

DIREZIONE

fax: 030 3847460

Data: 29/04/2011

Prot. n. 00059809/11

Class. 313

Rep. 859/11

Spett. Regione Lombardia  
DG Territorio e Urbanistica  
U.O. Programmazione e  
Pianificazione Territoriale  
Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 Milano

Alla c.se att.ne dell'Autorità Procedente  
Dott. Bruno Mori  
(territorio@pec.regione.lombardia.it)  
Alla c.se att.ne delle Autorità Competenti  
Ing. Alberto De Luigi  
(territorio@pec.regione.lombardia.it)  
Dott. Franco Picco  
(reti\_e\_servizi@pec.regione.lombardia.it)

Riferimento: Rif. protocollo n. 00056287 del 20/04/2011

**Oggetto:** Parere in merito alla proposta di Documento di piano e di rapporto Ambientale nell'ambito del processo di VAS del PTRRA dell'aeroporto di Montichiari – BS.

Facendo seguito alle osservazioni trasmesse da questa Agenzia con nota protocollo n° 00056287 del 20.04.2011, relativamente alla proposta di Documento di piano e di Rapporto Ambientale nell'ambito del processo di VAS del PTRRA dell'aeroporto di Montichiari, non avendo ricevuto il verbale dell'incontro tenutosi il 21 aprile scorso né controdeduzioni o chiarimenti in merito alle osservazioni espresse si trasmette il parere di competenza.

Distinti saluti.

Il Direttore  
Dipartimento di Brescia  
Dott. Giulio Sesana

Responsabile del procedimento: dott.ssa Alessandra Ferrari (a.ferrari@arpalombardia.it)  
Coordinatore ufficio VIA -VAS: geom. Marcella Don tel. 030.3847448 (m.don@arpalombardia.it)  
Pratica trattata da Ing. Mattia Guastaldi (m.guastaldi@arpalombardia.it)



UNI EN ISO 9001:2008  
Certificato n.9175.ARPL

## **Parere alla proposta di Documento di piano e di Rapporto ambientale nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) dell'aeroporto di Montichiari.**

In merito alle proposte di Documento di Piano e di Rapporto Ambientale, reperite dal sito web [www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/](http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/), le osservazioni che seguono vengono fornite per l'adozione, ove condivise, di prescrizioni specifiche nell'espressione del Parere Motivato.

Si ricorda che il ruolo di ARPA nell'ambito dei processi di VAS è definito dalla d.g.r. 8/6053/2007 'Partecipazione delle aziende sanitarie locali e di ARPA ai procedimenti di approvazione dei piani di governo del territorio. Indirizzi operativi'.

In particolare, le osservazioni seguenti costituiscono un contributo finalizzato "a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e a contribuire all'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani e programmi", in accordo con la normativa vigente in materia di VAS<sup>1</sup>.

### **Proposta di Documento di piano**

Il Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) dell'aeroporto di Montichiari ha quale obiettivo strategico il potenziamento e lo sviluppo dell'aeroporto. A tal fine, il PTRA individua quattro obiettivi principali, così sintetizzabili:

- Salvaguardia del sito aeroportuale. Il PTRA definisce al riguardo azioni finalizzate a preservare il sedime degli aeroporti di Montichiari e Ghedi da usi che ne potrebbero compromettere gli sviluppi futuri.
- Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali. Il PTRA individua i corridoi infrastrutturali (stradali e ferroviari) necessari per lo sviluppo aeroportuale di lungo termine.
- Ordinamento dei processi di sviluppo in diretta relazione con il sito aeroportuale. Il PTRA definisce la disciplina dell'insediamento di attività sinergiche con lo sviluppo aeroportuale nell'intorno dell'aeroporto di Montichiari.
- Orientamento dei processi di sviluppo locale. Il PTRA definisce indirizzi e orientamenti per la pianificazione locale, finalizzati al coordinamento e alla coerenza dello sviluppo locale nell'ambito territoriale interessato dal piano.

Il PTRA individua due scenari di sviluppo aeroportuale, sui quali sono costruite e calibrate le azioni di piano:

- Scenario a medio termine (2015), con traffico stimato di 3 milioni di passeggeri e 360.000 tonnellate di merci;
- Scenario di lungo termine (2045), con traffico stimato di 8 milioni di passeggeri e 130.000 tonnellate di merci.

<sup>1</sup> Cfr. d.lgs. 152/2006 e sue s.m.i..

### **1. Quadro programmatico di riferimento**

Il Documento di piano contiene una sintesi dei contenuti degli strumenti urbanistici di cui sono dotati i Comuni interessati dal PTR. Rispetto al quadro presentato, si evidenzia che:

- Il Comune di Castenedolo ha completato il processo di VAS relativo al proprio Piano di Governo del Territorio (PGT).
- Il Comune di Montichiari ha in corso il processo di VAS relativo al proprio PGT. La prima Conferenza di valutazione si è tenuta in data 22/01/2010.

Si ritiene utile, pertanto, un aggiornamento del quadro programmatico di riferimento, in relazione ai contenuti più recenti a disposizione.

### **2. Disciplina del territorio – aree per insediamenti residenziali**

Si ritiene che la previsione di ulteriori insediamenti residenziali all'interno dell'ambito del PTR debba essere rivalutata, in considerazione di quanto segue

Il PTR recepisce le limitazioni agli usi del suolo derivanti dal d.M. 31/10/2007 'Metodologia di misura del rumore aeroportuale', relative alle aree comprese dalla curva isofonica corrispondente a  $L_{VA} \geq 65$  dB (A).

Il PTR definisce, inoltre, un ulteriore regime di limitazione agli usi del suolo, per le aree ricomprese tra la curva isofonica corrispondente a  $L_{VA} \geq 60$  dB (A) e la curva isofonica corrispondente a  $L_{VA} \geq 65$  dB (A)<sup>2</sup>, del quale si valuta positivamente l'istituzione.

Deve, tuttavia, essere chiarita la fonte delle curve isofoniche riportate nell'elaborato cartografico 'Tav. 8 – Organizzazione territoriale', in quanto rispetto a esse si devono intendere definite le limitazioni agli usi del suolo individuate dal piano. Si ritiene, infatti, necessario valutarne la validità allo stato attuale, mediante una verifica della coerenza degli scenari di sviluppo aeroportuale assunti a riferimento per la determinazione di tali curve isofoniche con gli scenari definiti dal PTR.

Si ritiene che la prossimità del sub-ambito T3.4, a carattere prevalentemente residenziale, al sub-ambito T3.3, destinato all'insediamento di attività economiche dei settori secondario e terziario, potrebbe costituire una criticità ambientale, in relazione alle problematiche che ne potrebbero conseguire, legate, in particolare, all'inquinamento acustico, atmosferico e olfattivo generato dalle attività economiche insediate e che si insedieranno, a seconda della loro tipologia. Si precisa che tali problematiche potrebbero verificarsi anche a seguito di subentri di nuove attività alle esistenti. Si suggerisce, quindi, di prevedere nel Parere Motivato specifiche prescrizioni per le finalità sopra evidenziate.

### **3. Disciplina del territorio – aree per insediamenti di attività economiche**

Il PTR individua aree per l'insediamento di attività economiche afferenti ai settori secondario e terziario (sub-ambito T3.3), localizzate lungo la Goitese e lungo il perimetro occidentale dell'ambito A, come definito dalla d.g.r. 8/10637/2009<sup>3</sup>.

Si evidenzia il consistente consumo di suolo associato alla previsione di tali aree di trasformazione.

<sup>2</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 7.4.1.

<sup>3</sup> Cfr. d.g.r. 8/10637/2009 'Piano Territoriale Regionale d'Area per l'aeroporto di Montichiari – aggiornamento della d.g.r. 27 dicembre 2006 n. 3952/2006 in ordine ai contenuti del Piano e integrazione della d.g.r. n. 1681/2005'.

Tali aree non sono contenute, quali previsioni di ambiti di trasformazione insediativa, negli strumenti urbanistici di cui sono attualmente dotati i Comuni interessati dal PTR. Esse, pertanto, si potrebbero porre a ulteriore incremento del consumo di suolo destinato all'insediamento di attività economiche afferenti ai settori secondario e terziario, qualora non si acceda a modifiche perequative, anche in relazione alle destinazioni produttive. Ulteriori insediamenti di tali tipologie di attività, per lo più afferenti al settore terziario (commerciale/logistica), potrebbero, inoltre, trovare collocazione anche all'interno delle aree di cui all'ambito **T2**, in quanto rientranti tra le "funzioni complementari e correlate" all'esercizio aeroportuale<sup>4</sup>.

Con la finalità di pervenire a un concreto contenimento del consumo di suolo, obiettivo del Piano Territoriale Regionale (PTR)<sup>5</sup>, si ritiene che:

- sia necessaria una verifica di coerenza delle aree di trasformazione destinate all'insediamento di attività economiche afferenti ai settori secondario e terziario, individuate dal PTR, con gli ambiti di trasformazione individuati per l'insediamento delle medesime tipologie di attività dagli strumenti urbanistici comunali, attualmente vigenti. Tale verifica dovrebbe essere volta a conseguire un bilanciamento del consumo di suolo a scala locale, mediante la conferma delle sole aree di trasformazione giudicate prioritarie e strategiche nell'ottica dell'obiettivo del PTR "Orientare i processi di sviluppo locale", il cui perseguimento, si ritiene, non possa essere circoscritto al solo ambito **A**, come definito dalla d.g.r. 8/10637/2009.
- Si evidenzia che l'attuazione delle aree di trasformazione destinate all'insediamento di attività economiche, afferenti ai settori secondario e terziario individuate dal PTR, debba essere subordinata all'effettiva concretizzazione degli scenari di sviluppo aeroportuale definiti dal piano. Si evidenzia, infatti, che lo sviluppo e il potenziamento dell'aeroporto rappresentano il principio ispiratore del piano stesso, costituendone l'obiettivo strategico, dal quale sono derivate, tra l'altro, le azioni orientate a 'Ordinare i processi di sviluppo in diretta relazione con il sito aeroportuale' e a 'Orientare i processi di sviluppo locale'<sup>6</sup>.
- il PTR potrebbe definire opportune modalità per una programmazione temporale dell'attuazione delle aree di trasformazione destinate all'insediamento di attività economiche afferenti ai settori secondario e terziario, individuando, a esempio, specifici criteri di sequenzialità temporale o di priorità funzionale, tali da garantire un uso del suolo più contenuto e mirato.

Si suggerisce che le aree di trasformazione di cui al sub-ambito **T3.3**, individuate lungo la Goitese, vengano a costituire un unico contesto di sviluppo insediativo, da sviluppare e gestire in un'ottica unitaria e integrata, al fine di pervenire a un approccio unitario, coerente e condiviso nella gestione delle pressioni ambientali associate alle attività economiche che si verranno a insediare. Al riguardo, si suggerisce di valutare l'opportunità di implementare tale contesto di sviluppo insediativo quale 'Area Ecologicamente Attrezzata' ai sensi del d.lgs. 112/98 e della l.r. 1/2000, ovvero area produttiva "dotata delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente", con la finalità di garantire il massimo livello di salvaguardia e di tutela ambientale e il costante controllo degli effetti ambientali indotti, implementando, in particolare, infrastrutture condivise per la gestione dei flussi energetici e materici in ingresso (consumi) e in uscita (emissioni, scarichi e produzione di rifiuti).

Si ritiene, inoltre, che debba essere approfondita la coerenza della conurbazione lineare lungo la Goitese che si verrà a determinare con l'attuazione di tali aree con gli indirizzi del PTR che

<sup>4</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 5.3.2 e paragrafo § 7.3.2.

<sup>5</sup> Cfr. PTR - Documento di piano, capitolo § 2.1.

<sup>6</sup> Cfr. Documento di piano, capitolo § 3.

includono, si evidenzia, la "disincentivazione delle espansioni insediative lungo le infrastrutture stradali"<sup>7</sup>.

#### **4. Disciplina del territorio – aree per insediamenti di attività estrattive e impianti di trattamento rifiuti**

Con riferimento all'obiettivo di 'Valutare i termini di compatibilità tra attività a carattere temporaneo esercitate sul territorio e le future esigenze di sviluppo aeroportuale'<sup>8</sup>, nel rispetto dei contenuti del Piano Cave Provinciale (PCP) e del Piano Provinciale di Gestione Rifiuti (PPGR) attualmente vigenti, si ritiene che il PTRA dovrebbe definire modalità di tutela del territorio che lo preservino da ulteriori insediamenti di attività estrattive, discariche e impianti di trattamento rifiuti, a ragione dell'elevato livello di pressione associato a tali determinanti, evidenziato nel Rapporto ambientale ("*H – il livello di pressione ha raggiunto uno stato di criticità tale da superare i valori di soglia già allo stato attuale*")<sup>9</sup>.

Con riferimento all'obiettivo di 'Completare le attività previste dal Piano Cave e conseguire il recupero ambientale delle aree al cessare delle attività estrattive'<sup>10</sup>, il PTRA prevede il recupero ambientale ad attività estrattiva cessata. Si evidenzia, tuttavia, che il PCP prevede modalità di recupero differenti da quella ambientale per alcune delle cave incluse nell'ambito del PTRA (es. ATEg44 - recupero a uso insediativo).

Appare, pertanto, opportuna una verifica della coerenza della previsione di recupero ambientale delle cave presenti nel contesto territoriale del PTRA con i contenuti del PCP e del PPGR.

Inoltre, il PTRA potrebbe definire opportuni orientamenti e indirizzi, che dovranno essere tenuti in debita considerazione in fase di progettazione del ripristino ambientale delle cave cessate. Ad esempio con riferimento all'obiettivo di realizzazione della Rete Ecologica Regionale (RER)<sup>11</sup>, di cui alla d.g.r. 8/10962/2009.

#### **5. Disciplina del territorio - compensazione territoriale**

Il Documento di piano contiene i riferimenti per l'applicazione della compensazione territoriale agli interventi di attuazione del PTRA<sup>12</sup>. La compensazione è finalizzata al rafforzamento e alla realizzazione della Rete Ecologica Regionale (RER).

Si suggerisce di individuare le aree ove prioritariamente realizzare gli interventi di compensazione ambientale, al fine di costituire un riferimento condiviso per le successive fasi di pianificazione e realizzazione delle azioni di piano.

Si evidenzia, inoltre, che una pianificazione integrata della rete ecologica locale appare necessaria anche a ragione del proposito di individuare un corridoio ecologico in direzione est-ovest, a connessione dei corridoi ecologici in direzione nord-sud individuato dalla RER lungo il corso del Garza (elemento di secondo livello) e del Chiese (corridoio regionale primario)<sup>13</sup>.

<sup>7</sup> Cfr. PTR – Documento di piano, paragrafo § 2.2.5.

<sup>8</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 6.1.3.

<sup>9</sup> Cfr. Rapporto ambientale, capitolo § 3.

<sup>10</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 6.2.2.

<sup>11</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 8.1.

<sup>12</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 8.1.

<sup>13</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 6.2.

## Proposta di Rapporto ambientale

### 6. Riferimenti normativi

Il Rapporto ambientale riporta i principali riferimenti normativi della Regione Lombardia in materia di VAS<sup>14</sup>. Si rileva che il processo di VAS del PTRA dell'aeroporto di Montichiari è svolto in riferimento alla d.g.r. 8/10971/2009 'Determinazione della procedura di valutazione ambientale di Piani e Programmi – VAS – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli'.

Si segnala che questa deliberazione regionale è stata modificata e integrata dalla d.g.r. 8/761/2010 'Determinazione della procedura di valutazione ambientale di Piani e Programmi – VAS', alla quale si ritiene dovrebbe essere fatto opportuno riferimento, rappresentando essa il recepimento delle modifiche al d.lgs. 152/2006 apportate dal recente d.lgs. 128/2010.

### 7. Quadro di riferimento territoriale e ambientale

Il quadro di riferimento territoriale e ambientale deve essere contestualizzato alla scala territoriale di riferimento del PTRA, nella sua articolazione sui tre areali **A1**, **A2** e **A3**, costituenti l'ambito di influenza del piano, come evidenziato nel Documento di piano<sup>15</sup>.

Si ritiene, inoltre, che la lettura delle singole matrici ambientali debba prendere in considerazione un'analisi volta e evidenziarne le correlazioni con lo stato attuale dell'aeroporto, anche in virtù degli effetti ambientali che ne sono specifici (rumore, scarico dei fluidi utilizzati per il de-icing), nonché delle attività e usi del suolo correlati all'attività aeroportuale.

La costruzione del quadro di riferimento territoriale e ambientale dovrebbe inoltre tenere in debita considerazione i contenuti dei contributi e delle osservazioni intervenuti a seguito della I Conferenza di valutazione (03/04/2009) e dei contributi e delle osservazioni pervenuti dai Comuni interessati dal PTRA, richiamati nella d.g.r. 8/10637/2009. Tali contributi evidenziano la rilevanza territoriale di alcuni temi ambientali (l'impatto acustico, gli impatti cumulativi dovuti all'inquinamento dell'aria, la riqualificazione delle aree estrattive e di smaltimento rifiuti e l'incremento dell'uso del suolo agricolo), in considerazione della quale si ritiene opportuno ne sia effettuato un accurato approfondimento all'interno del quadro conoscitivo di riferimento. In tal modo, si garantirebbe una più efficace ed esaustiva valutazione degli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PTRA e una più mirata costruzione del sistema di monitoraggio.

Con riferimento alla metodologia impiegata nella costruzione del quadro conoscitivo di riferimento, si ritiene debbano essere esplicitati i criteri per l'attribuzione dei livelli Low (**L**), Medium (**M**) e High (**H**) allo stato attuale degli indicatori di pressione. Al riguardo, costituendo il quadro di riferimento territoriale e ambientale la base per le successive fasi di valutazione degli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PTRA e di individuazione degli indicatori di monitoraggio, si ritiene che l'attribuzione di tali livelli debba essere basata su riferimenti oggettivi, derivanti dalle informazioni attualmente disponibili per la caratterizzazione del quadro di riferimento.

Si raccomanda un generale aggiornamento delle fonti informative utilizzate per la costruzione del quadro conoscitivo. La sua costruzione, inoltre, dovrebbe costituire occasione per effettuare una messa a sistema delle basi di conoscenza pertinenti al contesto territoriale del PTRA costitutesi nel corso degli ultimi anni, con particolare riferimento a studi di settore e agli

<sup>14</sup> Cfr. Rapporto ambientale, paragrafo § 1.2.

<sup>15</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 1.2.

studi e ai monitoraggi effettuati per le opere infrastrutturali in corso di realizzazione o in previsione (es. alta velocità/alta capacità ferroviaria, raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, ecc...).

In merito alle singole matrici ambientali, si evidenzia quanto segue:

- Aria. Con riferimento alla d.g.r. 8/10637/2009, appare necessario sviluppare una valutazione dello stato attuale di qualità dell'aria come risultante dell'impatto cumulativo generato dagli elementi di pressione presenti all'interno dell'ambito di riferimento del PTR. Tale valutazione dovrà essere effettuata prendendo a riferimento quantomeno i seguenti elementi di pressione, che si ritengono essere i più rappresentativi del contesto territoriale del PTR: cave, discariche, impianti di trattamento rifiuti, infrastrutture stradali e aeroportuali, attività IPPC.
- Suolo. Con riferimento alla d.g.r. 8/10637/2009, si ritiene che debbano essere approfondite le tematiche inerenti il consumo e l'uso del suolo.
- Rischi tecnologici. All'interno dell'ambito territoriale di riferimento del PTR è presente uno stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante (RIR), la Bossini s.p.a. di Castenedolo, soggetta agli adempimenti di cui all'art. 6 del d.lgs. 334/1999. Né il Documento di piano, né il Rapporto Ambientale contengono riferimenti all'Elaborato tecnico Rischio di Incidente Rilevante (ERIR) che il Comune di Castenedolo avrebbe dovuto redigere ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 334/1999. Si ricorda che l'elaborato ERIR definisce le "categorie territoriali" compatibili con l'attività produttiva a rischio di incidenti rilevanti, pertanto una sua ricomprensione all'interno del PTR appare importante, alla luce delle aree di trasformazione (sub-ambito T3-3) previste in prossimità allo stabilimento.
- Rumore. Il Rapporto Ambientale include un estratto dello studio specialistico 'Valutazione della sostenibilità acustica dello sviluppo dell'aeroporto di Montichiari', realizzato da ARPA nel 2006 nell'ambito del processo di VAS del Piano Territoriale d'Area (PTA) per l'aeroporto di Montichiari promosso dalla Provincia di Brescia limitatamente ai dati di input assunti a riferimento, si ricorda che al fine di una più completa costruzione del quadro conoscitivo di riferimento sarebbe utile includere anche lo studio specialistico 'Valutazione di sostenibilità acustica aeroporto di Montichiari - scenari al 2015 e al 2025', realizzato da ARPA nel 2010, nonché i dati relativi al monitoraggio effettuato a cura della società aeroportuale<sup>16</sup>.

## **8. Valutazione di sostenibilità delle azioni di piano**

La 'matrice di sostenibilità' necessita, di una sintesi delle evidenze in essa contenute, volta a formare un giudizio di sostenibilità complessiva del PTR, che approfondisca debitamente le interferenze tra azioni di piano e obiettivi di sostenibilità e costituisca, in tal modo, un riferimento per l'individuazione di opportune indicazioni e orientamenti per l'attuazione del PTR, finalizzati al superamento di tali interferenze e, pertanto, a garantire un migliore profilo di sostenibilità all'attuazione del piano.

## **9. Valutazione degli effetti sull'ambiente**

La valutazione degli effetti sull'ambiente potenzialmente indotti dall'attuazione del PTR è effettuata come valutazione qualitativa della variazione del livello di pressione sull'ambiente generato dagli elementi di pressione territoriale, distinti tra "scelta localizzativa dell'aeroporto" e "dinamiche territoriali". Si suggerisce al contrario di valutare in maniera integrata le due direttrici di potenziale sviluppo, in quanto, oggetto della valutazione non è l'aeroporto separatamente dalle dinamiche territoriali a esso correlate, ma l'intero insieme di azioni individuate dal PTR,

<sup>16</sup> Cfr. Rapporto ambientale, paragrafo § 9.2.

che pertanto comprende entrambe. Appare inoltre poco condivisibile la scelta di valutare gli effetti ambientali del PTRA rispetto alla "scelta localizzativa dell'aeroporto", anziché allo sviluppo futuro dell'aeroporto, in quanto quest'ultimo è in realtà l'oggetto delle strategie e delle azioni definite nel piano che, si evidenzia, non mette in discussione l'attuale localizzazione dell'aeroporto.

Non si ritengono pertanto condivisibili le conclusioni che sono derivate a sintesi della valutazione degli effetti, in particolar modo le seguenti che, si evidenzia, sono tratte per quasi tutte le matrici ambientali considerate:

- Le pressioni territoriali nelle aree interessate dal PTRA dipendono pressoché totalmente dalle dinamiche territoriali correlate all'aeroporto, benché non dallo sviluppo dell'aeroporto. Tale conclusione deve essere supportata da evidenze oggettive, che non si rinvenivano nel Rapporto ambientale.
- Le pressioni territoriali si produrrebbero pertanto anche in assenza di PTRA, considerato che esse "dipendono in larga misura dagli specifici contributi apportati dagli Enti locali". Tale conclusione deve essere verificata con i contenuti degli strumenti urbanistici di cui i Comuni interessati dal PTRA sono attualmente dotati, che, come già rilevato in precedenza, non comprendono le aree individuate dal PTRA tra gli ambiti di trasformazione insediativa.

Si suggerisce pertanto, una verifica degli effetti, che implementi, per alcune matrici ambientali una valutazione "quantitativa" oltre che "qualitativa".

Inoltre, la valutazione degli effetti dovrà tenere in debita considerazione la caratterizzazione dell'ambito di influenza del PTRA, articolato nei tre areali **A1**, **A2** e **A3**, costituenti l'ambito di influenza del piano, come già rilevato in merito al quadro conoscitivo di riferimento.

La valutazione degli effetti dovrebbe essere finalizzata a definire un quadro di riferimento per le successive fasi di valutazione e autorizzazione che accompagneranno l'attuazione delle azioni del PTRA, individuando opportunamente quegli aspetti che dovranno essere successivamente analizzati con maggior dettaglio, specificandone le modalità minime di approfondimento.

In merito alle singole matrici ambientali, si evidenzia quanto segue:

- Aria. Con riferimento alla d.g.r. 8/10637/2009, si ritiene che debba essere approfondito l'impatto cumulativo generato da tutti gli elementi di pressione presenti sul territorio, nonché gli effetti diretti e indiretti dell'attuazione del PTRA (urbanizzazione di matrice prevalentemente industriale, aumento del traffico veicolare, leggero e pesante, ecc...);
- Suolo. Si ritiene che debba essere chiarita l'affermazione "le negatività potenzialmente indotte dallo sviluppo aeroportuale potranno essere positivamente compensate dalla riduzione delle attività insediate che allo stato attuale determinano pressioni elevate in termini di riduzione della qualità del suolo (cave e discariche)", alla luce della previsione di un aumento del livello di pressione associato a tali determinanti.
- Rumore. Il Rapporto ambientale rimanda all'allegato 'Valutazione di sostenibilità acustica aeroporto di Montichiari - scenari al 2015 e al 2025', costituente lo studio specialistico realizzato da ARPA nel 2010. Si evidenzia, tuttavia, che gli scenari di sviluppo aeroportuale assunti a riferimento in detto studio specialistico sono differenti rispetto a quelli definiti dal Documento di piano. A titolo di esempio, il Documento di piano prevede al 2015 un quantitativo di traffico passeggeri in misura del doppio di quanto assunto a riferimento nello studio specialistico<sup>17</sup>.
- Acqua. Risulta indispensabile approfondire la valutazione della gestione e recapito delle acque decadenti dalle superfici scolanti ed in particolare dalle attività di de-icing degli aeromobili.

<sup>17</sup> Cfr. Documento di piano, capitolo § 4.

## **10. Misure di mitigazione e compensazione**

È opportuno che il Parere Motivato preveda che lo sviluppo del PTRRA sia integrato con indirizzi e orientamenti operativi per la pianificazione, progettazione e realizzazione delle misure di mitigazione e compensazione.

Ad esempio, in merito alle prime, attraverso una loro caratterizzazione preliminare, in termini di priorità localizzative e modalità realizzative, sulla base delle risultanze della valutazione degli effetti indotti dall'attuazione del PTRRA. Tali aspetti verrebbero a costituire un quadro di riferimento per le successive fasi di valutazione e implementazione delle azioni di piano, che ne approfondiranno i contenuti progettuali in relazione al maggior dettaglio conoscitivo inerente le caratteristiche del contesto e del complesso di criticità e sensibilità ambientali in esso presenti.

In merito alle misure di compensazione, esse è auspicabile siano prioritariamente intese quali compensazioni di natura ambientale. Si rimanda, inoltre, a quanto già rilevato in merito ai criteri di compensazione territoriale definiti nel Documento di piano.

## **11. Monitoraggio**

Il Rapporto ambientale precisa che la progettazione del sistema di monitoraggio, ivi compresa la definizione degli indicatori, è demandata alla dichiarazione di sintesi della VAS, "*sentiti dunque tutti i soggetti aventi competenza in materia ambientale, sentiti gli enti territorialmente competenti e sentito il soggetto gestore dell'aeroporto*"<sup>18</sup>. Il Documento di piano, inoltre, prevede la possibilità di costituire "*a seguito dell'approvazione del piano, un Gruppo di Lavoro Interdisciplinare che periodicamente valuterà, ed eventualmente correggerà, azioni e modalità di attuazione del piano, mediante l'istituzione di un sistema di indicatori finalizzati alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di piano ed all'eventuale riorientamento del piano stesso*"<sup>19</sup>.

Il Rapporto ambientale avrebbe dovuto includere una proposta operativa di sistema di monitoraggio, in accordo alla normativa vigente in materia di VAS<sup>20</sup>, cosicché essa stessa potesse costituire un elemento di confronto e condivisione durante il processo di VAS. Tale proposta avrebbe dovuto recare, oltre alla definizione degli indicatori, le informazioni individuate dal Rapporto ambientale relative all'ambito di riferimento, alla frequenza di rilevamento, alla individuazione delle responsabilità e delle risorse necessarie.

Sarà opportuno prevedere specifici indicatori legati alle azioni di mitigazione e compensazione individuate a margine di tale valutazione, al fine, in particolare, di poterne verificare l'efficacia mitigativa e compensativa.

Inoltre, con la finalità di pervenire a un quadro più completo relativo all'attuazione del piano, il sistema di monitoraggio dovrebbe includere, oltre agli indicatori relativi agli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano, uno specifico percorso di analisi dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione del PTRRA, in termini di verifica dello stato e delle modalità di concretizzazione delle azioni di piano in esso definite e, pertanto, del raggiungimento degli obiettivi dai quali esse sono derivate.

Nella selezione degli indicatori, particolare attenzione si ritiene debba essere posta anche ai seguenti aspetti, evidenziati nel Documento di piano<sup>21</sup>:

- **Movimenti/ora**, distinguendo tra trasporto passeggeri e trasporto merci e caratterizzandone la distribuzione giornaliera e settimanale.

<sup>18</sup> Cfr. Rapporto ambientale, capitolo § 9.

<sup>19</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 8.5.

<sup>20</sup> Cfr. d.lgs. 152/2005, art. 13.

<sup>21</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 8.5.

- Rumore, assumendo quale riferimento preliminare, gli indicatori proposti negli studi specialistici realizzati da e prevedendo un raccordo con il sistema di monitoraggio implementato dalla società aeroportuale<sup>22</sup>.
- Sviluppo degli assetti infrastrutturali stradali e ferroviari, ivi comprese le ricadute ambientali a esse associate, prevedendo in particolare un raccordo con i monitoraggi previsti nell'ambito della loro realizzazione.
- Sviluppo delle trasformazioni territoriali e urbanistiche di scala vasta e locale, evidenziando lo stato e le modalità di implementazione delle azioni di sviluppo locale previste dal PTR, nonché la realizzazione delle misure di mitigazione e compensazione a esse associate.
- Consumo di suolo, da caratterizzare sia in termini quantitativi che tipologici, nonché con particolare riferimento alle tematiche inerenti gli elementi di compromissione e degrado (cave, discariche, siti contaminati, ecc...), l'impermeabilizzazione dei suoli conseguente all'urbanizzazione e l'uso del suolo agricolo.
- Incremento delle aree destinate alla rete ecologica, da caratterizzare anche in termini di qualità eco sistemica (es. frammentazione, consistenza dei nodi e loro connettività, ecc...), nonché evidenziando il contributo del meccanismo di compensazione territoriale definito dal PTR.

Ai fini di una migliore impostazione e presentazione del sistema di monitoraggio, nonché per garantirne la piena operabilità, si ritiene che per ciascun indicatore debbano essere verificate ed esplicitate le seguenti informazioni:

- la coerenza con gli obiettivi e le azioni di piano e con gli esiti della valutazione degli effetti;
- la presenza e l'esplicitazione di eventuali 'traguardi' da raggiungere;
- la definizione precisa di ciò che è misurato;
- la definizione dell'unità di misura;
- l'elencazione delle fonti di reperimento dei dati necessari al calcolo degli indicatori;
- l'eventuale coinvolgimento di Soggetti esterni all'Ente estensore del piano.

Il sistema di monitoraggio deve inoltre esplicitare la periodicità di rilevamento degli indicatori. Al riguardo, si valuta positivamente il proposito di prevedere una cadenza biennale per le attività di monitoraggio, espresso dal Documento di piano<sup>23</sup>. Si evidenzia che la periodicità di rilevamento dovrà essere la stessa per tutti gli indicatori. Solo in tal modo, infatti, sarebbe possibile valutare quali effetti l'attuazione del piano sta inducendo sul contesto territoriale e ambientale interessato dal PTR.

Si ritiene, inoltre, che, con la medesima periodicità individuata per il rilevamento degli indicatori, debba essere redatto e pubblicato un rapporto di monitoraggio, che ne costituirà lo strumento di comunicazione e condivisione degli esiti.

Il rapporto di monitoraggio dovrebbe contenere almeno il rilevamento degli indicatori e la verifica della coerenza di quanto attuato con gli obiettivi di piano e con gli esiti della valutazione degli effetti; nonché un approfondimento delle motivazioni per le quali gli obiettivi di piano sono stati o meno raggiunti. In tal modo, infatti, sarebbe possibile derivarne elementi utili per valutare la necessità di apportare modifiche al PTR, finalizzate a migliorarne l'efficacia attuativa e le prestazioni ambientali.

Si valuta positivamente il proposito di istituire un Gruppo di Lavoro Interdisciplinare, ma si ritiene che le sue attività dovrebbero ricomprendere anche la valutazione degli effetti ambientali che si produrranno nel contesto territoriale interessato dal PTR a seguito dell'attuazione delle azioni in esso definite, al fine di individuare gli eventuali effetti negativi e adottare le più opportune misure correttive.

<sup>22</sup> Cfr. Rapporto ambientale, paragrafo § 9.2.

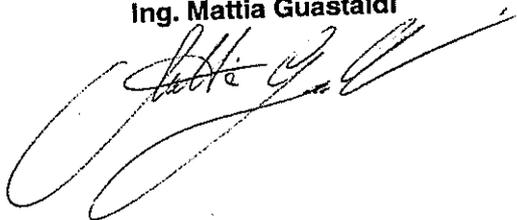
<sup>23</sup> Cfr. Documento di piano, paragrafo § 8.5.

### Conclusioni

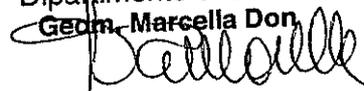
Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che il documento possa essere utilmente perfezionato, in particolar modo rispetto ai seguenti punti:

- verifica della coerenza delle previsioni di sviluppo locale con gli strumenti urbanistici comunali ed elaborazione di strategie per il contenimento del consumo di suolo;
- implementazione di uno sviluppo e di una gestione unitaria e integrata delle aree previste lungo la Goitese, nonché per le aree destinate alla compensazione ambientale;
- definizione di un quadro conoscitivo pertinente all'ambito di influenza del PTR, aggiornato ed efficace;
- definizione di un quadro di riferimento per la valutazione 'a cascata' degli effetti indotti dall'attuazione del PTR;
- implementazione di una proposta operativa di sistema di monitoraggio.

Il Funzionario incaricato  
Ing. Mattia Guastaldi



Referente VAS  
Dipartimento di Brescia  
Geom. Marcella Don



Responsabile del procedimento: dott.ssa Alessandra Ferrari (a.ferrari@arpalombardia.it)

