisce le normative e i nuovi piani promulgati dopo l'entrata in vigore del PTCP, in particolare il D.Lgs 152/2006 (modificato D.Lgs 4/2008), il Piano tutela e uso delle acque (PTUA), le nuove norme in materia idrogeologica e sismica e gli aggiornamenti al PAI.

Il quadro della pianificazione provinciale adottata è riscontrabile sui seguenti documenti:

- Tav. 6.2. PTCP (aggiornamento): struttura di piano;
- Tav. 6.3. PTCP (aggiornamento): rete ecologica ;
- Tav. 6.4. PTCP (aggiornamento): ambiti agricoli strategici.

## **2.6 IL PIANO CAVE**

All'interno del perimetro del PTR sono storicamente localizzate diverse attività estrattive di cava che sfruttano la natura geologica del sottosuolo interessato per ricavarne materiali inerti per il settore dell'edilizia (nello specifico sabbia e ghiaia).

Il Piano Cave della Provincia di Brescia è oggetto dei seguenti provvedimenti:

- D.C.R. 19/03/2008 n. VIII/582 - Variazione e rettifica del vigente piano cave della provincia di Brescia relativo ai settori merceologici argilla, pietre ornamentali e calcari, ai sensi della L.r. n. 14/1998;
- D.C.R. 25/11/2004 n. VII/1114 - Piano cave della provincia di Brescia - Settori Sabbie e ghiaie - L. r. n. 14/98;

- D.C.R. 21/12/2000 n. VI/120 - Nuovo piano delle attività estrattive della provincia di Brescia - Settori argille, pietre ornamentali e calcari, ai sensi dell'art. 8 della L. r. n. 14/98;

I comuni del PTR A sono interessati dalla presenza delle seguenti cave:

<b>Ambito estrattivo</b>	<b>Comune</b>
g38	Ghedi
g39	Ghedi
g40	Ghedi
g41	Ghedi
g42	Ghedi
g43	Montichiari
g44	Montichiari
g45	Montichiari
g46	Ghedi e Montichiari

## 2.7 IL PIANO PROVINCIALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI

Il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti della Provincia di Brescia vigente censisce e individua le discariche e gli impianti esistenti, nonché le attività cessate, con relativo stato di attuazione delle bonifiche. La Provincia di Brescia ha redatto la propria proposta di Piano che è stata ri-adottata con decreto del Presidente della Provincia di Brescia n. 01/2010 del 22.01.2010.

Al fine di comprendere le relazioni tra il PTR A e il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti della Provincia di Brescia, sul documento "Tav. n. 5 - Sintesi delle previsioni. Piano Cave, Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti" si localizzano le attività presenti, esistenti o cessate, che risultano in relazione con il sito aeroportuale in quanto localizzate nel territorio dei comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone.

## 2.8 I PIANI DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT)

Il presente capitolo riassume lo stato della pianificazione comunale, riepilogando le principali tematiche trattate dagli strumenti urbanistici vigenti, PRG o PGT e dai PGT in corso di redazione o in fase di avvio dei comuni interessati dal PTR, Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone.

Di seguito si riportano i procedimenti specifici in atto (Accordi di Programma e procedure negoziali in genere) che interessano direttamente o indirettamente il territorio del PTR.

### Comune di Castenedolo.

Il PRG nella versione attualmente vigente (comprensiva dell'ultima variante), è stato approvato il 4/10/2006. Esso definisce il territorio comunale interessato dal PTR come "zona agricola".

Su una porzione di queste aree è da tempo in itinere l'accordo di programma, denominato "Stadium Global Center". Il PGT è in fase di redazione. Dopo la prima conferenza di VAS, emerge che una vasta porzione di territorio comunale è interessata dal piano di rischio aeroportuale, con le conseguenti limitazioni in ordine alla sua trasformabilità o comunque alle attività insediabili. La maggior parte del territorio interessato dal PTR ha una prevalente vocazione agricola che pare sia confermata dal PGT.

### Comune di Ghedi.

Il comune di Ghedi è dotato di un PGT vigente dal 9.12.2009.

Il documento denominato "Scenario Strategico", che è parte del Documento di Piano, contiene uno specifico capitolo dedicato al rapporto con il PTR. Viene esplicitata la necessità di una forte integrazione con il Piano d'Area da attuarsi attraverso lo sviluppo di attività complementari "idonee a determinare una esaustiva filiera aeronautica e aeroportuale." Si fa riferimento ad alcune iniziative in corso, che testimoniano la vocazione dell'area a costituirsi come luogo centrale alla scala territoriale. Viene citato l'Accordo di Programma per la realizzazione del Centro di Guida Sicura, la conversione dell'ex-fabbrica di esplosivi SEI, dove è in fase di realizzazione un grande polo logistico tecnologicamente attrezzato. Gli obiettivi di sviluppo correlati al sito aeroportuale, hanno dato luogo alla proposta contenuta nel quadro programmatico di realizzare un Parco strutturato, che consideri il "Volo" come argomento tematico di base per lo sviluppo di un progetto di valorizzazione dell'area interessata dal PTR.

### Comune di Montichiari

Il comune di Montichiari è dotato di un PRG vigente, approvato il 17/08/2005.

Tale strumento prevede, per le aree interessate dal PTR (poste a sud della ex s.s. Goitese), alcuni completamenti per le aree industriali esistenti, unitamente al rafforzamento, dell'insediamento residenziale lineare sviluppatosi lungo la strada che dalla ex s.s. Goitese, in località Ro di Sopra, scende verso Viadana Bresciana.

E' individuata una zona produttiva speciale denominata "Cava Verde", che prevede il completamento delle attività di escavazione e la formazione di una discarica.

Risulta effettuato l'avvio del procedimento per la redazione del PGT, tuttavia non risulta ad oggi disponibile un documento preliminare contenente gli obiettivi strategici generali.

### Comune di Montirone

Il comune è dotato di PGT vigente dal 17.03.2010. Non emergono previsioni in relazione diretta o indiretta con il PTR. Si rileva che le previsioni del PGT si configurano quali ordinari processi di completamento del tessuto esistente, residenziali, produttivi e commerciali, che tuttavia dovrebbero essere valutati in funzione del Piano di Rischio derivante dall'esercizio dell'aeroporto di Ghedi, di competenza del Ministero della Difesa, attualmente non disponibile.

Il quadro della pianificazione locale è riscontrabile sui seguenti documenti:

- Tav. 7.1. PRG vigenti.
- Tav. 7.2. PGT del Comune di Ghedi. Sintesi.

### 3. OBIETTIVO DI PIANO

Il PTR A è uno strumento di pianificazione territoriale e, in quanto tale, deve prevedere quali potranno essere i possibili e potenziali effetti sul territorio in conseguenza dello sviluppo aeroportuale.

L'obiettivo del PTR A di Montichiari è il potenziamento dell'aeroporto. Si tratta di un obiettivo strategico, che si inserisce in un quadro di sviluppo potenziale del sistema aeroportuale della Lombardia, ma anche dei suoi rapporti con l'organizzazione della mobilità dell'area, rispetto ai collegamenti internazionali (Corridoio V, Brennero e TAV, in primo luogo) e con il sistema aeroportuale veneto, e delle relazioni con i territori del nord est, uno dei potenziali bacini per l'aeroporto. Il piano interessa importanti sistemi territoriali del PTR, localizzati tra Lombardia e Veneto: il Sistema dei Laghi, il Sistema Montano, l'area Metropolitana e il Sistema Pedemontano. Il PTR A ha anche l'obiettivo di valutare la sostenibilità ambientale dello sviluppo aeroportuale in armonia con il territorio circostante.

#### 3.1 II SISTEMA DEGLI OBIETTIVI

##### 3.1.1 Gli obiettivi principali del piano

L'obiettivo di Piano viene declinato in obiettivi specifici:

- Obiettivo 1: Salvaguardia del sito aeroportuale;
- Obiettivo 2: Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali;
- Obiettivo 3: Ordinare i processi di sviluppo in diretta relazione con il sito aeroportuale;
- Obiettivo 4: Orientare i processi di sviluppo locale.

##### *Obiettivo 1: Salvaguardia del sito aeroportuale*

Considerato che:

- l'attuale sedime aeroportuale del "G. D'Annunzio" consente lo svolgimento delle attività connesse allo scalo aereo in misura sufficiente per le condizioni attuali di esercizio;
- ai fini dello sviluppo di medio termine dell'aeroporto è necessario il prolungamento dell'attuale pista, onde consentire decolli e atterraggi di tutti i tipi di aeromobili attualmente in esercizio;
- per quanto attiene al sedime dell'aeroporto militare di Ghedi non sono prevedibili variazioni dell'attuale condizione di esercizio, stante anche il D.M. 25 gennaio 2008 del Ministero della Difesa che ha confermato il valore strategico della base aerea;
- le aree interposte tra i due scali aerei, ancorché non occupate da installazioni aeronautiche, sono individuate dalla Rete Ecologica Regionale quali "elemento di secondo livello: aree di supporto";
- su parte delle aree interposte tra i due scali aerei gravano i vincoli derivanti dal rischio aeroportuale lungo le rotte di decollo e atterraggio secondo i disposti dell'art. 707 del Codice della Navigazione e dal "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC).

Il PTR A Montichiari individua il "sito aeroportuale di Montichiari e Ghedi" ai fini della preservazione da usi che possano compromettere futuri sviluppi del sistema aeroportuale.

*Obiettivo 2: Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali*

Considerato che:

- lo sviluppo del sistema aeroportuale non può prescindere dal rafforzamento dei corridoi infrastrutturali per il trasporto su ferro e su gomma;
- il PTR individua le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, e tra le priorità sottolinea la necessità di promuovere lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, riconoscendo un forte ruolo allo scalo di Montichiari;
- il PTR individua altresì la Rete Ecologica regionale quale infrastruttura strategica per il conseguimento degli obiettivi di Piano;
- per lo sviluppo del sistema aeroportuale indicato dal PTR sono necessarie azioni di potenziamento infrastrutturale e di adduzione, in particolare il collegamento pedemontano BreBeMi per quanto riguarda la rete viabilistica e il completamento del Sistema AltaCapacità/Alta velocità TO-MI-VE;
- gli studi e i quadri di programmazione ad oggi disponibili, pur in assenza di sviluppi progettuali, identificano le aree a nord dell'aeroporto di Montichiari quali siti idonei per la localizzazione della linea ferroviaria AC/AV, anche nell'ipotesi di realizzare una stazione nelle vicinanze dell'aeroporto;
- la Provincia di Brescia, nel quadro delle attività per la revisione del PTCP, ha predisposto un quadro d'insieme delle previsioni infrastrutturali che interessano l'ambito aeroportuale, sia di interesse regionale che di interesse locale.

Il PTR Montichiari individua i corridoi idonei per la futura realizzazione del sistema infrastrutturale, ritenuto che ciò sia condizione necessaria per lo sviluppo aeroportuale di lungo termine.

*Obiettivo 3: Ordinare i processi di sviluppo in diretta relazione con il sito aeroportuale*

Considerato che:

- il PTR individua l'area nel triangolo Brescia-Mantova-Verona (attorno alle infrastrutture aeroportuali di Verona e Montichiari) quale nuova polarità di cui si riconosce uno stato di urbanizzazione meno intenso che altrove, dunque idoneo ad accogliere nuovi insediamenti in modo molto più aperto e flessibile;
- lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari potrà determinare sensibili effetti sull'economia locale;
- è necessario che lo sviluppo aeroportuale sia sostenuto ed affiancato da processi insediativi che possano determinare effetti sinergici sull'economia locale e sulla competitività dello scalo aereo stesso;
- l'aeroporto è collocato nel sistema della fascia metropolitana di Brescia nella quale gli effetti gravitazionali si propagano radiocentricamente lungo le direttrici principali, tra le quali la s.s. Goitese fino a Montichiari;
- l'ambito presenta caratteri del paesaggio strutturati sulla matrice agraria, pur non particolarmente significativi, che è necessario preservare.

Il PTR Montichiari disciplina i nuovi insediamenti nell'intorno aeroportuale privilegiando le funzioni potenzialmente sinergiche con l'attività dello scalo aereo e definendo assetti urbani e caratteri del paesaggio coerenti con la matrice infrastrutturale e con la matrice agraria.

*Obiettivo 4: Orientare i processi di sviluppo locale*

Considerato che:

- gli effetti indotti dallo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari si propagano su dimensioni territoriali variabili in ragione delle specificità di ciascuna funzione insediata;
- gli effetti indotti dallo sviluppo aeroportuale travalicano i limiti dell'ambito A (descritto al punto 4), pertanto il piano deve fondarsi su una visione territoriale d'insieme;

Il PTR A Montichiari orienta l'azione pianificatoria degli enti locali affinché si determinino effetti coordinati e coerenti sia nel territorio del PTR A, sia nelle aree esterne comunque interessate dagli effetti dello sviluppo aeroportuale.

Obiettivo di piano	Obiettivo generale	Obiettivo specifico	azioni
Sviluppo aeroporto	Salvaguardia sito aeroportuale	Individuazione del sito sottoposto a salvaguardia di lungo termine, e definizione degli usi e delle attività esercitabili	Perimetrazione dei sedimi e delle servitù Disciplina nel sedime dell'aeroporto
	Salvaguardia corridoi infrastrutturali	Individuazione dei corridoi da salvaguardare per la realizzazione delle infrastrutture di interesse regionale e provinciale.	Interesse regionale <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziamento della s.p. 19</li> <li>• Collegamento stradale a esclusivo servizio tra la s.p. 19 e l'aeroporto di Montichiari</li> <li>• Collegamento s.p. 19 con l'autostrada A4.</li> <li>• Collegamento ferroviario AC/AV</li> </ul>
	Ordinare i processi di sviluppo in relazione al sito aeroportuale	Individuazione delle aree idonee per l'insediamento di funzioni complementari all'esercizio aeroportuale	Interesse provinciale <ul style="list-style-type: none"> <li>• potenziamento della s.s. Goitese</li> <li>• potenziamento della ex s.s. Lenese</li> <li>• raccordo tra la s.p. 19 e la s.s. Goitese</li> <li>• Collegamento ferroviario BS-AC/AV-aeroporto cargo</li> <li>• Collegamento Goitese-Lenese</li> </ul>
	Orientare i processi di sviluppo locale	Individuazione delle funzioni e delle aree idonee per lo sviluppo locale e per la riqualificazione ambientale	Definizione delle modalità di compensazione e perequazione per le aree oggetto di salvaguardia Definizione degli usi e delle attività e le misure di tutela ambientale
			Definire l'impianto del sistema insediativo lineare della Goitese e della Lenese
			Delimitare gli elementi strutturali del paesaggio da preservare/rafforzare per effetto dello sviluppo insediativo
			Definire gli elementi di degrado Territoriale, individuando i siti del Piano cave compatibili
			Individuazione delle aree per gli interventi di compensazione e mitigazione

## 4. SCENARI DI SVILUPPO

Gli scenari di sviluppo aeroportuale del PTR A Montichiari sono stati determinati secondo la seguente metodologia, e sono stati presentati alla prima conferenza di valutazione ambientale strategica:

- ❖ prime valutazioni fondate su dati, modelli e previsioni illustrate nel documento “Tematiche strategiche ed economiche relative allo sviluppo dell’aeroporto di Montichiari”, allegato al Documento preliminare di piano, a partire dai seguenti presupposti:
  - stima per il Nord Italia dei tassi di crescita elevati, pari al 3,9% medio annuo fino al 2025, con in particolare un tasso del 5,5% per il settore intercontinentale che determinerà come traffico di linea circa 14,5 milioni di passeggeri intercontinentali per il Nord Italia su 97 milioni di passeggeri totali nella stessa area;
  - sussistono limitazioni di capacità complessiva del sistema che potrebbero risultare influenti a partire dal 2020, in particolare su Torino, Linate, Malpensa e Bergamo, il cui bacino di utenza si sovrapporrebbe notevolmente a quello di Montichiari;
  - incertezza circa l’effettivo livello di infrastrutturazione dell’area di Montichiari, stante l’assenza di una datazione certa per le opere del sistema ferroviario AV/AC al momento della redazione del piano;
  - incertezza sui possibili sviluppi di Malpensa, che allo stato attuale potrebbe raggiungere la saturazione, ma che potrebbe raggiungere capacità consistenti per effetto della realizzazione della terza pista;
  - esercizio completo della linea AV/AC Milano-Verona non databile;
- ❖ elaborazione di “scenari teorici” fondati sugli elementi di giudizio sopra menzionati, così definiti:
  - **Scenario 1** – anno 2015. Nel medio periodo, l’aeroporto di Brescia Montichiari, in assenza di AV/AC completa e in assenza di problemi di saturazione nel sistema aeroportuale del Nord Italia, segue un percorso di crescita contenuto e principalmente legato alle strategie della società di gestione, che tuttavia risulta beneficiato, al naturale crescere del traffico, per effetto della posizione baricentrica dello scalo rispetto al sistema del nord Italia e alle aree con maggiore capacità di generazione di domanda di trasporto. Al verificarsi delle ipotesi di scenario, il traffico passeggeri atteso nel 2015 ammonterebbe a circa 1,8 milioni di passeggeri.
  - **Scenario 2** – anno 2025. Nel lungo periodo si verifica un incremento dei tassi di crescita, in conseguenza dell’entrata in servizio dell’AV/AC, che produce due effetti favorevoli per lo scalo: si determina l’allargamento del bacino di utenza dell’aeroporto, favorendo gli spostamenti di passeggeri la cui origine o destinazione si trova in province prima escluse dal bacino di Montichiari; la presenza di un collegamento ferroviario efficiente e di una stazione dell’AV/AC connessa all’aeroporto migliora l’attrattività dello scalo nei confronti dei vettori aerei.
  - L’ipotesi di scenario risulta tuttavia fortemente influenzata dal verificarsi o meno della realizzazione della terza pista di Malpensa: in caso di mancata realizzazione, il traffico passeggeri atteso nel 2025 ammonterebbe a circa 17,8 milioni di passeggeri, mentre in caso di effettivo potenziamento di Malpensa il dato atteso si attesterebbe su circa 7,4 milioni di passeggeri.
- ❖ verifica preliminare di coerenza degli “scenari teorici” con gli obiettivi di sviluppo aeroportuale elaborati dalla Direzione Generale Infrastrutture della Regione Lombardia, noti anche gli orientamenti della società di gestione dell’aeroporto.

A seguito della prima conferenza di valutazione ambientale strategica sono pervenuti contributi da parte dei soggetti competenti o interessati sui temi del trasporto aereo, in particolare:

- il contributo di ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile – che, evidenziando una limitata possibilità di sviluppo passeggeri a fronte di una evidente vocazione a scalo prevalentemente dedicato al trasporto merci (cargo), ipotizza all'anno 2045 (lungo periodo) un potenziale complessivo di 30.000 movimenti/anno, corrispondenti a 2,5/3 milioni di passeggeri e 360.000 ton. di merci trasportate;
- il contributo del Ministero della Difesa, che ritiene strategico l'aeroporto di Ghedi per la difesa nazionale (Decreto del 25 gennaio 2008- G.U. n.57 del 7 marzo 2008), evidenziando che lo sviluppo aeroportuale risulta condizionato dalla capacità del sistema di controllo del traffico aereo. Tale capacità è limitata a 16 movimenti/ora per l'insieme dei tre aeroporti interessati dallo spazio aereo coperto dal centro operativo denominato "Garda avvicinamento". La base militare è prioritaria nella ripartizione dei movimenti autorizzati per le attività, comportando una potenzialità di crescita del trasporto merci che presenta margini di compatibilità con le limitazioni poste dal ministero;
- i contributi congiunti dei comuni di Castenedolo, Ghedi, Montirone, Montichiari, che esprimono, tra l'altro, la condivisione sullo sviluppo dell'aeroporto nelle condizioni definite nello "scenario intermedio" (circa 10 milioni di passeggeri) come previsto nel Piano d'Area a suo tempo approvato dalla Provincia di Brescia.

Dal confronto interistituzionale viene stabilito che il PTR A assume una quantificazione dello sviluppo che tenga conto delle proiezioni formulate dai vari soggetti competenti e quindi ricompreso tra 2,5/3,0 milioni di passeggeri e 360.000 ton. merci indicati da ENAC (Piano di sviluppo aeroportuale), e 7/8 milioni di passeggeri e 129.000 tonnellate di merci come individuato da Regione Lombardia sulla base della domanda di trasporto aereo, si è quindi individuato uno scenario di sviluppo dell'aeroporto a medio e a lungo termine.

#### 4.1 LO SCENARIO A MEDIO TERMINE

Nel medio periodo considerato che :

- la ferrovia AV/AC è incompleta;
- non sono in atto fenomeni di saturazione nel sistema aeroportuale del Nord Italia;
- saranno completate le infrastrutture autostradali di livello regionale con conseguente miglioramento dei collegamenti tra l'aeroporto, Brescia e il sistema delle valli;
- il sistema di controllo del traffico aereo conserva le potenzialità attuali.

L'aeroporto ha un percorso di crescita contenuto e principalmente legato alle strategie della società di gestione, e quindi maggiormente orientato al trasporto merci.

Si assumono pertanto i seguenti valori di riferimento:

- 3 milioni di passeggeri;
- 360.000 ton. di merci.

Allo stato attuale si ritiene che lo scenario a medio termine possa essere datato all'anno 2015.

Lo scenario a medio termine corrisponde ad un modello di sviluppo di scala strettamente locale nel quale l'incremento di domanda di trasporto aereo potrà essere soddisfatto con le attuali caratteristiche strutturali dello scalo di Montichiari.

E' opportuno infatti rilevare che l'aeroporto, pur aumentando i volumi di traffico rispetto allo stato attuale, rientrerebbe comunque nella categoria D degli scali italiani e, dunque, nella classe dimensionale più piccola, chiamata ad assolvere funzioni di carattere principalmente locale.

Al volume di traffico passeggeri stimato si deve poi aggiungere il traffico merci valutato in forte crescita dal target attuale fino a 360.000 ton. che, date le specifiche caratteristiche di tale attività aeroportuale, non si sovrappone alle fasce orarie dei movimenti passeggeri.

E' possibile costruire una serie di ipotesi di "territorializzazione" dello scenario a medio termine come di seguito specificato:

1. il raggiungimento del livello di sviluppo del traffico aereo ipotizzato nello scenario a medio termine può essere soddisfatto con le condizioni dell'infrastruttura aeroportuale attuale (pista esistente, aerostazione esistente), pur ritenendo opportuno il prolungamento di circa 700 m della pista così da consentire decolli e atterraggi ad ogni tipo di aeromobile (in particolare per ottimizzare l'operatività cargo, riducendo il numero di movimenti a parità di peso trasportato);
2. i volumi di traffico a terra indotti dal numero di passeggeri e dal volume di merci trasportate previsti possono essere ragionevolmente sostenuti grazie al quadro delle infrastrutture di trasporto su gomma esistente e in corso di realizzazione (potenziamento della s.p. 19);
3. le ricadute in termini di domanda insediativa di funzioni connesse all'attività aeroportuale possono essere soddisfatte nell'immediato intorno del sedime aeroportuale attuale;
4. la pressione insediativa nell'intorno aeroportuale non subirà variazioni sostanziali indotte direttamente dall'attività aeroportuale;
5. risultano sostanzialmente ininfluenti sia il completamento del sistema ferroviario AC/AV, sia l'effettiva realizzazione di collegamenti dedicati su ferro con l'area bresciana (che risulterebbero oltremodo di difficile sostenibilità economica a fronte di un volume di traffico passeggeri modesto);
6. le esigenze insediative indotte dall'economia locale che allo stato attuale risultano scarsamente correlate alla funzione aeroportuale, continuerebbero a mantenere la medesima connotazione, ovvero si continuerebbero a dipendere dalla condizione di buona accessibilità del sito.

Le ricadute territoriali attese al verificarsi dello scenario a medio termine risulterebbero simili a quelle riscontrabili nelle aree di cintura metropolitana caratterizzate da buona accessibilità. Il modello insediativo che ne deriverebbe potrebbe essere così caratterizzato:

- prevalenza di destinazioni d'uso del settore secondario (industria, logistica generica);
- conferma e incremento di alcune destinazioni d'uso terziarie specializzate (sistemi fieristici), con moderati effetti di traino su altre componenti del medesimo settore (ricettività, direzionale di interesse locale);
- presenza di destinazioni d'uso commerciali il cui bacino risulterebbe di fatto indifferente rispetto alla presenza dell'aeroporto.

## 4.2 LO SCENARIO A LUNGO TERMINE

Nel lungo periodo considerato che :

- la ferrovia AV/AC è in esercizio con conseguente allargamento del bacino di utenza potenziale dell'aeroporto;
- continua la crescita di domanda di trasporto aereo determinando problemi di saturazione in alcuni scali del sistema aeroportuale del Nord Italia;
- si realizza la terza pista dell'aeroporto di Milano Malpensa con conseguente assorbimento del bacino d'utenza del nord-ovest;
- saranno ulteriormente potenziate le infrastrutture stradali e autostradali;
- si innalza la capacità del sistema di controllo del traffico aereo grazie a nuove risorse umane e nuova tecnologia.

L'aeroporto è interessato da un significativo sviluppo in termini di trasporto passeggeri, vista la buona capacità del sito di assorbire gli incrementi della domanda di trasporto aereo che si producono nel bacino del nord-est, inoltre è probabile che gli scali di Verona e Venezia giungano a saturazione. Con l'aumento del numero di movimenti passeggeri si potrebbe determinare una riduzione del volume di merci trasportate, anche nell'ipotesi che altri scali minori del sistema aeroportuale del nord Italia possano incrementare la propria capacità attrattiva nel settore del trasporto merci.

Si assumono pertanto i seguenti valori di riferimento:

- 8 milioni di passeggeri,
- 130.000 ton. di merci.

Allo stato attuale si ritiene che lo scenario a lungo termine, pur ipotizzato da ENAC all'anno 2045, non possa essere datato con sufficiente puntualità, visto l'elevato grado di incertezza che condiziona le scelte rispetto ai valori sopra riportati.

Lo scenario di lungo termine descrive un modello di sviluppo di scala territoriale che produrrebbe un notevole incremento di domanda di trasporto aereo, all'interno di un bacino esteso al sistema territoriale centro padano e più in generale all'intero nord-est.

Condizione primaria per lo sviluppo aeroportuale ipotizzato nello scenario di lungo termine è l'effettiva infrastrutturazione dell'area. Si ritiene necessario che:

- venga realizzato il collegamento ferroviario AC/AV;
- l'aerostazione sia direttamente e rapidamente connessa con la fermata AC/AV;
- il sistema autostradale in corso di realizzazione (Bre.Be.Mi, Pedemontana, SP 19, collegamento autostradale con la Valtrompia) sia completamente in esercizio.

E' possibile costruire una ipotesi di "territorializzazione" dello scenario a lungo termine come di seguito specificata:

- il raggiungimento del livello di sviluppo del traffico aereo richiederebbe un programma di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale che preveda, tra l'altro, l'allungamento della pista esistente e la realizzazione di una nuova aerostazione, escludendo l'ipotesi di realizzazione di una seconda pista;
- i volumi di traffico a terra indotti dal numero di passeggeri previsti possono essere sostenuti dal sistema infrastrutturale previsto;
- le ricadute in termini di domanda insediativa di funzioni connesse all'attività aeroportuale si incrementerebbero, interessando un più vasto intorno del sedime aeroportuale attuale;
- la pressione insediativa nell'intorno aeroportuale potrebbe subire variazioni sostanziali indotte direttamente dall'attività aeroportuale;
- le esigenze insediative indotte dall'economia locale potrebbero determinare oltre che l'incremento delle superfici urbanizzate, anche la sostituzione delle attività esistenti scarsamente connesse alla funzione aeroportuale.

Le ricadute territoriali al verificarsi dello scenario di lungo termine corrisponderebbero a sensibili incrementi di superfici con destinazioni d'uso prevalentemente riferiti al settore terziario e della logistica.

## 5. SCELTE PROGRAMMATICHE DEGLI SCENARI DI SVILUPPO

Dall'esame dello *scenario a medio termine* si rileva che il grado di incertezza del verificarsi delle condizioni descritte dipende in larga misura dai generali trend di sviluppo della domanda di trasporto aereo; è possibile sintetizzare che si possano raggiungere i volumi di traffico ipotizzato, a condizione che vi sia una domanda di trasporto in costante aumento, correlata alle condizioni generali dell'economia, e che il soggetto gestore dell'aeroporto elabori un piano di sviluppo aeroportuale.

Lo *scenario a medio termine* si ritiene che possa verificarsi, viste le attuali condizioni dell'economia globale e di contrazione della domanda di trasporto. La datazione all'anno 2015 è da intendersi "probabile ma non certa", fattore non determinante per le scelte di governo del territorio.

L'esame dello *scenario a lungo termine* mette in evidenza l'elevata incertezza del verificarsi degli eventi descritti a partire dall'effettiva realizzazione del sistema ferroviario AC/AV, condizione necessaria perché il bacino geografico di riferimento dell'aeroporto possa sensibilmente crescere.

Da tali considerazioni è dunque possibile ritenere che il PTR A Montichiari debba assumere lo scenario di medio termine quale riferimento per l'elaborazione delle decisioni di governo del territorio e delle conseguenti azioni di piano in termini di sviluppo e tutela. Inoltre si ritiene che il PTR A debba riconoscere che lo scenario di lungo termine risulti possibile, indipendentemente dalla datazione, esercitando le necessarie azioni di salvaguardia per preservare l'idoneità del sistema territoriale coinvolto nell'ipotetico sviluppo.

### 5.1 VALUTAZIONI STATO ATTUALE E TENDENZA

#### Condizione attuale

Si riscontra una generale debole qualità dei processi insediativi di epoca recente, dipendenti in larga misura dalla discreta accessibilità (o potenziale accessibilità) del sito.

Dall'esame del territorio è possibile osservare:

- la densificazione degli insediamenti lungo la "Goitese", dovuta a numerosi e consistenti episodi insediativi che si sono succeduti in epoca recente;
- la localizzazione di attività di tipo ordinario, prive delle condizioni d'eccellenza che la presenza di un aeroporto potrebbe indurre;
- la presenza di episodi di degrado ambientale, principalmente derivanti dall'attività di escavazione, di deposito di materiali, di discariche.

Tale condizione insediativa è il risultato di una tendenza "localista" dello sviluppo sostanzialmente indifferente rispetto alle reali potenzialità del sito.

#### Tendenza

Ai fenomeni di sviluppo dei sistemi insediativi prodottisi in epoche recenti deve sommarsi il potenziale indotto dalle pressioni insediative in atto. Sono infatti numerose le proposte di nuove previsioni insediative più o meno avanzate, sia nell'ambito dei redigenti Piani di Governo del Territorio che nell'ambito di specifici procedimenti urbanistici.

Dall'esame di tali pressioni insediative, nonostante alcune tendenze alla contestualizzazione e al coordinamento messe in atto dai comuni mediante i propri strumenti urbanistici, risulta evidente il rischio che la prosecuzione di tali fenomeni, in assenza di una visione d'insieme e di una organica politica territoriale, possano determinare sia la perdita del forte potenziale di sviluppo del sito aeroportuale, sia un consumo di suolo agricolo o libero pregiudicando la possibilità di realizzazione/valorizzazione di sistemi verdi e della rete ecologica prevista ai vari livelli.

## 5.2 VOCAZIONI TERRITORIALI LOCALI: LA “CITTÀ NUOVA”

Le decisioni di governo del territorio necessitano di una visione d'insieme che si può identificare in una sorta di “città nuova”, costituita dai processi insediativi, dal sistema infrastrutturale, dai siti aeroportuali e dai caratteri permanenti del paesaggio.

Il PTR A deve governare la “città nuova” che non è solamente l'aeroporto e che non corrisponde ai tradizionali limiti amministrativi dei comuni, ma che si forma su un territorio complesso, determinandone una nuova identità.

Gli elementi strutturali e di riferimento sui quali il PTR A Montichiari deve operare sono i seguenti:

- Maglie del sistema infrastrutturale locale.

Il sistema stradale che ordina il comparto è caratterizzato dalla presenza della s.s. 236 “Goitese” a est, della s.p. 24 da Montirone a Ghedi a ovest e della ex s.s. 668 “Lenese” a sud. Trattasi di direttrici fondamentali: la “Goitese” radiale dal centro di Brescia con giacitura orientata in direzione nord-ovest sud-est; la “Lenese” fondamentale collegamento tra Brescia e il Lago di Garda. L'ordito delle strade risulta esattamente parallelo alle piste sia dell'aeroporto civile di Montichiari, sia dell'aeroporto militare di Ghedi, così da generare una “matrice infrastrutturale” forte, sovrapposta al sistema dei nuclei edificati dei diversi comuni della zona e sostanzialmente indifferente rispetto al sistema gravitazionale radio centrico di Brescia.

- Il margine aeroportuale.

Le fasce esterne ai sedimi aeroportuali sono caratterizzate dall'alternanza di diversi episodi insediativi e di porzioni di territorio ineditato. Si tratta, in buona parte, di insediamenti di modesta qualità ambientale, e di aree oggetto di escavazione, deposito di materiali, discariche di rifiuti. La presenza di cave e discariche nell'intorno aeroportuale, il cui governo è demandato al Piano Cave e al Piano Rifiuti, rappresenta certamente un fattore significativo per la caratterizzazione dell'economia locale allo stato attuale. Tuttavia suscita interrogativi sulle interferenze che tali attività determinano sulla stabilizzazione di un sistema insediativo con elevate qualità e potenzialità nell'intorno aeroportuale.

- La Fascia d'Oro e la Goitese.

L'asse della s.s. Goitese che segna il limite nord-est del territorio del PTR A, emerge dai caratteri strutturali del sistema per una evidente predominanza nell'evolversi del sistema insediativo. Pur riconoscendo che la s.s. Goitese risulta attualmente sovraccarica di traffico, dato il fondamentale ruolo di collegamento tra Brescia e Mantova, in quanto supplisce ad un deficit storico del sistema autostradale lombardo, risulta evidente il processo di infrastrutturazione prodottosi in epoca recente, in particolare mediante una prima razionalizzazione di svincoli e intersezioni. Considerato che il tratto della s.s. Goitese, compreso tra la località Fascia d'Oro a nord-ovest e il margine urbano di Montichiari a sud-est, rappresenta l'asse di un corridoio di notevole ampiezza, e considerato che su tale asse convergono sistemi di viabilità minore o locale secondo un ordito a maglia ortogonale, è possibile affermare che tale sistema esprime certamente una delle massime potenzialità del territorio del PTR A, a condizione che il processo di infrastrutturazione contribuisca alla costruzione di un nuovo paesaggio urbano. La s.s. Goitese si caratterizza quale asse di connessione di due poli già esistenti, nonostante la gran parte delle potenzialità debbano ancora esprimersi: il nucleo della “Fascia d'Oro”, dove risultano già insediate e in corso d'insediamento significative attività economiche, e il polo della Fiera di Montichiari, le cui potenzialità sono destinate a crescere nel tempo.

- La Rete Ecologica Regionale e la matrice agraria.

La matrice infrastrutturale definita dalla s.s. Goitese, dalla s.p. 24 e dalle piste degli aeroporti ha una giacitura lungo la direttrice nord-ovest sud-est che risulta perfettamente coerente con la matrice agraria. L'esame di maggior dettaglio dell'ordito agrario e del sistema aeroportuale consente di individuare quattro ambiti principali del territorio del PTR A:

- una prima porzione estesa a partire dalle aree libere a ovest dell'aeroporto civile fino alla s.s. Goitese e alle aree localizzate ad est, la cui matrice è orientata sulla giacitura nord-ovest sud-est, coerentemente con l'impianto infrastrutturale;
- la porzione compresa tra i due aeroporti, la cui matrice agraria si presenta irregolare e influenzata dall'alveo del torrente Garza;
- la porzione a ovest dell'aeroporto militare, caratterizzata dall'assenza di ortogonalità rispetto alla direttrice della s.p. 24;
- la porzione a sud dell'aeroporto civile, a ovest del sistema insediativo di Montichiari, caratterizzata da una giacitura prevalentemente est ovest, sul cui ordito è situato anche il tracciato della s.s. 668.

Anche il sistema insediativo strutturato lungo la s.s. Goitese risponde al medesimo ordine geometrico: la s.s. Goitese assume il ruolo di asse principale rispetto al sistema insediativo e alla matrice agraria che pertanto si sviluppano simmetricamente intorno al suddetto asse. Alla lettura della matrice agraria deve poi essere aggiunto un ulteriore elemento di significativa rilevanza: la Rete Ecologica Regionale. Lungo l'alveo del Garza, tra i due aeroporti, è presente un elemento di secondo livello della RER, di connessione tra l'ambito agricolo dell'hinterland sud orientale della città di Brescia e della collina di Castenedolo con l'elemento primario "fontanili di Calvisano-Ghedino", e il corridoio primario del fiume Chiese.

Tale porzione della rete rappresenta alla scala locale l'ambito maggiormente significativo sotto il profilo ecologico.

L'esame dei caratteri del territorio del PTR A conferma dunque l'esistenza di un sistema insediativo autonomo e sovrapposto ai nuclei edificati dei comuni, fortemente correlato alla rete infrastrutturale e alla matrice agraria che struttura storicamente il territorio, e relazionato al sistema aeroportuale. Si tratta di un brano territoriale dalle forti potenzialità, la cui definizione non può che condizionare l'orientamento strategico del PTR A e le conseguenti azioni.

### 5.3 SCENARIO A MEDIO TERMINE

Lo sviluppo aeroportuale in relazione allo scenario di medio termine necessita delle seguenti strategie per la definizione dell'"idea di territorio", secondo un processo di continua verifica degli effetti del piano rispetto ai presupposti dello scenario stesso:

- Strategia A – Infrastrutturazione;
- Strategia B - Sviluppo aeroportuale locale;
- Strategia C - Sviluppo e riqualificazione locale.

L'*idea di territorio* viene costruita mediante l'analisi dei seguenti temi:

- valutazioni stato attuale e tendenza;
- vocazioni territoriali locali: la "città nuova".

Il piano, nel proprio sviluppo, riverifica continuamente, rispetto all'*idea di territorio*, i propri risultati attraverso un monitoraggio continuo degli effetti delle azioni di piano.

### 5.3.1 Strategia A – Infrastrutturazione.

Lo sviluppo relativo allo scenario a medio termine necessita che vengano previste le seguenti infrastrutture:

- il potenziamento della s.p. 19 comprensivo dello svincolo e del raccordo di collegamento con l'aeroporto di Montichiari;
- il raccordo di collegamento con l'aeroporto di Montichiari dimensionato per lo sviluppo del traffico atteso nel periodo;
- il raccordo di collegamento con l'aeroporto di Montichiari che dovrà essere ad esclusivo servizio dell'aeroporto, pertanto non potranno essere previsti svincoli e raccordi per il disimpegno di altre funzioni insediate;
- il potenziamento della s.s. Goitese e il miglioramento delle interconnessioni di quest'ultima con la rinnovata s.p. 19.

La strategia volta a conseguire un sufficiente livello di infrastrutturazione dell'area necessita di un insieme di azioni volte alla realizzazione delle opere previste e programmate nel breve e medio periodo e alla salvaguardia delle aree necessarie per la realizzazione delle infrastrutture previste nel medio-lungo periodo. Tali azioni sono così definite:

- Azione A.1: Infrastrutture di interesse regionale;
- Azione A.2: Infrastrutture di interesse provinciale;
- Azione A.3: Infrastrutture di interesse locale.

<b>AZIONE A.1</b>	<b>Infrastrutture di interesse regionale</b>
Temi ed elementi	L'azione deve consentire la realizzazione delle seguenti opere infrastrutturali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• potenziamento nel breve-medio periodo della s.p. 19</li> <li>• collegamento stradale nel breve-medio periodo tra la s.p. 19 e l'aeroporto di Montichiari, ad esclusivo servizio di quest'ultimo;</li> <li>• ottimizzazione del collegamento s.p.19 con l'autostrada A4.</li> <li>• il consolidamento e il potenziamento della rete ecologica regionale</li> </ul>
Contenuti specifici PTR A	Il PTR A sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuazione dei corridoi e dei sedimi necessari per la realizzazione delle opere infrastrutturali e delle mitigazioni/compensazioni.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR A determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• salvaguardia delle aree necessarie per la realizzazione delle opere infrastrutturali (vedere tavole grafiche 6.1 e 6.2);</li> <li>• divieto di utilizzo delle infrastrutture di interesse regionale per il disimpegno di attività e funzioni insediate diverse dall'esercizio aeroportuale.</li> </ul>

<b>AZIONE A.2</b>	<b>Infrastrutture di interesse provinciale</b>
Temi ed elementi	L'azione deve determinare la realizzazione delle seguenti opere infrastrutturali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• potenziamento della ex s.s. Goitese;</li> <li>• potenziamento della ex s.s. Lenese;</li> <li>• raccordo tra la ex s.s. Lenese e la ex s.s. Goitese.</li> </ul>
Contenuti specifici PTR A	Il PTR A sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuazione del corridoio per il potenziamento della s.s. Goitese e per la realizzazione delle mitigazioni/compensazioni;</li> <li>• individuazione del corridoio per il potenziamento della ex s.s. Lenese e per la realizzazione delle mitigazioni/compensazioni;</li> <li>• individuazione del corridoio per il raccordo tra la ex s.s. Lenese e la ex s.s. Goitese</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR A determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• salvaguardia, mediante specifico vincolo, delle aree necessarie per il potenziamento della s.s. Goitese; s.s. Lenese e raccordo tra la ss Goitese/Lenese</li> <li>• indirizzi per gli strumenti di pianificazione e programmazione locale per il coordinamento delle azioni pianificatorie al di fuori dell'ambito di piena cogenza del PTR A.</li> </ul>

<b>AZIONE A.3</b>	<b>Infrastrutture di interesse locale</b>
Temi ed elementi	L'azione deve determinare la realizzazione delle opere infrastrutturali complementari rispetto alle previsioni di interesse regionale e provinciale, per l'insediamento delle funzioni necessarie per lo sviluppo locale, in particolare la riqualificazione del tracciato della SP 37
Contenuti specifici PTR	Il PTR sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• indirizzi per la realizzazione di infrastrutture di carattere locale.</li> </ul>
Livelli di coerenza	<ul style="list-style-type: none"> <li>• indirizzi per i PGT per la realizzazione di infrastrutture di carattere locale.</li> </ul>

### 5.3.2 Strategia B - Sviluppo Aeroportuale Locale

Il raggiungimento dei target dei movimenti passeggeri e merci definiti per lo scenario a medio termine assunto dal PTR rappresenta uno dei principali obiettivi dell'azione di governo.

Al fine di determinare le condizioni idonee per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo aeroportuale è necessario che:

- vengano confermati i sedimi aeroportuali civile e militare attuali;
- vengano confermate le servitù aeroportuali attualmente operanti;
- venga consentito l'insediamento di funzioni complementari all'esercizio aeroportuale anche nelle aree oggetto di servitù aeroportuale, per azione diretta della società di gestione dell'aeroporto o in attuazione di specifici accordi tra quest'ultima e altri soggetti privati.

La strategia volta a conseguire lo sviluppo aeroportuale a medio termine necessita di un insieme di azioni volte al potenziamento delle funzioni e delle attività interne al sedime aeroportuale. Tali azioni sono così definite:

- Azione B.1: definizione del sedime aeroportuale e delle relative servitù;
- Azione B.2: disciplina delle attività e delle funzioni al servizio dell'aeroporto.

<b>AZIONE B.1</b>	<b>Definizione del sedime aeroportuale e delle relative servitù e vincoli</b>
Temi ed elementi	L'azione deve consentire la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali necessarie per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci previsto nel breve-medio periodo.
Contenuti specifici PTR	Il PTR sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perimetrazione dei sedimi aeroportuali;</li> <li>• Individuazione delle servitù aeroportuali.</li> </ul>
Livelli di coerenza	L'azione del PTR determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• apposizione di specifica disciplina per le aree comprese nel sedime aeroportuale civile;</li> <li>• identificazione dell'ambito demaniale militare;</li> <li>• definizione delle servitù e dei vincoli derivanti dai Piani di Rischio, la cui redazione compete al Comune (per l'aeroporto civile) e al Ministero della Difesa (per l'aeroporto militare).</li> </ul> Rinvio al piano di sviluppo aeroportuale o, in carenza di esso, al piano regolatore aeroportuale per la definizione delle opere necessarie per l'esercizio dell'attività aeroportuale.

<b>AZIONE B.2</b>	<b>Disciplina delle attività e delle funzioni al servizio dell'aeroporto</b>
Temi ed elementi	L'azione deve consentire la realizzazione di eventuali funzioni complementari e di supporto per l'esercizio aeroportuale all'esterno del sedime, necessarie per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci previsto nel breve-medio periodo.
Contenuti specifici PTR	Il PTR sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuazione delle aree idonee per l'insediamento di funzioni complementari all'esercizio aeroportuale.</li> </ul>
Livelli di coerenza	L'azione del PTR determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• disciplina delle opere connesse all'esercizio aeroportuale realizzabili nelle aree specificamente individuate.</li> </ul>

### 5.3.3 Strategia C - Sviluppo e Riqualificazione Locale

Lo sviluppo aeroportuale previsto nello scenario di medio termine necessita di una crescita dell'economia locale e di un indotto coerente con gli obiettivi di sviluppo aeroportuale, e di una riqualificazione ambientale delle aree nell'intorno aeroportuale.

Per determinare tali condizioni è necessario che:

- venga definito un modello insediativo complessivo fondato sugli elementi strutturali del paesaggio e sull'impianto infrastrutturale esistente e previsto a medio termine, operante in forma diretta nell'ambito di piena cogenza del PTR A e in forma di orientamento per la pianificazione locale nelle altre porzioni dell'ambito di influenza del piano;
- vengano definite le azioni di riqualificazione ambientale e di tutela, anche in relazione alle previsioni del Piano Cave e alle attività di discarica esistenti, coerentemente con le previsioni della Rete Ecologica Regionale, con il modello insediativo assunto, con le esigenze proprie dell'economia locale;
- vengano stabilite forme di governance che, a fronte di iniziative di sviluppo locale, determinino adeguati strumenti perequativi operanti tra la provincia e i comuni interessati dal PTR A;
- vengano definiti adeguati strumenti di compensazione volti a correlare gli effetti insediativi e di riqualificazione ambientale.

La strategia necessita di un insieme di azioni volte a coordinare gli esiti dei diversi processi e le esigenze di tutela e di riqualificazione del paesaggio. Tali azioni sono così definite:

- Azione C.1: Definizione della matrice dello sviluppo;
- Azione C.2: Localizzazione dei siti dello sviluppo;
- Azione C.3: Rapporti con il Piano Cave;
- Azione C.4: Mitigazioni, compensazioni, riqualificazioni.

<b>AZIONE C.1</b>	<b>Definizione della matrice dello sviluppo</b>
Tem i ed elementi	L'azione è volta a definire le regole dello sviluppo locale, sia sotto il profilo urbanistico che paesaggistico, con lo scopo primario di conseguire il coordinamento tra i diversi piani e programmi operanti nel contesto del PTR A.
Contenuti specifici PTR A	Il PTR A sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• definire l'impianto infrastrutturale del sistema insediativo lineare della Goitese e della Lenese;</li> <li>• delineare gli elementi strutturali del paesaggio da preservare/rafforzare anche in relazione alla rete ecologica regionale, per effetto dello sviluppo insediativo;</li> <li>• definire orientamenti per la pianificazione di iniziative su aree esterne al perimetro dell'ambito A del PTR A.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR A determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• definizione delle modalità di intervento e trasformazione delle aree interne ed esterne ai sedimi aeroportuali;</li> <li>• orientamento dell'azione dei PGT e degli strumenti attuativi affinché gli effetti insediativi risultino coerenti con il modello di sviluppo assunto dal PTR A.</li> </ul>

<b>AZIONE C.2</b>	<b>Localizzazione dei siti dello sviluppo</b>
Tem i ed elementi	L'azione è volta all'individuazione dei siti di rilevante potenzialità insediativa a carattere locale, con lo scopo primario di conseguire il coordinamento tra i diversi piani e programmi operanti nel contesto del PTR A.
Contenuti specifici PTR A	Il PTR A sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• definire gli elementi strutturali del paesaggio da preservare/rafforzare per effetto dello sviluppo insediativo;</li> <li>• definire gli elementi di degrado territoriale da riqualificare per effetto dello sviluppo insediativo;</li> <li>• correlare le diverse iniziative locali, rese evidenti dagli obiettivi perseguiti dai PGT o mediante specifici procedimenti negoziali.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR A determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• orientamento-indicazione delle modalità di trasformazione delle aree interessate da processi di sviluppo con rilevanti ricadute territoriali.</li> </ul>

<b>AZIONE C.3</b>	<b>Rapporti con il piano cave</b>
Temî ed elementi	L'azione è volta all'individuazione dei siti oggetto di attività di competenza del Piano Cave, potenzialmente interagenti con i sistemi insediativi e ambientali definiti dal PTR.A.
Contenuti specifici PTR.A	Il PTR.A sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuare i siti definiti dal Piano Cave che risultano compatibili con i sistemi insediativi e ambientali del PTR.A e con il potenziale sviluppo aeroportuale;</li> <li>• definizione delle condizioni attuative delle attività governate dal Piano Cave, affinché gli esiti territoriali di tali processi possano risultare compatibili con le finalità del PTR.A.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR.A determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• cogenza diretta delle prescrizioni finalizzate al recupero ambientale e alla compensazione ambientale delle attività regolate dal Piano Cave.</li> </ul>

<b>AZIONE C.4</b>	<b>Mitigazioni, compensazioni, riqualificazioni</b>
Temî ed elementi	L'azione è volta all'individuazione dei siti aventi maggiore sensibilità o problematicità paesaggistica, onde orientare gli interventi di mitigazione e compensazione derivanti da nuovi processi insediativi in rapporto con la rete ecologica regionale.
Contenuti specifici PTR.A	Il PTR.A sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuazione degli elementi strutturali del paesaggio e della rete ecologica;</li> <li>• definizione delle condizioni di priorità per l'orientamento degli interventi di compensazione e mitigazione;</li> <li>• individuazione delle aree su cui potranno essere realizzati gli interventi di compensazione.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR.A determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• cogenza diretta mediante localizzazione dei siti per la realizzazione delle compensazioni ed elaborazione dei corrispondenti criteri di esecuzione;</li> <li>• orientamento-indicazione delle modalità di mitigazione degli interventi a carattere insediativo.</li> </ul>

## 5.4 SCENARIO A LUNGO TERMINE: STRATEGIE

La strategia del PTR.A Montichiari ai fini dello sviluppo aeroportuale per lo scenario a lungo termine si esplica nella salvaguardia per lo sviluppo aeroportuale regionale (Strategia D).

Tale strategia coerente con la definizione dell'“idea di territorio”, viene assunta quale evento possibile ma non databile per la quale possono essere assunte solo misure di salvaguardia delle aree necessarie per lo sviluppo aeroportuale e di quelle potenzialmente interessate dalle ricadute di tale sviluppo.

### 5.4.1 Strategia D – Salvaguardia Per Lo Sviluppo Aeroportuale Regionale

Il PTR.A assume lo scenario di sviluppo di lungo periodo, salvaguardando le aree che risulterebbero interessate o influenzate dallo sviluppo aeroportuale e infrastrutturale; è quindi necessario che:

- venga definito un modello di tutela/salvaguardia dei sedimenti aeroportuali, delle aree oggetto di servitù aeroportuale e delle aree oggetto di tutela ambientale comprese tra i due aeroporti;
- vengano salvaguardate le aree necessarie per il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari con l'aeroporto (“Tav. n. 2 -Quadro di riferimento infrastrutturale”);
- vengano salvaguardate le aree necessarie per la realizzazione del collegamento ferroviario AC/AV (“Tav. n. 2 - Quadro di riferimento infrastrutturale”);
- vengano definite modalità per l'esercizio di attività transitorie sui territori oggetto di salvaguardia, allo scopo di renderle coerenti con l'azione di salvaguardia del PTR.A e con le azioni settoriali del Piano Cave e del Piano Rifiuti;
- vengano definite modalità di compensazione/perequazione per le aree oggetto di definitiva salvaguardia per lo sviluppo aeroportuale.

Tale strategia necessita di un insieme di azioni volte alla preservazione dei necessari siti così definite:

- Azione D.1: Salvaguardia del sito aeroportuale;
- Azione D.2: Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali.

<b>AZIONE D.1</b>	<b>Salvaguardia del sito aeroportuale</b>
Temi ed elementi	L'azione è volta a preservare le aree da usi che potrebbero compromettere lo sviluppo aeroportuale di lungo termine.
Contenuti specifici PTR	Il PTR sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuazione del sito sottoposto a salvaguardia per lo sviluppo aeroportuale di lungo termine;</li> <li>• definizione degli usi e delle attività esercitabili in via transitoria nelle aree oggetto di salvaguardia.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• prescrizione diretta del PTR operante sul regime giuridico dei suoli.</li> </ul>

<b>AZIONE D.2</b>	<b>Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali</b>
Temi ed elementi	L'azione è volta a preservare le aree da usi che potrebbero compromettere la realizzazione delle infrastrutture di interesse regionale e provinciale, necessarie per lo sviluppo aeroportuale di lungo termine.
Contenuti specifici PTR	Il PTR sviluppa i seguenti contenuti specifici: <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuazione dei corridoi da salvaguardare per la realizzazione delle infrastrutture di interesse regionale e provinciale (vedere tavole grafiche 6.1 e 6.2);</li> <li>• definizione degli usi e delle attività esercitabili in via transitoria nelle aree oggetto di salvaguardia.</li> </ul>
Livelli di cogenza	L'azione del PTR determina i seguenti effetti sul regime dei suoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>• prescrizione diretta del PTR operante sul regime giuridico dei suoli.</li> </ul>

## 6. L'ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE

Il territorio del PTR A, come stabilito dalla Deliberazione della Giunta Regionale n° 8/10637 del 25 novembre 2009, viene suddiviso nelle seguenti parti:

- Ambito A;
- Areale A1.

A partire da tali suddivisioni discende l'organizzazione territoriale su cui si fonda l'azione del PTR A Montichiari.

### 6.1 AMBITO A

L'ambito A del PTR A Montichiari interessa una porzione di territorio estesa ai comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone, delimitata in gran parte dalla presenza di infrastrutture quali la s.s. "Lenese", la s.s. "Goitese" e il sedime aeroportuale militare.

Le prescrizioni del PTR A all'interno dell'Ambito A, ai sensi e per gli effetti del comma 6 dell'art. 20 della L.r. 12/2005 e s.m.i., possono essere cogenti e/o di indirizzo sulle disposizioni dei piani provinciali e comunali vigenti (PTCP - PGT o PRG).

Il PTR A opera mediante modalità prescrittive la cui cogenza è riconducibile alle seguenti fattispecie:

- *azioni dirette* volte a stabilire effetti di pianificazione diretti e di immediata efficacia all'atto dell'approvazione del PTR A;
- *azioni di orientamento* volte a declinare obiettivi e orientamenti operativi da precisare e puntualizzare nella pianificazione locale e sovra locale.

Tali prescrizioni sono efficaci, fatte salve le normative specifiche di maggior dettaglio contenute in altri strumenti di pianificazione territoriale ( PTCP-PGT)

Il PTR A esercita la propria azione riconoscendo i seguenti ambiti territoriali:

- Ambito territoriale T1: sedimi aeroportuali;
- Ambito territoriale T2: sedime per lo sviluppo aeroportuale;
- Ambito territoriale T3: di sviluppo locale.
- 

Il PTR A costituisce riferimento pianificatorio e attuativo per la risoluzione delle criticità legate alla potenziale compromissione della continuità della Rete Ecologica Regionale con particolare riferimento alla deframmentazione delle grandi infrastrutture per la mobilità e dei varchi ivi presenti.

#### 6.1.1 Ambito Territoriale T1: Sedimi Aeroportuali

*Descrizione.* Aree interne al recinto aeroportuale, di proprietà demaniale o privata, interamente ed esclusivamente interessate dall'esercizio delle attività aeroportuali. Il PTR A riconosce e delimita due sedimi aeroportuali:

- sedime aeroportuale civile "G. D'Annunzio" di Montichiari;
- sedime aeroportuale militare di Ghedi.

#### Obiettivi di governo territoriale

Il PTR A persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- confermare il sedime dell'aeroporto civile di Montichiari quale area di estensione minima sulla quale svolgere la funzione aeroportuale (definito dal piano di sviluppo aeroportuale approvato da ENAC);

- confermare il sedime dell'aeroporto militare di Ghedi, stante lo specifico regime normativo applicato sull'area del demanio militare, sottratta alla potestà di pianificazione del PTR.A.

### 6.1.2 Ambito Territoriale T2: Sedime Per Lo Sviluppo Aeroportuale

*Descrizione.* Aree esterne all'attuale recinto aeroportuale, di proprietà privata e/o pubblica che, per effetto della localizzazione e delle relazioni con il sedime esistente, assumono particolare rilevanza ai fini dello sviluppo aeroportuale. Sono comprese nell'ambito territoriale T2 le aree A di rischio (come individuate nella Tav. 1) definite ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione e del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC).

#### Obiettivi di governo territoriale

Il PTR.A persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- destinare le aree per lo sviluppo dell'aeroporto civile di Montichiari;
- comprendere nel futuro sedime aeroportuale tutte le aree che subiscono forti limitazioni d'uso per effetto dell'esercizio aeroportuale (zone A di rischio definite ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione e del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) zona C dell'intorno aeroportuale di cui al DM 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale");
- valutare i termini di compatibilità tra attività a carattere temporaneo esercitate sul territorio e le future esigenze di sviluppo aeroportuale.

### 6.1.3 Ambito Territoriale T3: Di Sviluppo Locale

*Descrizione.* Aree comprese nel perimetro del PTR.A, non sono identificate nei precedenti ambiti territoriali T1 e T2, influenzate dalla presenza dell'aeroporto, e portatrici di specifiche identità e vocazioni per lo sviluppo alla scala locale. Il PTR.A riconosce e identifica le seguenti porzioni dell'ambito territoriale T3 identificabili per caratteri identitari e vocazionali propri:

- *sub-ambito T3-1* corrispondente ai corridoi infrastrutturali oggetto di salvaguardia per i fini della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali regionali e provinciali identificate sulla "Tav. n. 2 - Quadro di riferimento infrastrutturale", di interesse nazionale;
- *sub-ambito T3-2* corrispondente alle aree che subiscono le maggiori limitazioni per effetto del rischio aeroportuale determinato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione e del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) ed al quale si vengono a sovrapporre significativamente le aree che subiscono i vincoli determinati dalla zona B dell'intorno aeroportuale di cui al dm 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale");
- *sub-ambito T3-3* corrispondente alle aree interessate da processi insediativi prevalentemente a carattere economico e alle aree che per effetto di attività di escavazione o discarica risultano prive di valori naturali significative e di fatto sottratte a vocazioni agricole;
- *sub-ambito T3-4*, corrispondente alle aree interessate da processi insediativi prevalentemente a carattere residenziale, che si sono sviluppate lentamente nel tempo per lo più in assenza di strumenti di pianificazione in grado di imprimere un ordine morfotipologico ;
- *sub-ambito T3-5* corrispondente alle aree interessate da deboli o debolissimi processi insediativi, che conservano elevata naturalità, per la gran parte utilizzate per lo svolgimento di attività agricole, in cui si sviluppa un elemento di secondo livello della rete ecologica regionale.

### Obiettivi di governo territoriale.

Il PTRA persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- escludere l'insediamento di funzioni che possano risultare conflittuali con la prevenzione del rischio ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione;
- escludere l'insediamento di funzioni residenziali laddove i livelli di rumore desumibili dalle curve di isolivello dell'indice di valutazione del rumore aeroportuale LVA, definito dal dm 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" risultano superiori a 65 dB(A);
- orientare prioritariamente l'insediamento di funzioni compatibili e sinergiche con la funzione aeroportuale, nelle aree idonee per scopi insediativi;
- orientare i processi insediativi nei siti laddove questi possano essere compatibili con l'esercizio aeroportuale;
- valutare i termini di compatibilità tra attività a carattere temporaneo esercitate sul territorio e le future esigenze di sviluppo aeroportuale;
- orientare la pianificazione a scala locale per rafforzare le peculiarità di ciascun sub-ambito, anche ai fini del futuro sviluppo economico locale e dell'aeroporto;
- valorizzare e potenziare gli elementi delle rete ecologica e i servizi eco sistemici da essa forniti.

## **6.2 AREALE A1**

L'aerale A1 del PTRA Montichiari è definito da un'ellisse nella quale risultano comprese, oltre i limiti dell'ambito A, già regolato da norme specifiche, ulteriori porzioni dei territori di Montichiari, Castenedolo, Montirone, Ghedi.

Le previsioni del PTRA all'interno dell'Areale A1, ai sensi e per gli effetti del comma 6 dell'art. 20 della L.r. 12/2005 e s.m.i., sono orientative per la pianificazione comunale e per l'espressione del parere di compatibilità di cui al comma 8 dell'art. 13 della L.r. 12/05 e successive modifiche ed integrazioni.

Il governo del territorio nell' areale A1 dovrà tenere conto degli aspetti infrastrutturali, della curva di isolivello a 60dB(A) dell'indice di valutazione del rumore aeroportuale LVA, nonché di una connessione a verde est/ovest, pertanto i PGT dei comuni dovranno assumere in particolare:

- l'individuazione di corridoi di salvaguardia delle infrastrutture stradali che costituiscono la rete di trasporto del comparto aeroportuale ( SP19-A4, SP 236,SP668)
- la salvaguardia del territorio ricompreso nella curva di isolivello a 60 dB(A) di LVA, anche oltre il perimetro ricompreso nell'areale A1, per la definizione degli insediamenti residenziali;
- l'individuazione di un corridoio a verde est/ovest con la funzione di connessione anche con il corridoio nord/sud della rete ecologica regionale.

Il PTRA esercita la propria azione di orientamento riconoscendo i caratteri delle seguenti unità territoriali, la cui identificazione e perimetrazione cartografica viene demandata alle scelte dei PGT comunali:

- Unità territoriale: aree in stato di sostanziale naturalità;
- Unità territoriale: aree per attività estrattive;
- Unità territoriale: sistemi insediativi residenziali.
- Unità territoriale: sistemi insediativi per attività economiche
- Unità territoriale: altre aree.

### 6.2.1 Unità Territoriale: Aree in Stato di Sostanziale Naturalità

*Descrizione.* Parti di territorio prevalentemente vocate all'agricoltura, con sporadica presenza di copertura boscata. In prevalenza sono aree pianeggianti, con una significativa strutturazione della matrice agraria, estese a sud del versante di Castenedolo. Nell'unità territoriale U1 sono compresi insediamenti a carattere puntuale in gran parte agricoli e con sporadica presenza di residenze e attività produttive.

#### Obiettivi di governo territoriale

Il PTRA persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- esercitare piena tutela delle aree facenti parte della Rete Ecologica Regionale con il fine ultimo di elevare i valori della biodiversità e incrementare le funzioni dei servizi ecosistemici;
- confermare le condizioni di sostanziale naturalità del territorio in cui prevale la condizione di suolo agricolo e boscato, limitando alla condizione esistente gli usi diversi da quelli attinenti la naturalità.

### 6.2.2 Unità Territoriale: Aree per Attività Estrattive

*Descrizione.* Parti di territorio di modesta entità interessate da attività estrattive, attive o cessate, espressamente identificate dal Piano Cave. Sono presenti nella medesima unità territoriale siti adibiti a discarica.

#### Obiettivi di governo territoriale.

Il PTRA persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- completare le attività previste e disciplinate dal Piano Cave e conseguire il recupero ambientale delle aree al cessare delle attività estrattive;
- orientare i processi di recupero ambientale confermando e valorizzando i caratteri del paesaggio agrario (matrice agraria) e recuperare i valori ambientali nelle aree comprese nella Rete Ecologica Regionale.

### 6.2.3 Unità Territoriale: Sistemi Insediativi Residenziali

*Descrizione.* Centri urbani principali e agglomerati di modesta dimensione prevalentemente costituiti da sistemi insediativi residenziali, con sporadica incidenza di sistemi insediativi diversi e di modesta entità caratterizzati dalla presenza di attività economiche.

#### Obiettivi di governo territoriale.

Il PTRA persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- minimizzare il consumo di suolo escludendo dinamiche insediative che determinino dispersione edilizia;
- consolidare i margini del sistema edificato mediante modelli insediativi che privilegino in primo luogo l'occupazione delle aree di frangia;
- minimizzare i processi di sviluppo degli insediamenti residenziali che nel tempo potrebbero essere interessati da problematiche acustiche indotte dall'attività aeroportuale (aree comprese tra le curve isofoniche 60 dB(A) e 65dB(A))

#### **6.2.4 Unità Territoriale: Sistemi Insediativi per Attività Economiche**

*Descrizione.* Aree interessate dalla presenza di attività economiche e di infrastrutture nelle quali si riscontra una significativa capacità di aggregazione di attività in grado di sostenere e sviluppare i valori dell'economia locale. Nel lungo periodo le medesime aree potrebbero esprimere significative potenzialità per la localizzazione di nuove attività dipendenti dall'indotto dello sviluppo aeroportuale.

##### Obiettivi di governo territoriale.

Il PTR A persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- definire un modello spaziale per l'insediamento di nuove funzioni che risultino coerenti con il modello assunto all'interno dell'Ambito A del PTR A in grado di preservare i corridoi infrastrutturali, di orientare le relazioni tra il costruito e lo spazio aperto, di dare coerenza tra sistema edificato e matrice agraria;
- indicare modelli di compensazione e di mitigazione ambientale la cui applicazione possa contribuire al rafforzamento dei caratteri strutturali del paesaggio.

#### **6.2.5 Unità Territoriale: Altre Aree**

*Descrizione.* Insieme di aree urbanizzate e agricole che, in ragione delle condizioni fisiche, infrastrutturali, paesaggistiche, sono interessate o possono essere interessate dall'insediamento di attività di carattere specifico e puntuale che potrebbero avere valenza sovracomunale.

##### Obiettivi di governo territoriale.

Il PTR A persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- orientare i processi di sviluppo di nuove polarità di interesse comunale affinché sia garantita la corretta infrastrutturazione ed il corretto rapporto con i caratteri del paesaggio.

## 7. DISCIPLINA DEL PTR A MONTICHIARI

Il PTR A è uno strumento di pianificazione che determina effetti diretti e indiretti, nel breve e lungo periodo, di diverso impatto sul territorio.

Le disposizioni e i contenuti del PTR A hanno efficacia diretta nei confronti dei comuni e delle province compresi nel relativo ambito (art.20, comma 6, L.R.12/05).

Il Piano di Montichiari è dotato di disciplina applicativa costituita da :

- *disposizioni di carattere generale*, aventi carattere prescrittivo, con finalità di raccordo con altri strumenti di pianificazione, leggi, norme, attinenti il PTR A;
- *disposizioni di carattere prescrittivo operanti sull'ambito A* (Tav. n. 1 - Ambito territoriale di riferimento), prevalenti rispetto a quanto disposto dal PTCP, dai PGT e da ogni altro strumento di pianificazione vigente;
- *indirizzi di pianificazione per l'Areale A1*, identificato sulla Tav. n. 1 - Ambito territoriale di riferimento, finalizzati al coordinamento delle previsioni del PTR A per l'ambito A con le previsioni dei PGT e del PTCP operanti all'esterno del perimetro dell'ambito A, aventi carattere di indirizzo ed efficaci ai fini dell'espressione del parere di compatibilità in forza del comma 8 dell'art. 13 della L.r. 12/05 e s.m.i..

Le disposizioni e gli orientamenti si riferiscono ai seguenti elaborati cartografici:

- Tav. n. 1 - Ambito territoriale di riferimento ;
- Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale;
- Tav. n. 9 – Modello spaziale;
- Tav. n. 10 - Dettaglio delle zone di rischio ex art. 707 C.d.N..

Le disposizioni sopra citate sono efficaci fatte salve le normative specifiche di maggior dettaglio contenute in altri strumenti di pianificazione territoriale (Piani territoriali di coordinamento dei Parchi regionali).

Tali prescrizioni hanno valore dalla data di approvazione del presente PTR A fatte salve le previsioni urbanistiche già approvate e convenzionate dagli enti locali.

### 7.1 DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

#### 7.1.1 Raccordo con le disposizioni paesaggistiche (Piano Paesaggistico Regionale)

I piani paesaggistici sono *prevalenti* per quanto attiene alla tutela del paesaggio, rispetto ad ogni altro strumento di pianificazione ( art. 145, comma 3, d. lgs. 42/04).

Ai sensi dell'art. 19, comma 1, l.r. 12/05 *"il PTR ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della vigente legislazione"* (v. pure art. 76, comma 1, della stessa l.r. 12/05).

Le verifiche regionali di compatibilità, aventi ad oggetto il documento di piano comunale e il PTCP, assumono quale parametro necessario le previsioni del PTR A attinenti alla tutela del paesaggio.

Il PTR A introduce *"ulteriori previsioni conformative di maggiore definizione che, alla luce delle caratteristiche specifiche del territorio, risultino utili ad assicurare l'ottimale salvaguardia dei valori paesaggistici individuati dal PTR"*, come peraltro previsto dall'art. 145, comma 4, d.lgs. 42/04 e dall'art. 77, comma 1, l.r. 12/05 con riguardo agli strumenti di pianificazione di comuni, province ed enti gestori di aree naturali protette.

### **7.1.2 Rapporti con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

Le disposizioni del PTRA Montichiari per l'Ambito A hanno carattere prevalente su ogni eventuale disposto del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale per la medesima area.

Le disposizioni del PTRA Montichiari per l'Areale A1 hanno carattere di orientamento per la revisione dei contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, in particolare per quanto attiene l'individuazione delle aree agricole di interesse strategico e le indicazioni per la realizzazione di insediamenti di portata sovra comunale.

#### *Rapporti con i Piani di Settore*

Il PTRA Montichiari recepisce i contenuti degli strumenti di pianificazione di settore vigenti (Piano Cave, Piano Provinciale di Gestione Rifiuti). Le eventuali previsioni future dei piani di settore dovranno essere coerenti con le finalità e gli obiettivi di sviluppo aeroportuale e locale stabiliti dal PTRA.

### **7.1.3 Rapporti con i Piani di Governo del Territorio**

Le disposizioni del PTRA Montichiari per l'Ambito A hanno carattere prevalente su ogni eventuale disposto dei Piani di Governo del Territorio.

I contenuti del PTRA direttamente efficaci sul regime dei suoli sono recepiti dai PGT.

I comuni, nel redigere i PGT, recepiscono i disposti del PTRA non direttamente efficaci sul regime dei suoli, al fine di declinarli puntualmente rispetto alle previsioni di maggior dettaglio di propria competenza.

Le disposizioni del PTRA Montichiari per l'Areale A1 hanno carattere di orientamento per la pianificazione comunale.

L'adeguamento dei PGT ai contenuti del PTRA per l'ambito A e per l'areale A1 costituisce condizione necessaria ai fini dell'espressione del parere di compatibilità in forza del comma 8 dell'art. 13 della L.r. 12/05 e s.m.i..

## **7.2 DISPOSIZIONE DI CARATTERE GENERALE PER L'AMBITO A**

### **7.2.1 Disposizione In materia di rumore aeroportuale: aree comprese tra la curva di Isolivello a 65 Db(A) e quella a 75 Db(A) di Lva ed aree Interne alla curva di isolivello a75 Db(A) di Lva.**

Nel territorio dell'ambito A, ricompreso tra la curva di isolivello a 65dB(A) e quella a 75 dB(A) di LVA (zona B dell'intorno aeroportuale di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale"), sono consentite attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, come specificato nell'articolo 7 del Decreto ministeriale 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale".

All'interno della curva di isolivello a 75 dB(A) di LVA (zona C dell'intorno aeroportuale) sono ammesse esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

## **7.2.2 Disposizioni in materia di rischio aeroportuale**

Come disposto dal quinto comma dall'art. 707 del Codice della Navigazione, i Comuni lungo le direzioni di atterraggio e decollo possono autorizzare opere ed attività solo se coerenti con i piani di rischio che gli stessi adottano sulla base del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC e, qualora esistano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali. Per gli aeroporti militari le funzioni di cui al presente punto sono esercitate dal Ministero della Difesa e disciplinate con decreto del Ministro della Difesa.

I piani di rischio sono strumenti di pianificazione del territorio finalizzati alla tutela dello stesso dal rischio di incidente generato dall'attività di volo.

I Comuni territorialmente interessati devono redigere i piani di rischio sulla base delle relative linee guida contenute al paragrafo 6 del Capitolo 9 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC e in considerazione di quanto previsto dalla circolare applicativa dell'ENAC APT-33; tali riferimenti normativi stabiliscono tra l'altro che i Comuni, prima dell'adozione dei piani di rischio debbano ottenere il parere dell'ENAC.

In carenza di adozione di tali piani i Comuni non possono autorizzare nuove opere e/o attività, si ritengono pertanto sospese le eventuali previsioni di nuovi insediamenti all'interno degli ambiti territoriali T2 e T3 nelle more dell'adozione di quanto previsto al quinto comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione.

I primi quattro commi dell'articolo 707 del Codice della Navigazione, invece afferiscono alla tutela della sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e dai pericoli generati dal territorio.

Il riferimento normativo è contenuto al capitolo 4 del sopra citato Regolamento dell'ENAC.

Nelle more della trasmissione di apposite mappe di limitazione ostacoli e pericoli da parte dell'ENAC ai Comuni territorialmente interessati, gli stessi devono chiedere il nulla osta all'Enac per ogni intervento ricadente nell'ambito di un raggio di quindici chilometri dall'aeroporto. Tale nulla osta va chiesto, oltre che per la verifica di compatibilità aeronautica dell'edificio da realizzare, anche nel caso della costituzione di possibili pericoli per la stessa come nel caso di cave, discariche e di quanto specificatamente previsto dal paragrafo 12 del sopra indicato capitolo 4.

## **7.3 DISPOSIZIONI DI CARATTERE PRESCRITTIVO, OPERANTI SULL'AMBITO A**

### **7.3.1 Ambito territoriale T1: sedimi aeroportuali**

L'ambito Territoriale T1 è identificato sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale".

Nell'ambito territoriale T1 sono ammesse esclusivamente le funzioni, le costruzioni e gli impianti attinenti l'esercizio aeroportuale, secondo quanto stabilito dal piano di sviluppo aeroportuale.

Nella porzione dell'ambito territoriale T1 identificata con il simbolo \* (asterisco) si applicano le disposizioni vigenti in materia di demanio ed installazioni militari.

### **7.3.2 Ambito territoriale T2: aree per lo sviluppo aeroportuale**

L'ambito Territoriale T2 è identificato sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale".

Nell'ambito territoriale T2 sono ammesse esclusivamente le seguenti funzioni, fermo restando i vincoli derivanti dalla disposizione 5.2.1.1:

- attività agricole e zootecniche, con divieto di nuova edificazione;
- manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici e dei manufatti esistenti;
- attività di escavazione di materiali inerti secondo quanto stabilito dal Piano Cave, a condizione che sia previsto il recupero ambientale dell'area interessata. Tali attività di cava e di recupero dovranno essere compatibili con le attività aeroportuali, e dovrà essere espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale;

- attività di gestione di rifiuti in coerenza con il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti, a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale;
- nuove edificazioni per l'attività di supporto all'esercizio aeroportuale e per le funzioni correlate, attuabili nell'ambito di procedure di concertazione fra la Provincia di Brescia e i comuni territorialmente competenti, previa acquisizione del parere di ENAC, e del Gestore aeroportuale. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

### **7.3.3 Ambito territoriale T3: di sviluppo locale**

#### *Sub-ambito T3-1*

Nelle aree definite dai corridoi di salvaguardia infrastrutturale identificate sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale" sono vietate la costruzione di qualsiasi edificio o manufatto edilizio e le attività che determinano trasformazioni permanenti dei suoli ( es.cave / discariche).

I corridoi di salvaguardia sono così definiti:

- Rete stradale, SP 19, SP236,SP668 e relativi collegamenti e varianti ml 60 dall'asse stradale per parte;
- Linea ferroviaria e metropolitane AC/AV ml 75 dall'asse ferroviario;

fatte salve, le previsioni derivanti dal PTCP che potranno consentire la riduzione in coerenza con gli stati di avanzamento progettuali

#### *Sub-ambito T3-2*

In attesa dell'approvazione dei Piani di rischio nelle aree specificamente identificate sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale", coerentemente con le norme di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione e del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), si applicano i seguenti disposti fermi restando i vincoli derivanti dalla disposizione 5.2.1.1:

- nelle aree identificate con la lettera "A" è ammessa la destinazione di attività agricole e zootecniche;
- nelle aree identificate con la lettera "B" è ammessa, la costruzione di edifici residenziali e strumentali per lo svolgimento di attività agricole e zootecniche, previa verifica del progetto da parte di Enac ;
- nelle aree identificate con la lettera "C" è ammessa, la costruzione di edifici residenziali e strumentali per lo svolgimento di attività agricole e zootecniche nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici residenziali esistenti non connessi allo svolgimento delle attività agricole, previa verifica del progetto da parte di Enac ;
- attività di escavazione di materiali inerti secondo quanto stabilito dal Piano Cave, a condizione che sia previsto il recupero ambientale dell'area interessata. Tale attività di cava e di recupero dovranno essere compatibili con le attività aeroportuali, e venga espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale;
- attività di gestione di rifiuti in coerenza con il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti, a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale;

Nelle aree identificate con le lettere A, B, C, è sempre vietato l'insediamento di attività, ancorché all'aperto, che determinano elevato affollamento, anche temporaneo, nonché qualsiasi attività potenzialmente in grado di determinare il pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

#### *Sub-ambito T3-3.*

Nelle aree specificamente identificate sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale" si applicano i seguenti disposti:

- è ammesso l'insediamento di attività economiche afferenti ai settori secondario e terziario;
- è ammesso lo svolgimento delle attività estrattive previste e normate dal Piano Cave a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale.;
- è ammesso lo svolgimento delle attività di gestione di rifiuti in coerenza con il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti, a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale.

Ai fini dell'applicazione del presente disposto i comuni adeguano il Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio, definendo specifiche direttive puntuali in materia di urbanistica e paesaggio in coerenza con i contenuti della tavola grafica "Tav. n. 9 – Modello spaziale".

Fino all'intervenuta efficacia di quanto stabilito dal precedente capoverso, nelle aree comprese nel sub-ambito T3.3 sono ammessi esclusivamente i seguenti interventi:

- interventi ai sensi delle lett. da a) a d) del comma 1 dell'art. 27 della L.r. 12/05 e s.m.i.;
- ampliamento degli edifici esistenti, previsti negli strumenti urbanistici vigenti, senza cambio di destinazione d'uso in misura non superiore al 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.

#### *Sub-ambito T3-4.*

Nelle aree specificamente identificate sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale" si applicano i seguenti disposti:

- è ammesso l'ampliamento e la nuova costruzione per l'insediamento di nuova residenza e funzioni urbane complementari (commercio di vicinato, attività terziarie compatibili con gli immobili ad uso prevalentemente residenziale, attività di servizio, artigianato di servizio) a condizione che non si determini un incremento delle unità immobiliari esistenti in misura superiore al 50%;
- nella fascia tra 60 dB(A) e 65 dB(A) delle curve isofoniche sono ammessi esclusivamente ampliamenti delle costruzioni esistenti.

Al fine di riorganizzare il modello insediativo lineare esistente e per un assetto urbano interrelato con l'aeroporto e per un più attento disegno del paesaggio circostante, i comuni adeguano il Piano delle Regole del Piano di Governo del Territorio, definendo specifiche direttive puntuali in materia di urbanistica e paesaggio in coerenza con i contenuti della tavola grafica "Tav. n. 9 – Modello spaziale".

Fino all'intervenuta efficacia di quanto stabilito dal precedente capoverso, nelle aree comprese nel sub-ambito T3.4 sono ammessi esclusivamente i seguenti interventi:

- interventi ai sensi delle lett. da a) a d) del comma 1 dell'art. 27 della L.r. 12/05 e s.m.i.;
- ampliamento degli edifici esistenti, previsti negli strumenti urbanistici vigenti, senza cambio di destinazione d'uso in misura non superiore al 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.

### *Sub-ambito T3-5*

Nelle aree specificamente identificate sulla tavola grafica "Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale" si applicano i seguenti disposti, fermo restando i vincoli derivanti dalla disposizione 5.2.1.1:

- sono ammesse le attività agricole e zootecniche;
- sono ammesse le opere di cui all'articolo 59 della L.R. 12/2005 nel caso in cui non risulti possibile la costruzione di dette opere in altre aree non comprese nel perimetro dell'ambito A del PTR A; a tal fine l'accertamento di detta impossibilità compete ai Comuni territorialmente competenti in accordo con la Provincia di Brescia;
- sono ammessi gli interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, ristrutturazione edilizia degli edifici esistenti con destinazione d'uso diversa da quella agricola e assimilabili;
- sono ammesse attività di escavazione di materiali inerti secondo quanto stabilito dal Piano Cave, a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale, e laddove non vi sia la presenza dei corridoi infrastrutturali previsti nel PTR A;
- sono ammesse le attività di gestione di rifiuti in coerenza con il Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale.

Ai fini dell'applicazione del presente disposto, i comuni adeguano il Piano di Governo del Territorio ai disposti della DGR VIII/10962 del 30 dicembre 2009, definendo la Rete Ecologica Comunale e la specifica disciplina.

Fino all'intervenuta efficacia di quanto stabilito dal precedente capoverso nelle aree comprese nel sub-ambito T3.5 sono ammessi esclusivamente i seguenti interventi:

- interventi ai sensi delle lett. da a) a d) del comma 1 dell'art. 27 della L.r. 12/05 e s.m.i.;
- ampliamento degli edifici esistenti, previsti negli strumenti urbanistici vigenti, senza cambio di destinazione d'uso in misura non superiore al 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.

## **7.4 INDIRIZZI DI PIANIFICAZIONE PER L'AREALE A1**

Il PTR A stabilisce che, nell'aerale A1 viste le ricadute ambientali e territoriali dello sviluppo dell'aeroporto, la disciplina di dettaglio venga approfondita mediante i seguenti criteri e indicazioni in sede di redazione dei PGT comunali.

### **7.4.1. Disposizioni in materia di rumore aeroportuale; aree comprese tra la curva di isolivello a 60 db(a) e quella a 65 db(a) di lva.**

Nel territorio dell'aerale A1 e all'esterno dello stesso, come rappresentato sulla tavola grafica 8.0, viene ricompresa la fascia tra le curve di isolivello a 65 e 60 dB(A) di LVA (zona A dell'intorno aeroportuale), della quale i comuni nella redazione dei PGT dovranno tenere conto prevedendo solo l'ampliamento degli edifici esistenti.

### **7.4.2 Aree in stato di sostanziale naturalità**

#### *Descrizione.*

Parti di territorio prevalentemente dedicato all'agricoltura con sporadica presenza di parti con copertura boscata. Trattasi in prevalenza di aree pianeggianti con una significativa strutturazione della matrice agraria, estese a sud del versante di Castenedolo, ivi compresi insediamenti a carattere puntuale, in gran parte agricoli con sporadica presenza di residenze e attività produttive.

*Indirizzi.*

I comuni nei propri PGT:

- identificano le aree facenti parte della Rete Ecologica Regionale, esercitando piena tutela delle aree agricole e boschive esistenti, individuando le criticità della rete ecologica (discontinuità, aree di degrado, dissesti, etc.) e definendo modalità di intervento per la sua valorizzazione e potenziamento nonché per la risoluzione delle criticità riscontrate;
- determinano le modalità di applicazione dei proventi derivanti dalla “compensazione territoriale” di cui al successivo punto 6.2;
- Identificano le ulteriori aree in stato di sostanziale naturalità che concorrono alla definizione della Rete Ecologica Provinciale e Comunale, coerentemente con la Rete Ecologica Regionale;
- individuano un corridoio a verde est/ovest con la funzione di connessione anche con il corridoio nord/sud della rete ecologica regionale.

### 7.4.3 Aree per attività estrattive

*Descrizione.*

Parti di territorio di modesta entità interessate da attività estrattive, attive o cessate, espressamente identificate dal Piano Cave, con la presenza dei siti adibiti a discarica.

*Indirizzi*

I comuni nei propri PGT:

- verificano la rispondenza delle attività di escavazione ai disposti del Piano Cave;
- verificano lo stato degli interventi di recupero ambientale delle aree di escavazione, attività di escavazione, a partire dalla rilettura e valorizzazione della matrice agraria, del reticolo irriguo, delle macchie e dei filari boscati;
- stabiliscono modalità di recupero ambientale specifiche per le aree che risultano comprese nella Rete Ecologica Provinciale, Comunale e Regionale.

### 7.4.4 Sistemi insediativi residenziali

*Descrizione.*

Centri urbani principali e agglomerati di modesta dimensione, prevalentemente costituiti da sistemi insediativi residenziali, con sporadica incidenza di sistemi insediativi diversi e di modesta entità caratterizzati dalla presenza di attività economiche.

*Indirizzi*

I comuni nei propri PGT:

- definiscono azioni per lo sviluppo della capacità insediativa residenziale improntate alla minimizzazione del consumo di suolo, privilegiando in primo luogo il recupero delle aree già oggetto di usi urbani e in subordine la trasformazione di aree di frangia la cui edificazione possa contribuire al consolidamento dei margini dell'area urbana, escludendo in ogni caso dinamiche insediative che determinino dispersione edilizia (formazione di nuovi insediamenti avulsi dal tessuto urbano consolidato, previsioni di nuova edificazione con bassa densità edilizia);
- limitano i processi di sviluppo residenziale nelle aree interessate da problematiche acustiche indotte dall'attività aeroportuale (aree comprese tra le curve isofoniche 60 dB(A) e 65 dB(A)) al solo ampliamento degli edifici esistenti, con l'obiettivo primario di contenere quanto più possibile l'aumento della popolazione insediata in dette aree;

- definiscono nuovi tronchi della rete stradale di livello comunale coerentemente con le previsioni di interesse provinciale e regionale così come rappresentati sulla tavola grafica "Tav. n. 2 - Quadro di riferimento infrastrutturale" con l'obiettivo primario di garantire la massima organizzazione gerarchica del sistema delle infrastrutture stradali.

#### **7.4.5 Sistemi insediativi per attività economiche**

##### *Descrizione.*

Aree interessate dalla presenza di attività economiche e di infrastrutture nelle quali si riscontra una significativa vocazione alla capacità di aggregazione di attività in grado di sostenere e sviluppare i valori dell'economia locale. Nel lungo periodo le medesime aree potrebbero esprimere significative potenzialità per la creazione di nuove attività dipendenti dall'indotto dello sviluppo aeroportuale.

##### *Indirizzi.*

I comuni nei propri PGT:

- definiscono le modalità di sviluppo delle aree con elevata vocazione per l'insediamento delle attività economiche coerentemente con il modello assunto all'interno dell'Ambito A del PTR, così come descritto nella tavola grafica "Tav. n. 9 – Modello spaziale", preservando i necessari corridoi infrastrutturali, orientando le relazioni tra il costruito e lo spazio aperto coerentemente con la matrice agraria esistente;
- strutturano il sistema degli spazi pubblici e del verde coerentemente con la matrice agraria al fine di garantire i collegamenti ciclopedonali e di realizzare spine verdi di penetrazione con funzioni di elemento strutturale del paesaggio e di connessione ecologica;
- definiscono nuovi tronchi della rete stradale di livello comunale coerentemente con le previsioni di interesse provinciale e regionale così come rappresentati sul documento "Tav. n. 2 - Quadro di riferimento infrastrutturale" con l'obiettivo primario di garantire la massima organizzazione gerarchica del sistema delle infrastrutture stradali;
- definiscono modalità di compensazione e di mitigazione ambientale, finalizzate al miglioramento dei valori ecologici della Rete Ecologica Regionale e locale e le aree oggetto di nuovo insediamento, in coerenza con quanto previsto nella tavola grafica "Tav. n. 9 – Modello spaziale".

#### **7.4.6 Altre aree**

##### *Descrizione.*

Insieme di aree urbanizzate e agricole che, in ragione delle condizioni fisiche, infrastrutturali, paesaggistiche, sono interessate o possono essere interessate dall'insediamento di attività di carattere specifico e puntuale, che potrebbero assumere valenza sovracomunale.

##### *Indirizzi.*

I comuni nei propri PGT:

- orientano i processi di sviluppo di nuove polarità di interesse comunale non riconducibili alle precedenti Unità Territoriali affinché sia garantita la necessaria coerenza con le determinazioni e le indicazioni del PTR per lo sviluppo aeroportuale e locale.

## **8. DISPOSIZIONE DI CARATTERE GENERALE**

### **8.1 DISCIPLINA PER LA COMPENSAZIONE TERRITORIALE**

Tutti gli interventi riconducibili alle seguenti fattispecie:

- nuove costruzioni all'interno degli ambiti territoriali T2 e T3 del PTR A;
- nuove costruzioni aventi superficie coperta superiore a mq 500 (anche ripartita in più edifici) all'interno dell'areale A1 del PTR A;
- ristrutturazione edilizia con cambio di destinazione d'uso di edifici aventi superficie coperta superiore a mq 1.000 (anche ripartita in più edifici) all'interno dell'areale A1 del PTR A;

dovranno dare luogo ad adeguate compensazioni ambientali finalizzate al rafforzamento e alla realizzazione della Rete Ecologica Regionale, sulla base del disegno di rete approvato con DGR n. 10962 del 30.12.2009, e delle Reti Ecologiche Provinciali e Comunali e dei servizi eco sistemici che queste forniscono, coerentemente con le indicazioni contenute nella DGR n. 8515 del 26.11.2008 "rete ecologica regionale e programmazione territoriale degli Enti locali".

I Comuni, nel definire gli oneri di urbanizzazione in base ai disposti di cui all'art. 44 della L.r. 12/05, determinano, nel rispetto dei criteri definiti ai sensi del successivo punto 6.2, la quota parte degli oneri di urbanizzazione secondaria che dovrà essere corrisposta per i fini di cui al precedente capoverso; tale quota parte viene convenzionalmente definita "oneri di compensazione ambientale". I comuni stabiliscono altresì le modalità di corresponsione di detti oneri nel quadro dei procedimenti autorizzativi, urbanistici ed edilizi.

E' data facoltà agli Enti interessati alla compensazione, durante i procedimenti autorizzativi, di ricercare accordi con i soggetti attuatori affinché essi stessi, in luogo del versamento degli oneri di compensazione ambientale, diano corso alla realizzazione di opere di corrispondente valore coerenti con le finalità di cui al primo capoverso. I Comuni, in forma consorziata o associata, possono provvedere alla preliminare definizione delle tipologie e delle priorità di intervento derivanti dall'applicazione degli oneri di compensazione ambientale.

### **8.2 DISCIPLINA PER LA PEREQUAZIONE TERRITORIALE**

Al fine di ripartire equamente tra i comuni coinvolti nel PTR A e la provincia di Brescia i vantaggi e gli oneri connessi alle scelte del piano stesso, devono essere previste specifiche modalità di perequazione territoriale, definite dalla provincia di Brescia in accordo con i Comuni di Castenedolo, Montichiari, Ghedi e Montirone. Il criterio della perequazione territoriale, concretamente si traduce nella condivisione sovracomunale dei benefici ed oneri connessi alla realizzazione dei progetti di sviluppo ed assetto territoriale previsti dal PTR A, per interventi su aree di trasformazione o nel caso di Piani attuativi, anche mediante la promozione di accordi e intese di livello territoriale (L.R. n.2/2003 e L.R. 12/2005). Oltre alla perequazione territoriale è possibile adottare anche meccanismi di perequazione urbanistica intercomunale (scambio dei diritti edificatori tra i Comuni) per ridistribuire le funzioni territoriali previste e razionalizzare l'uso del suolo.

In particolare, mediante la perequazione urbanistica, sarà possibile trasferire altrove l'edificabilità potenziale generata dalle aree oggetto di limitazioni indotte da azioni di tutela o di vincolo derivante dall'esercizio aeroportuale, quindi non direttamente utilizzabile dai proprietari per effetto delle scelte del PTR A.

Nel caso in cui la Regione dovesse realizzare interventi infrastrutturali nell'ambito del PTR A dovranno essere stabiliti criteri di perequazione territoriale tra la Regione, la Provincia e i Comuni.

Il modello di perequazione territoriale si applica:

- alle aree comprese nel sub-ambito T3-1, parte dei corridoi per la realizzazione del sistema infrastrutturale di interesse regionale e provinciale;

- alle aree comprese nel sub-ambito T3-3 “di sviluppo locale” che coerentemente con le indicazioni della tavola grafica “Tav. n. 9 – Modello spaziale”, possono essere interessate da nuovi insediamenti (nuove costruzioni e spazi aperti);
- alle aree comprese nell’aerale A1 “sistemi insediativi per attività economiche” che, per effetto delle determinazioni dei PGT, in coerenza con i contenuti della tavola grafica “Tav. n. 9 – Modello spaziale”, possono essere interessate da nuovi insediamenti (nuove costruzioni e spazi aperti).

I comuni, nel quadro degli accordi di cui al primo capoverso, mediante i propri PGT determinano:

- le porzioni di area urbana portatrici di diritti edificatori che, per effetto delle azioni e dei disposti del PTR, non possono essere oggetto di edificazione;
- le porzioni di area urbana portatrici di diritti edificatori per le quali, per effetto delle azioni e dei disposti del PTR, si determinano limitazioni nel godimento di tale diritto edificatorio;
- le quantità edificabili nelle aree oggetto di sviluppo per effetto delle disposizioni del PTR per l’ambito A e del recepimento delle indicazioni per l’areale A1;

al fine di stabilire specifiche modalità di ripartizione dei diritti edificatori generati dal modello di perequazione territoriale, secondo modalità proporzionali in base alle superfici territoriali comunali comprese nell’Aerale A1 del PTR Montichiari.

### **8.3 COMMISSIONE UNICA PER IL PAESAGGIO**

Il d.lgs. 42/2004, c.d. Codice Urbani, come modificato dai successivi d.lgs. 157/2006 e d.lgs. 63/2008, sancisce l’istituzione delle Commissioni per il Paesaggio, innovazione volta a garantire una tutela paesistica fornendo alle amministrazioni mezzi idonei a rilasciare in modo più stringente le autorizzazioni di propria competenza.

La legge regionale 12/2005, all’articolo 80, conferisce ai Comuni “*le funzioni amministrative per il rilascio dell’autorizzazione paesaggistica e l’irrogazione delle sanzioni*”.

La possibilità di esercizio associato di funzioni è infatti prevista dalla stessa legge regionale all’art. 81 per il quale “*gli enti locali, fatto salvo quanto previsto dall’articolo 80, comma 5, possono istituire e disciplinare la commissione di cui al comma 1.....in forma consorziata o associata, anche in relazione alle specificità paesaggistiche territoriali individuate nel PTCP*”.

Il PTR auspica che i comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone possano costituire una “Commissione unica per il paesaggio” al fine di formulare le valutazioni delle proposte di trasformazione con una visione unitaria e coerente con la dimensione territoriale del piano e nel rispetto della continuità e unitarietà dei paesaggi.

### **8.4 RISORSE FINANZIARIE**

Ai sensi del comma 6 dell’art. 20 della L.r. 12/05 e s.m.i., il PTR indica i criteri necessari al reperimento delle risorse finanziarie.

La parziale copertura finanziaria delle opere che rientrano negli interessi regionali per lo sviluppo aeroportuale e infrastrutturale dovrà essere definita dal Documento strategico annuale coerentemente con le tempistiche degli interventi previsti dal PTR.

Le forme di finanziamento di cui al precedente capoverso possono essere integrate:

- mediante forme sperimentali del c.d. “federalismo fiscale” che individuino minime quote percentuali dei proventi IRPEF (addizionale regionale) da indirizzare agli interventi di valorizzazione, compensazione, mitigazione, tutela ambientale;
- l’applicazione dei proventi derivanti dall’applicazione dei disposti del precedente punto 6.1.

## 8.5 MONITORAGGIO DEL PIANO

Il monitoraggio, in generale, è finalizzato a osservare l'evoluzione dello stato del territorio e dell'ambiente ed a verificare qualitativamente, ma anche quantitativamente, lo stato di attuazione degli obiettivi e l'efficacia delle politiche del piano.

Infatti il piano è un processo di azioni che richiede di essere osservato tramite un sistema di monitoraggio, allo scopo di verificare se le azioni stesse perseguano gli obiettivi fissati.

La D.G.R. n. VIII/ 10637 del 25 novembre 2009 di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale d'Area per l'aeroporto di Montichiari sottolinea la necessità di individuare un sistema di monitoraggio progressivo, almeno biennale, che possa segnalare tempestivamente il modificarsi della situazione di contesto (ampliamento della capacità dell'aeroporto) così da poter rendere coerenti le previsioni territoriali.

In particolare, il sistema di monitoraggio dovrà osservare i seguenti aspetti principali legati alla attuazione del piano stesso per poter operare tempestivamente con l'aggiornamento dei contenuti del piano:

- movimenti/ora;
- rumore;
- sviluppo degli assetti infrastrutturali stradali/ferroviari;
- sviluppo delle trasformazioni territoriali e urbanistiche di scala vasta e locale;
- consumo di suolo
- incremento delle aree destinate alla rete Ecologica

Si potrà, a seguito dell'approvazione del piano, costituire un Gruppo di Lavoro Interdisciplinare che periodicamente valuterà, ed eventualmente correggerà, azioni e modalità di attuazione del piano in relazione agli aspetti sopra elencati, mediante l'istituzione di un sistema di indicatori finalizzati alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di piano ed all'eventuale riorientamento del piano stesso.