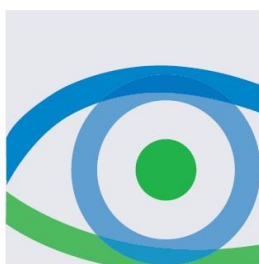


Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia Montichiari Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030



Studio di Impatto Ambientale *PARTE 1 - L'iniziativa: obiettivi e coerenze*



Indice

PARTE 1.1 INQUADRAMENTI	4
1. PREMESSA	4
1.1 L'oggetto dello SIA	4
1.2 L'inquadramento procedurale	4
1.3 Il processo partecipativo	5
1.3.1 <i>Le attività svolte</i>	5
1.3.2 <i>Le osservazioni degli Enti coinvolti</i>	6
1.3.3 <i>Considerazioni del proponente</i>	8
2. GUIDA ALLA LETTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	9
2.1 L'articolazione dello SIA	9
2.2 I principali contenuti dello SIA	12
2.2.1 <i>Parte 1 "L'iniziativa: obiettivi e coerenze": principali contenuti</i>	12
2.2.2 <i>Parte 2 "Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera": principali contenuti</i>	12
2.2.3 <i>Parte 3 "Le alternative di progetto e la soluzione scelta": principali contenuti</i>	13
2.2.4 <i>Parte 4 "L'analisi degli impatti": principali contenuti</i>	15
2.2.5 <i>Parte 5 "Il rapporto opera - ambiente": principali contenuti</i>	16
2.3 La documentazione prodotta	17
3. L'AEROPORTO DI BRESCIA MONTICHIARI "G. D'ANNUNZIO"	18
3.1 La procedura di valutazione di Impatto Ambientale	18
3.2 Gli interventi oggetto di Valutazione Ambientale	18
PARTE 1.2 LE MOTIVAZIONI	22
4. IL TRAFFICO AEREO	22
4.1 Il traffico aereo allo stato attuale	22
4.1.1 <i>L'annualità di riferimento per la caratterizzazione dello stato attuale</i>	22
4.1.2 <i>Traffico aviazione commerciale passeggeri</i>	22
4.1.3 <i>Traffico aviazione commerciale cargo</i>	22
4.1.4 <i>Traffico aviazione generale</i>	23
4.1.5 <i>Movimenti aerei</i>	23
4.2 La domanda di traffico attesa	24
4.3 Scenari di traffico per le simulazioni modellistiche	25
5. GLI OBIETTIVI E LE STRATEGIE ALLA BASE DELL'INIZIATIVA	26
PARTE 1.3 LE COERENZE	28
6. IL RAPPORTO TRA GLI OBIETTIVI E LE SCELTE DI PSA	28
7. IL RAPPORTO TRA LE SCELTE DI PSA E LA PIANIFICAZIONE	28
7.1 Le conformità con la pianificazione di settore	28
7.1.1 <i>Gli strumenti di pianificazione del settore trasporti</i>	28
7.1.2 <i>Piano Generale dei Trasporti e Logistica (PGTL)</i>	29
7.1.3 <i>Piano nazionale della Logistica 2011-2020</i>	29
7.1.4 <i>Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)</i>	29

7.1.5	<i>Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti</i>	<i>30</i>
7.2	<i>Le conformità con la pianificazione nazionale e locale</i>	<i>30</i>
7.2.1	<i>Gli strumenti di pianificazione nazionale e locale</i>	<i>30</i>
7.2.2	<i>Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Montichiari.....</i>	<i>32</i>
7.2.3	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Brescia</i>	<i>35</i>
7.2.4	<i>La pianificazione urbanistica comunale</i>	<i>39</i>
7.3	<i>Le conformità con i vincoli e la disciplina di tutela</i>	<i>43</i>

PARTE 1.1 INQUADRAMENTI

1. PREMESSA

1.1 L'oggetto dello SIA

Il presente Studio di Impatto Ambientale, redatto ai sensi del D.lgs 152/06 così come modificato dal D.lgs. 104/17, riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 (PSA) dell'Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia Montichiari.

Il PSA in esame propone scenari di sviluppo per l'Aeroporto di Montichiari che si evolvono in modo organico ed armonico con lo sviluppo dell'intero sistema nazionale e macro – regionale, che oltre a potenziare il suo ruolo per il traffico cargo, assorbono anche parte della domanda del traffico passeggeri in crescita in Lombardia.

L'esigenza di prevedere degli interventi per l'Aeroporto di Brescia nasce dalle previsioni di traffico stimate nel periodo 2018-2030, dalle quali emerge un aumento consistente del traffico cargo.

Stante le attuali criticità in termini di infrastrutture e servizi aeroportuali interni all'aeroporto, il PSA prevede, quindi, in primo luogo, il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e logistiche di supporto alle attività cargo.

1.2 L'inquadramento procedurale

In termini di inquadramento si ricorda che a seguito del Protocollo di Intesa del 19 maggio 1998 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, del Ministero della Difesa, Ministero dell'Ambiente, ENAC, DGCA, ENAV, Regione Lombardia, Provincia di Brescia, Comune di Montichiari, Camera del Commercio di Brescia e la Società Aeroporto "Valerio Catullo" è stata decisa l'attivazione, da parte della Società "Valerio Catullo" di Verona Villafranca, dell'Aeroporto di Brescia – Montichiari già di origine militare come sito alternativo sul quale concentrare il traffico civile durante il periodo di chiusura dell'aeroporto di Verona, per operazioni di manutenzione straordinaria.

Il Ministero dell'Ambiente, con note del 23 luglio 1998 e del 6 agosto 1998, ha sottolineato che dato il carattere di temporaneità non si richiedeva l'attivazione della procedura di VIA, ma che qualora la Società "Valerio Catullo" intendesse continuare l'esercizio dell'infrastruttura si sarebbe dovuta richiedere l'attivazione della stessa.

A conclusione della fase transitoria sul finire degli anni '90 la Società ha espresso l'intenzione di mantenere in attività l'aeroporto e, pertanto, ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto "Gabriele D'Annunzio" di Brescia Montichiari, caratterizzato, per l'appunto, dalla variazione della destinazione d'uso della struttura aeroportuale, già presente sul territorio, da traffico militare a traffico aereo commerciale e strumentale.

Con Decreto VIA n. 5672 del 21/12/2000 il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto di attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale

dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" presentato dalla Società "Valerio Catullo" di Verona Villafranca, a condizione che fossero ottemperate alcune condizioni.

Al riguardo si precisa che per quanto riguarda il MiBACT (prot. n. ST/414/31178/98 del 27 dicembre 1999), questo ha espresso parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale senza prescrizioni, mentre al contrario la Regione Lombardia, con nota n. Z1 2000-0030641 del 30 agosto 2000, nell'esprimere il giudizio positivo ha indicato alcune prescrizioni.

Con nota prot. 96981 del 7 settembre 2018, acquisita al prot. 20773/DVA del 17 settembre 2018, ENAC ha presentato istanza ai fini della verifica di ottemperanza, in risposta alle prescrizioni indicate dal DEC/VIA. Con nota prot. 21595/DVA del 26 settembre 2018 è stato, quindi, dato avvio all'istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS.

Alla luce della documentazione di ottemperanza presentata, con parere n. 2967 del 15 marzo 2019, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha espresso: *"le prescrizioni a), b) e d) del decreto VIA n. DEC/VIA/5672 del 21/12/2000 relativo alla compatibilità ambientale del progetto "Attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto di Brescia "Gabriele D'Annunzio" allo stato non ottemperabili, in attesa del nuovo Piano di Sviluppo 2030."*

In definitiva, con nota prot. 0000106/DVA del 28/03/2019 la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, acquisito il parere della Commissione Tecnica, sopra citato, ha determinato, pertanto, *"la NON OTTEMPERABILITA', allo stato, alle prescrizioni a), b) e d) del Decreto VIA n. 5672 del 21/12/2000 relativo al progetto "Attivazione del traffico aereo commerciale e strumentale dell'Aeroporto di Brescia "Gabriele D'Annunzio", in attesa del nuovo Piano di Sviluppo 2030."*

Stante l'inquadramento procedurale sopra riportato, il presente studio è finalizzato alla compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo 2030 predisposto per l'Aeroporto di Brescia Montichiari.

1.3 Il processo partecipativo

1.3.1 Le attività svolte

Il DPR n. 201/15 contenente il *"Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"* fa rientrare lo scalo di Brescia fra gli aeroporti di "interesse nazionale" e gli studi connessi, tra cui il così detto Piano Nazionale degli Aeroporti, pongono la condizione che vengano soddisfatte in tempi brevi alcune condizioni, ovvero la specializzazione di ruolo e il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario. Lo scalo bresciano, nell'ultimo decennio, ha definito il suo ruolo di aeroporto prevalentemente "cargo".

Per permettere allo scalo di Brescia di svolgere questo specifico ruolo, ENAC ha con forza chiesto alla Società di gestione Aeroporto Valerio Catullo S.p.A. di predisporre, per la sua valutazione, un Piano di Sviluppo Aeroportuale capace di assicurare l'adeguamento dei livelli di safety e di servizio fornito all'utenza, facendoli rientrare in un quadro strategico entro il quale realizzare le necessarie opere.

Tenuto conto degli effetti economici e sociali diretti, indiretti ed indotti riconducibili alla presenza dello scalo di Brescia Montichiari sul territorio, ENAC ha ritenuto che una corretta e sostenibile pianificazione dello sviluppo di questo aeroporto non possa che passare attraverso un necessario confronto con gli Enti interessati dallo scenario di sviluppo, primi tra tutti gli Enti Locali, sotto elencati:

- Regione Lombardia;
- Provincia di Brescia;
- Comune di Montichiari;
- Comune di Castenedolo;
- Comune di Ghedi.

Da qui l'iniziativa di svolgere una serie di confronti tra il Proponente e gli Enti territoriali portatori di interessi; che in questa fase l'attività è stata dedicata all'organizzazione di tavoli di concertazione con quelli che sono definiti "stakeholder essenziali" ovvero quelli che posseggono - rispetto al piano da definire - alto interesse e alta influenza. Tale iniziativa rappresenta un importante passaggio verso l'inclusione attiva dei sopra detti "stakeholder" nella pianificazione dello sviluppo aeroportuale, raccogliendo una delle "best practices" ormai in uso a livello comunitario e internazionale in materia di processi partecipativi legati alla modificazione del territorio.

ENAC, conseguentemente, ha richiesto un incontro sul tema della partecipazione dello sviluppo dell'Aeroporto di Brescia Montichiari sia alla Regione Lombardia (con nota prot. 0004681-P del 15/01/2018) che agli Enti Locali (con nota prot. 0129813-P del 22/12/2017).

1.3.2 Le osservazioni degli Enti coinvolti

A valle dell'incontro tra ENAC, la società Valerio Catullo e gli Enti sopra elencati è pervenuto il solo riscontro, con nota prot. 0016756 del 7/06/2018, del Comune di Castenedolo che ha trasmesso alcune osservazioni al Piano di Sviluppo presentato il 15 marzo 2018.

Nello specifico il Comune di Castenedolo ha suddiviso le osservazioni in tre tematiche principali:

1. compensazioni relative alla modifica della viabilità proposta;
2. osservazioni ambientali;
3. compensazioni ambientali.

Per quanto riguarda il primo punto vengono esplicitate le richieste di compensazione alla modifica della viabilità proposta dal PSA:

- realizzazione di due rotatorie alle intersezioni di via Tenente Olivari con via Brescia e di via Tenete Olivari con via Volta, nell'ottica di una miglioria viaria concernente il traffico nella direttrice Brescia - Montichiari e Ghedi – Castenedolo;
- nell'ottica della mobilità sostenibile sempre inerente alla direttrice Brescia – Montichiari prevedere un contributo di sostegno alla riqualificazione di via Matteotti, via centrale al paese e in particolare alla realizzazione di una pista ciclopedonale in uscita dal paese in direzione Montichiari. Il Comune attualmente è in via di connessione con una rete ciclabile alla città di Brescia ed un incremento di questa rete sarebbe, secondo lo scrivente, ottimo a sostegno della mobilità sostenibile;
- per quanto riguarda la viabilità principale SP 37, si osserva che lo spostamento e riqualificazione implicano modifiche sostanziali a livello di PGT e PRA comportando una variante urbanistica oltre che provinciale anche comunale, con conseguenti oneri di inserimento nel PGT per l'Ente comunale. Si sottolinea come sia necessaria un'integrazione delle opere e barriere compensative ai confini del progetto di riqualificazione viaria della SP 37, ovvero maggiore piantumazione e previsione di barriere fonoassorbenti: tale arteria stante le previsioni di traffico merci e passeggeri sarà interessata da un sostanziale incremento di traffico veicolare conseguente all'incremento del trasporto merci;
- prevedere una collaborazione e condivisione progettuale con l'attuale concessionario del tratto del raccordo autostradale chiamato anche ex Sp 19, affinché i tratti stradali non ancora riqualificati (tracciato Azzano Mella - Ospitaletto innesto A4 e tracciato Fascia d'oro - Casello Brescia est innesto A4) possano essere completati. Inerente al collegamento con la SP37, si auspica che la rotatoria della Fascia d'oro possa prevedere delle modifiche sostanziali per la sicurezza e mitigazioni ambientali adeguate e integrate. Tutto questo perché la parte maggiore del traffico peserà su tale raccordo in entrata e uscita dell'Aeroporto stesso;
- si chiede se la previsione di collegamento tramite via ferrata, come riportato nelle tavole 5 e 6 del PTRRA dell'aeroporto, siano confermate e se verranno integrate o sostituite con il progetto di potenziamento della ferrovia Brescia Parma con relativo peduncolo di strada ferrata che arriva all'aeroporto. Si chiede che si tenga conto della direzione Brescia – Castenedolo – Montichiari e che possa essere prevista una possibile integrazione con una via tramviaria che colleghi la fermata della metropolitana di Sant'Eufemia con il terminal Aeroportuale stesso passando e servendo l'abitato di Castenedolo. Tutto questo sempre nell'ottica di una mobilità più sostenibile e razionale.

Rispetto alle osservazioni ambientali il Comune, alla luce dell'aumento previsto del traffico cargo e postale, chiede:

- il monitoraggio costante delle rotte e delle procedure di volo (specialmente nelle ore notturne) al fine di minimizzare, se possibile, le rotte sul centro abitato;
- l'installazione di centraline di rilevamento del rumore nel territorio comunale;

- installazione del radar per il rilevamento continuo e monitoraggio delle rotte;
- informazioni alla cittadinanza da parte della commissione rumore dei dati relativi, al fine del controllo di quanto previsto dalla normativa e al fine di programmare, con gli Enti preposti, eventuali interventi correttivi necessari.

Relativamente alle compensazioni ambientali il Comune di Castenedolo riporta testualmente: *"Coerentemente con le tavole 4 e 9 del PTR A prevedere un contributo / onere biennale o massimo quinquennale per sostenere la gestione del PLIS previsto nell'ambito collinare di Castenedolo. Tale strumento contenuto nell'ultima variante al PGT vigente è stato istituito a fine di tutela agricolo naturalistica e si inserisce in un contesto più ampio di tutela prevedendo per il futuro una unione con il Parco delle Cave di Brescia a nord e quindi con il parco delle colline di Brescia, in un'ottica più ampia di tutela come parco di cintura urbana. Tutto questo perché con l'allungamento della pista si verrebbe a consumare una porzione di suolo agricolo significativa del territorio di Castenedolo circa lo 0,5% del totale ovvero 390.000 mq. Poter pianificare prima in sinergia con gli Enti preposti le dovute compensazioni ambientali crediamo sia la giusta strada anche in previsione della VIA."*

1.3.3 Considerazioni del proponente

In merito alle osservazioni effettuate dal Comune di Castenedolo, alla luce di quanto emerso dall'incontro tra ENAC, la Società Valerio Catullo e gli Enti territoriali, il proponente in fase progettuale e di redazione del presente Studio di Impatto Ambientale ha tenuto in considerazione, quanto possibile, le suddette osservazioni.

In particolare, si sottolinea come in relazione alle compensazioni legate alla modifica delle viabilità così come proposta dal PSA 2030 dell'Aeroporto di Brescia Montichiari e alla collaborazione con i concessionari di altri tratti stradali nell'ottica di una mobilità più sostenibile e razionale, l'ente di riferimento è la Provincia di Brescia, che seguirà tutti i livelli di progettazione dell'intervento sulla SP37.

Con riferimento alla tematica inerente le mitigazioni e compensazioni si evidenzia che, alla luce delle valutazioni ambientali riportate nel proseguo della trattazione, ed in particolar modo nelle Parti 4 e 5 del presente SIA, si è ritenuto opportuno prevedere alcuni interventi di inserimento paesaggistico ambientali, tra cui l'inserimento di filari arborei lungo la SP 37 dal lato dell'aeroporto con la finalità di migliorare la percezione del paesaggio e riqualificare l'infrastruttura in esame.

Per quanto concerne le osservazioni ambientali espresse dal Comune di Castenedolo, con particolare riferimento al monitoraggio del rumore mediante il posizionamento di centraline e analisi delle rotte di decollo, nello Studio d'impatto ambientale vengono analizzati tali aspetti e definite le modalità di monitoraggio sia per il rumore generato in fase di esercizio, che in fase di cantiere.

Relativamente alle osservazioni sulle altre misure di compensazione, premesso che le aree espropriate nel territorio del Comune di Castenedolo (con destinazione d'uso ambito territoriale T2: sedime per lo sviluppo aeroportuale) sono di circa 185.000 mq e che saranno pavimentati per il prolungamento della pista di volo e viabilità perimetrale solo 22.000, si sottolinea la disponibilità di ENAC e della società di gestione, se del caso e richiesto in sede di valutazione, a rendersi partecipe al miglioramento ambientale del contesto strettamente limitrofo all'aeroporto.

2. GUIDA ALLA LETTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

2.1 L'articolazione dello SIA

Secondo quanto disposto dall'Allegato VII alla parte seconda del D.Lgs 152/2006, a seguito delle modifiche operate dall'articolo 22 del D.Lgs 104/2017, entrato in vigore dal 21 Luglio 2017, i contenuti che si sono attribuiti allo Studio di Impatto Ambientale possono essere sintetizzati nei seguenti termini:

1. **Progetto**, descritto con riferimento a:
 - a. Localizzazione e rapporti con il regime delle tutele e vincoli
 - b. Caratteristiche fisiche, comprensive delle esigenze di utilizzo del suolo durante la fase di costruzione e di funzionamento
 - c. Caratteristiche di funzionamento e connessi utilizzi di materie / risorse naturali, in termini di energia e risorse naturali
 - d. Caratteristiche realizzative / di funzionamento e connesse produzioni, in termini di emissioni in aria, acqua e suolo, rumore e vibrazioni, radiazioni, rifiuti
 - e. Tecniche prescelte al fine di ridurre l'utilizzo delle risorse naturali e di prevenire le emissioni
2. **Alternative**, intese come alternativa zero ed alternative localizzative, dimensionali, di configurazione, etc., descritte con riferimento alle ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale
3. **Aspetti pertinenti dell'ambiente**, descritti con riferimento allo stato attuale (scenario di base) ed alla sua possibile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto
4. **Fattori potenzialmente soggetti ad impatti ambientali generati dal progetto**, così come identificati all'art. 5 co. 1 lett. c) del D.Lgs 152/2006 e smi:
 - Popolazione e salute umana
 - Biodiversità e specie ed habitat protetti in forza della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE
 - Territorio, suolo, acqua, aria e clima
 - Beni materiali e patrimonio culturale così come definito ai sensi dell'articolo 2 del DLgs 42/2004 e smi, e paesaggio
5. **Probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto**, connessi a:
 - Costruzione ed esercizio del progetto

- Utilizzazione delle risorse naturali
 - Emissione di inquinanti, rumori e vibrazioni, radiazioni, smaltimento di rifiuti
 - Emissione di gas ad effetto serra e connessi impatti sul clima
 - Tecnologie e sostanze utilizzate
 - Cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati
6. **Metodi** utilizzati per l'individuazione e la valutazione degli impatti
 7. **Misure previste per evitare, prevenire, ridurre o, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi** identificati del progetto e, ove pertinenti, delle eventuali **disposizioni di monitoraggio**, descritte con riferimento alla fase di costruzione e di funzionamento, e nella misura in cui dette misure riescono ad evitare, prevenire, ridurre o compensare gli impatti
 8. **Elementi e beni culturali e paesaggistici**, descritti con riferimento alla presenza, all'impatto determinato dall'opera in progetto e misure di mitigazione e compensazione conseguentemente necessarie
 9. **Impatti ambientali significativi e negativi del progetto, derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti per il progetto in questione**, descritti con riferimento anche alle misure previste per evitare o mitigare gli impatti ambientali significativi e negativi di tali eventi, nonché dettagli riguardanti la preparazione a tali emergenze e la risposta proposta.

Muovendo da tale prospettazione dei contenuti dello SIA ed in assenza delle «linee guida nazionali e norme tecniche per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, anche ad integrazione dei contenuti degli studi di impatto ambientale di cui all'Allegato VII» di cui all'articolo 25 co. 4 del DLgs 104/2017, il presente Studio di impatto ambientale è stato strutturato secondo cinque parti, le cui finalità e principali contenuti possono essere così sintetizzati.

- Parte 1 "L'iniziativa: obiettivi e coerenze", dedicata all'illustrazione delle motivazioni che sono alla base del PSA 2030 dell'Aeroporto di Brescia Montichiari (P1.2), degli obiettivi perseguiti dall'iniziativa, nonché delle coerenze intercorrenti tra questi e gli strumenti pianificatori, da un lato, e le scelte progettuali operate, dall'altro (P1.3);
- Parte 2 "Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera", finalizzata a fornire la descrizione del contesto ambientale e territoriale nel quale si colloca l'Aeroporto di Brescia (P2.1) e dell'infrastruttura aeroportuale stessa (P2.2);
- Parte 3 "Le alternative di progetto e la soluzione scelta", incentrata, da un lato, sull'analisi dell'alternativa zero e su quella delle diverse alternative prese in considerazione nell'ambito del processo di redazione del PSA (P3.1), e, dall'altro, sulla descrizione del PSA (P3.2) e della cantierizzazione delle opere ed interventi previsti (P3.3);
- Parte 4 "L'analisi degli impatti", nella quale, a valle dei principali elementi per condurre l'analisi ambientale dell'intervento (P4.1), sono indagati gli impatti potenziali connessi alla realizzazione delle opere previste dal PSA (P4.2), quelli generati da dette opere e

dall'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale nella configurazione fisica ed operativa definita dal PSA (P4.3), nonché il rischio di eventi accidentali aeronautici (P4.4);

- Parte 5 "Il rapporto opera - ambiente", riguardante l'illustrazione delle misure previste per evitare e prevenire gli impatti ambientali e gli interventi di mitigazione e compensazione (P5.1), la stima del rapporto Opera – Ambiente (P5.2), termine con in quale nel presente documento si è inteso indicare l'esito al quale danno luogo le azioni di progetto, le specificità locali relative agli aspetti ambientali considerati e gli interventi di mitigazione e compensazione proposti.



Figura 2-1 Struttura dello Studio di Impatto Ambientale

2.2 I principali contenuti dello SIA

2.2.1 Parte 1 "L'iniziativa: obiettivi e coerenze": principali contenuti

Come premesso, oltre ad essere finalizzata a fornire un preliminare inquadramento dell'Aeroporto di Brescia Montichiari, la Parte 1 del presente SIA è rivolta a documentare due aspetti che si ritiene rivestano un ruolo centrale ai fini della comprensione e valutazione di un'opera, ossia quelli concernenti le motivazioni dell'iniziativa e gli obiettivi che questa intende perseguire.

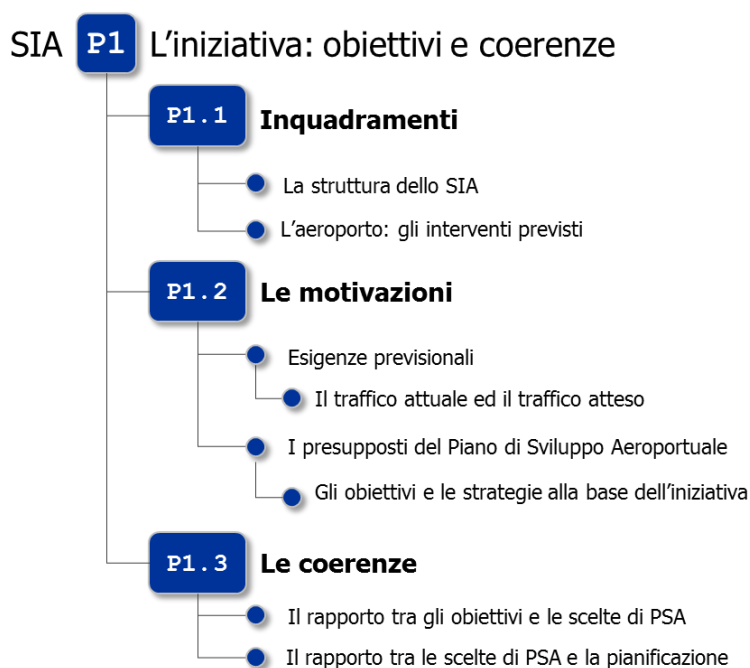


Figura 2-2 Parte 1: Struttura e contenuti principali

In tale prospettiva, per quanto concerne la trattazione delle motivazioni, oggetto della parte P1.2, queste sono desunte sulla scorta dell'identificazione delle esigenze attuali e di quelle future per come quest'ultime discendono dalla verifica dei fabbisogni rispetto alla domanda di traffico attesa al 2030 quale anno di riferimento assunto per le valutazioni ambientali per lo scenario futuro.

Assunte le motivazioni alla base dell'iniziativa nel soddisfacimento del quadro esigenziale così determinato, sono presi in esame gli obiettivi perseguiti dall'iniziativa.

Questi obiettivi alla base dell'iniziativa sono stati oggetto dell'analisi delle coerenze (parte 1.3). In primo luogo, sono state affrontate le coerenze tecniche ed ambientali intercorrenti tra detti obiettivi e le soluzioni adottate dal PSA, e, successivamente quelle esistenti con gli indirizzi contenuti negli strumenti di pianificazione.

2.2.2 Parte 2 "Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera": principali contenuti

Come si evince dalla sua titolazione, la Parte 2 è finalizzata a descrivere il contesto ambientale e territoriale interessato dalle opere previste dal PSA.

Nello specifico, per quanto concerne l'aeroporto attuale (P2.1), questo è stato descritto in termini di:

- Configurazione fisica, con riferimento all'articolazione funzionale in sistemi e sottosistemi ed alla consistenza fisica dei relativi elementi infrastrutturali ed edilizi che li compongono;
- Operatività aeronautica, relativamente all'entità e caratteristiche funzionali allo scenario attuale, all'operatività della pista di volo e delle rotte e procedure di volo;
- Modalità gestionali, con riferimento alla gestione attuale dei fabbisogni energetici, idrici ed alla gestione delle acque meteoriche e reflue;
- Accessibilità aeroportuale, con riferimento alla rete ed ai servizi che ad oggi assicurano i collegamenti tra l'aeroporto ed il suo bacino di riferimento.

Relativamente al contesto ambientale, così come previsto dall'Allegato VII alla parte seconda del DLgs 152/2006 e smi, la descrizione è stata condotta con riferimento ai fattori che, tra quelli specificati all'articolo 5 co. 1 lett. c) del citato decreto, sono potenzialmente soggetti agli impatti generati dalle opere in progetto. Come ovvio, la descrizione contenuta nella parte P2.2 è stata condotta attraverso differenti metodiche, in ragione delle specificità di ciascuno dei fattori affrontati.

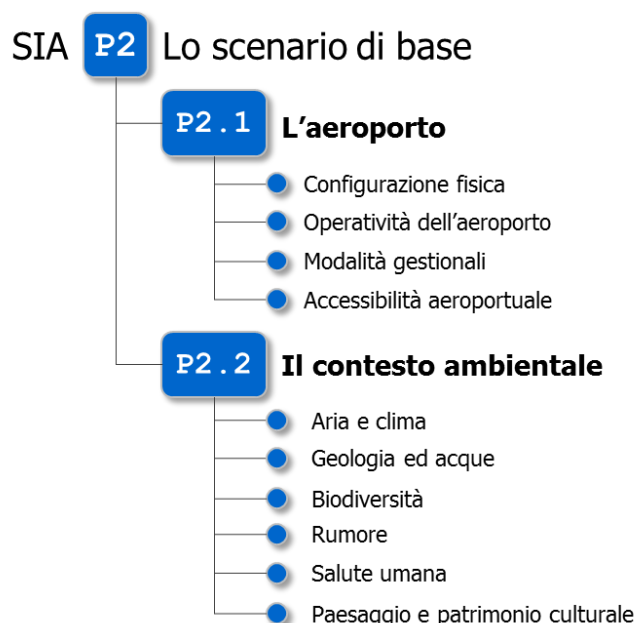


Figura 2-3 Parte 2: Struttura e contenuti principali

2.2.3 Parte 3 "Le alternative di progetto e la soluzione scelta": principali contenuti

Come premesso, i contenuti della Parte 3 afferiscono a tre principali ambiti tematici, rappresentati dall'analisi delle alternative, dalla descrizione degli interventi del PSA e dalla fase di cantiere prevista per la realizzazione degli interventi.

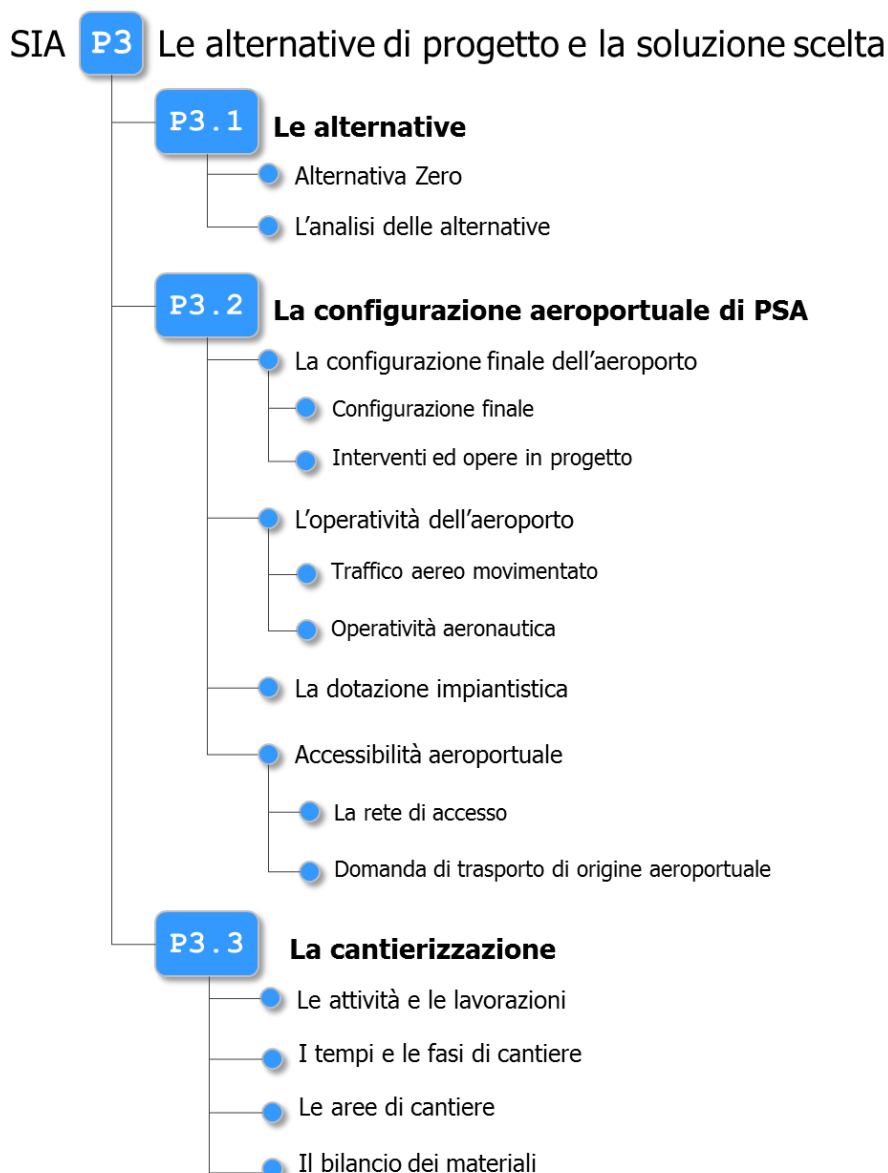


Figura 2-4 Parte 3: Struttura e contenuti principali

Nello specifico, per quanto concerne l'analisi delle alternative (P3.1), questa è posta rispetto al tema dell'Alternativa Zero e delle possibili soluzioni progettuali alternative a quella individuata dal PSA 2030.

Relativamente alla descrizione dei contenuti del PSA (P3.2), con approccio analogo a quello adottato nella precedente parte 2.1, si è proceduto distinguendo la dimensione fisica da quella operativa, e trattando le tematiche relative alla dotazione impiantistica e all'accessibilità aeroportuale.

Per quanto, in ultimo, concerne la cantierizzazione delle opere di PSA (P3.3), i temi affrontati riguardano le lavorazioni e le attività di cantiere, i tempi e le fasi di realizzazione, le modalità di gestione dei materiali ed il loro bilancio e le aree per la cantierizzazione.

2.2.4 Parte 4 "L'analisi degli impatti": principali contenuti

Il tema degli impatti, nel suo complesso trattato nella Parte 4, è affrontato sulla scorta della preventiva analisi ambientale dell'opera (P4.1), intendendo con tale termine il PSA nella sua interezza, e, successivamente con riferimento agli impatti generati in fase di cantiere (P4.2), a quelli prodotti dalla presenza delle opere in progetto ed all'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale nella configurazione definita dal PSA (P4.3), nonché in ultimo in relazione al rischio di eventi accidentali aeronautici (P4.4).

All'interno di tale articolazione, la parte P4.1 riveste un ruolo fondamentale in quanto finalizzata a definire, sulla base dei dati di progetto aventi rilevanza ambientale, il quadro degli effetti potenziali e, conseguentemente a selezionare i parametri di analisi ambientale assunti nelle due successive parti.

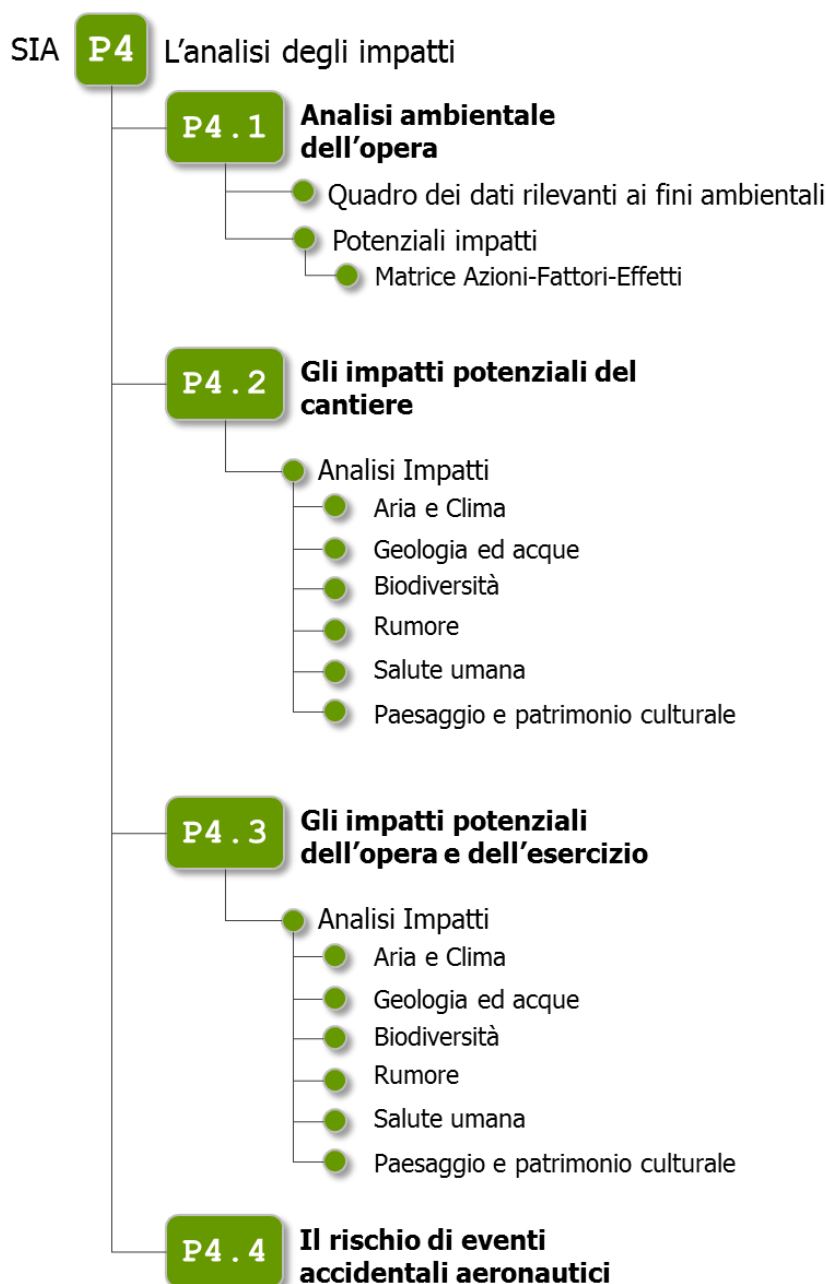


Figura 2-5 Parte 4: Struttura e contenuti principali

2.2.5 Parte 5 "Il rapporto opera - ambiente": principali contenuti

Così come si è cercato di evidenziare dalla sua titolazione, la Parte 5 del presente SIA è finalizzata ad offrire un quadro complessivo del rapporto intercorrente tra l'intervento in valutazione ed il contesto territoriale ed ambientale nel quale questo si colloca.

In tal senso, nella parte 5.1 sono illustrate le misure che sono state sviluppate al fine di evitare e/o prevenire il determinarsi degli impatti e le misure e gli interventi che si è ritenuto necessario

sviluppare al fine di mitigare o compensare, nonché per migliorare l'inserimento ambientale e territoriale dell'aeroporto nel suo complesso.

La parte P5.2 è invece concepita come momento di sintesi di tutte le analisi condotte nello SIA ed in tal senso, partendo dagli elementi centrali desunti attraverso la costruzione dello scenario attuale, arriva all'identificazione del rapporto al quale si ritiene diano luogo le azioni di progetto e le caratteristiche del contesto ambientale con il quale entrano in relazione.

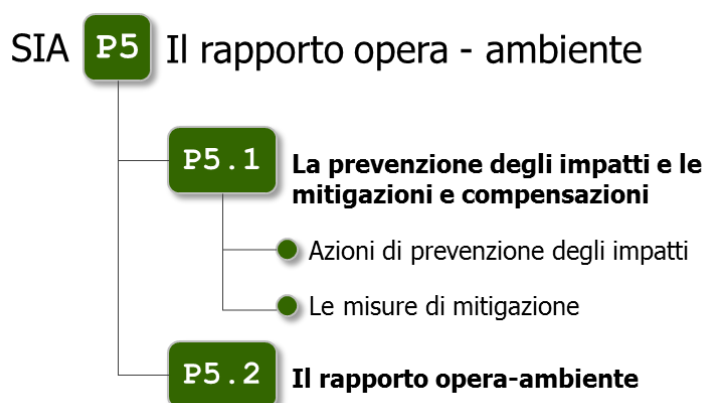


Figura 2-6 Parte 5: Struttura e contenuti principali

2.3 La documentazione prodotta

La documentazione a valenza ambientale presentata a corredo dell'istanza di procedura VIA è costituita dalle seguenti tipologie di documenti:

- A. Studio di impatto ambientale, a sua volta articolato in:
 - Relazioni, organizzate nelle cinque parti prima descritte;
 - Elaborati cartografici;
 - Piano di monitoraggio ambientale;
 - Sintesi non tecnica.
- B. Studi specialistici costituiti da:
 - Studio di incidenza ambientale (relazione ed elaborati cartografici);
 - Piano organico di gestione delle terre.

3. L'AEROPORTO DI BRESCIA MONTICHIARI "G. D'ANNUNZIO"

3.1 La procedura di valutazione di Impatto Ambientale

Prima di entrare nello specifico del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto di Brescia Montichiari e nel merito degli interventi ed opere previste dal documento da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, si precisa che il presente Studio di Impatto Ambientale è stato impostato e coerentemente sviluppato con lo scopo di verificare le potenziali modifiche sull'ambiente indotte dalle opere ed interventi previsti nel nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale in esame, e quindi verificare il grado di compatibilità dell'aeroporto nelle condizioni di esercizio al 2030.

3.2 Gli interventi oggetto di Valutazione Ambientale

Considerando gli obiettivi ed i criteri assunti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Brescia Montichiari, esplicitati nei paragrafi successivi, alcuni interventi prevedono un'espansione del sedime aeroportuale di modesta entità.

Nello specifico tale espansione è evidente in prossimità delle due testate della pista ed in prossimità dei vecchi e nuovi edifici cargo, come rappresentato in Figura 3-1.

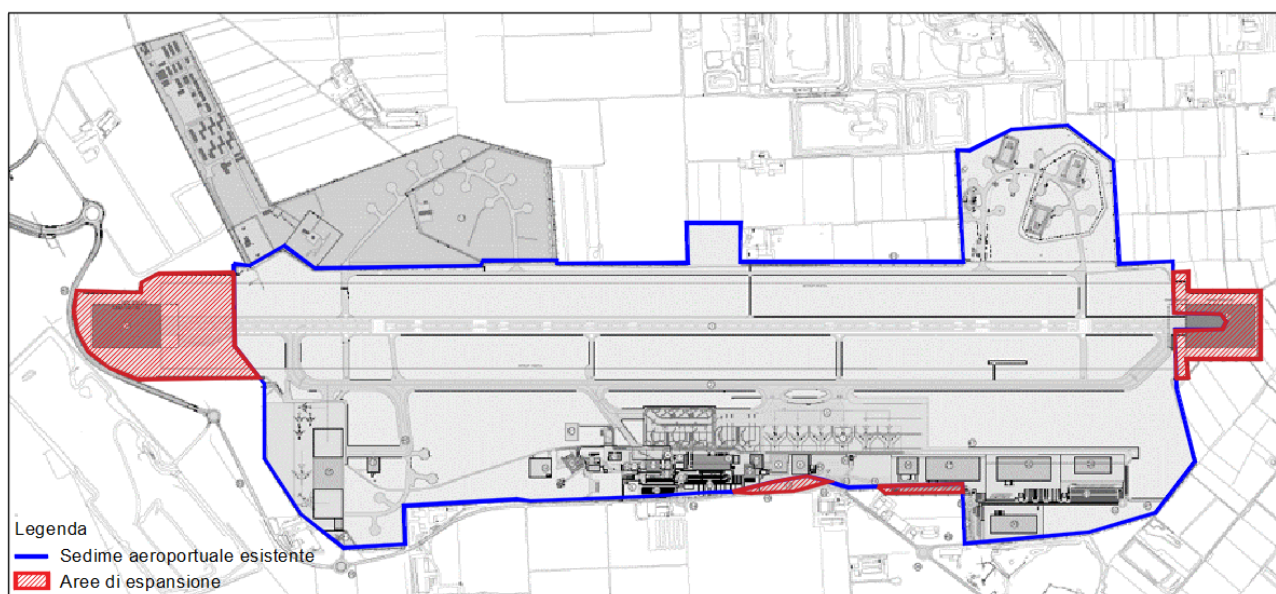


Figura 3-1 Rappresentazione espansione sedime aeroportuale

In considerazione della totalità degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, di seguito si elencano solamente quelli oggetto di valutazione nel presente SIA, ritenuti significativi ai fini della compatibilità ambientale e rappresentativi di una quota parte di tutti gli interventi previsti dal Piano. Gli interventi oggetto di valutazione, pertanto, possono essere riassunti in differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa, come riportato in Tabella 3-1.

Sistema funzionale	Interventi	Opere principali	Opere specifiche	
A – Infrastrutture air side	A1 – Prolungamento pista di volo	Prolungamento pista in testata 14 e RESA 240x150	<ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento pista testata 14 + RESA 	
		Prolungamento pista in testata 32 e RESA 240x150	<ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento pista in testata 32 + RESA 	
	A2 – Riconfigurazione ed ampliamento dei piazzali	Piazzale cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di 1 stand di classe F 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di 2 stand di classe F 	
B – Terminal	B1 – Ampliamento terminal cargo	Primo modulo magazzini	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione edificio 	
		General cargo 1	<ul style="list-style-type: none"> • Tombamento cava 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione General Cargo 1 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Urbanizzazione General Cargo 1 	
		General cargo 2	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione General Cargo 2 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Urbanizzazione General Cargo 2 	
		General cargo 3	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione General Cargo 3 	
<ul style="list-style-type: none"> • Urbanizzazione General Cargo 3 				
C – Strutture a servizio delle attività aeroportuali	C1 – Area per la manutenzione	Area manutenzione	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione hangar 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di un capannone ad uso magazzino 	
			<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione piazzale manutenzione 	
	C2 – Nuovo hangar aviazione generale	Nuovo hangar aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione hangar 	
			Riqualfica raccordi (margherita Siracusa)	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualfica raccordi
D – Accessibilità aeroportuale	D1 – Aree di sosta e viabilità interna	Nuova area carburante	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione piazzale apposito per il deposito carburanti 	

Sistema funzionale	Interventi	Opere principali	Opere specifiche	
		Ampliamento piazzali edificio cargo	• Ampliamento dei piazzali cargo	
		Parcheggi area cargo	• Nuovi parcheggi area cargo	
		Viabilità accesso area cargo	• Nuova viabilità area cargo	
		Nuova perimetrale airside	• Realizzazione nuova strada perimetrale	
E – Interventi connessi al PSA	E1 – Modifica del tracciato della SP37	Riconfigurazione SP37 ramo nord	• Modifica del tracciato della SP37 in testata 14	
			• Rotatoria raccordo autostradale	
			• Rotatoria ingresso cava	
	E2 – Accessi al sedime aeroportuale		Rotatoria ingresso courier	• Rotatoria ingresso courier
			Nuova rotatoria accesso al terminal passeggeri	• Rotatoria ingresso passeggeri
			Rettifica strada fronte cargo	• Rettifica della SP37 fronte cargo
			Rotatoria area cargo	• Rotatoria ingresso cargo
			Rotatoria piazzale manutenzione	• Rotatoria ingresso area manutenzione

Tabella 3-1 Quadro delle opere ed interventi previsti dal PSA 2030 e connessi allo stesso

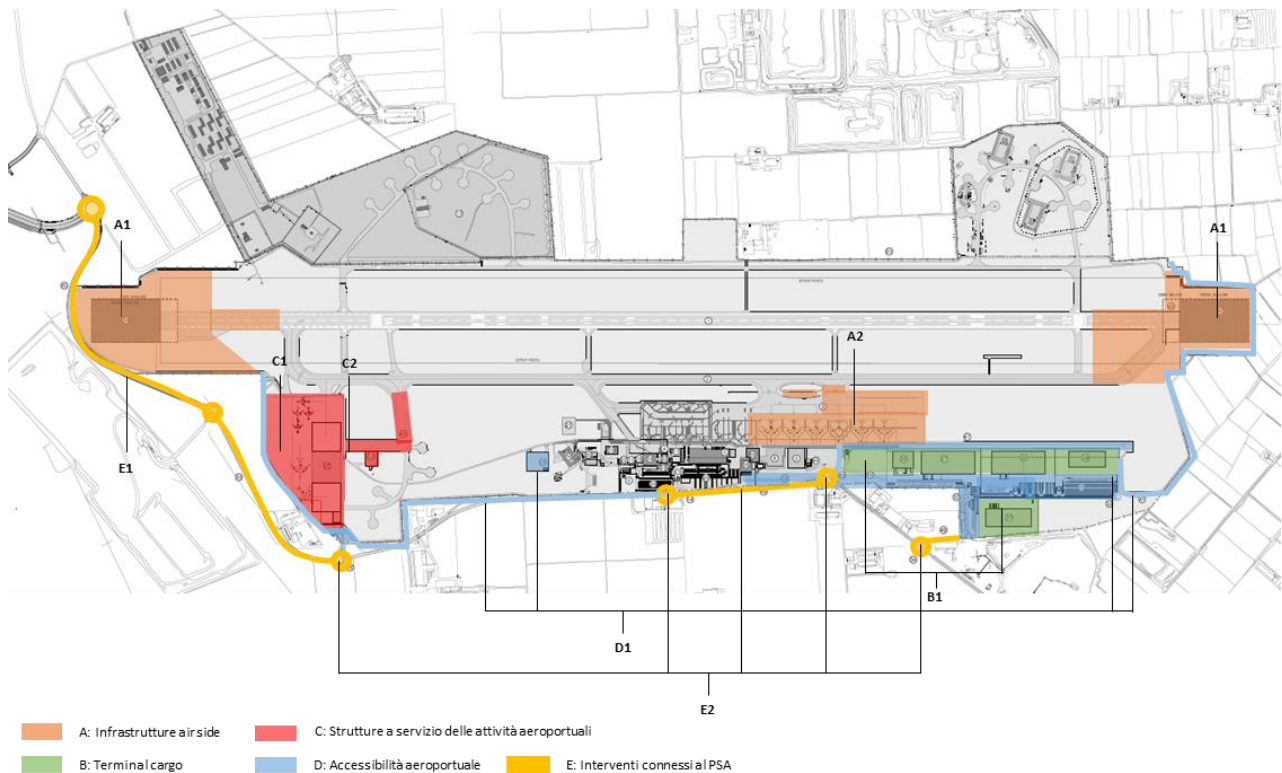


Figura 3-2 Rappresentazione aree di intervento per sistemi funzionali

Si sottolinea come tutti gli interventi sopra elencati siano stati valutati, in questa sede, nell'analisi degli impatti ambientali. Si specifica però, in relazione agli interventi appartenenti al sistema funzionale "E", i quali sono strettamente connessi alle principali opere di realizzazione dell'infrastruttura di volo dell'aeroporto, che questi non rientrano nelle competenze di ENAC e pertanto, per la loro progettazione di dettaglio si rimanda agli Enti di gestione infrastrutturale interessati.

PARTE 1.2 LE MOTIVAZIONI

4. IL TRAFFICO AEREO

4.1 Il traffico aereo allo stato attuale

4.1.1 L'annualità di riferimento per la caratterizzazione dello stato attuale

L'anno di riferimento assunto per il traffico aereo per la caratterizzazione dell'operatività dell'aeroporto di Brescia Montichiari è il 2018. I dati riportati nei successivi paragrafi sono desunti dalle statistiche riportate da Assaeroporti, esplicitati in ragione della tipologia di componente di traffico caratterizzante lo scalo aeroportuale.

Nel 2018 l'Aeroporto di Brescia Montichiari ha movimentato 8.589 passeggeri, 2.998 aeromobili di aviazione commerciale, 5.101 aeromobili di aviazione generale e 23.768 tonnellate di merci (di cui 16.214 di posta).

4.1.2 Traffico aviazione commerciale passeggeri

Nel 2018 il traffico commerciale passeggeri risulta essere molto basso rispetto agli altri aeroporti italiani, non superando i 10.000 passeggeri. L'Aeroporto di Brescia infatti a livello nazionale si colloca in trentasettesima posizione sui trentanove aeroporti italiani.

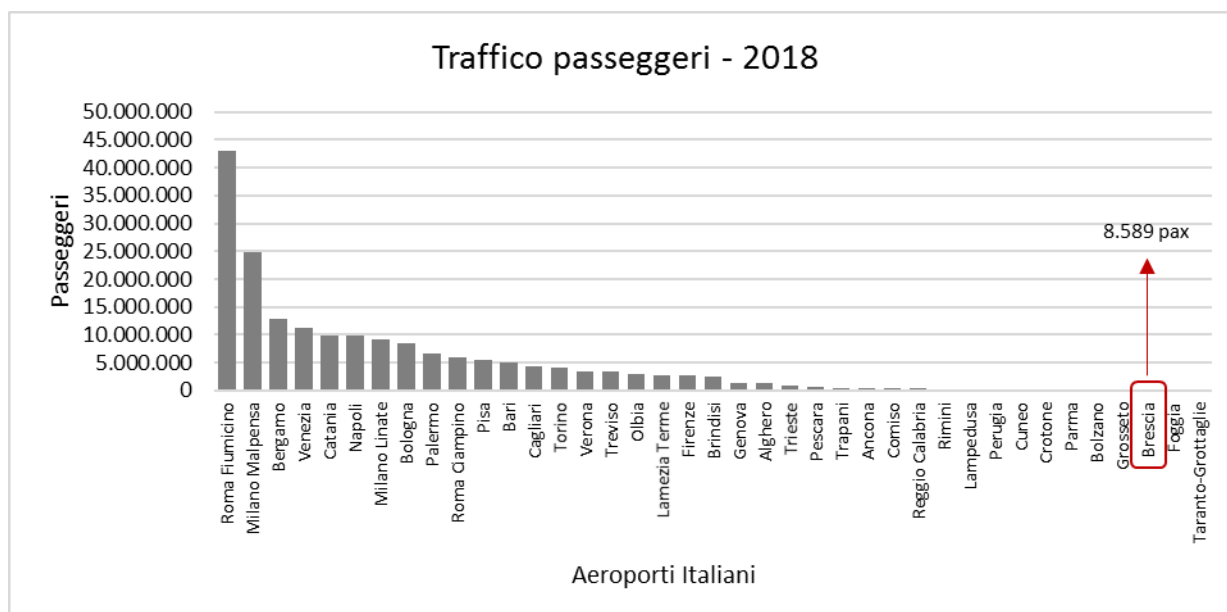


Figura 4-1 Dati di traffico 2018 – Traffico passeggeri: posizionamento dello scalo di Brescia nella classifica nazionale (fonte: elaborazione da Assaeroporti)

4.1.3 Traffico aviazione commerciale cargo

Il traffico commerciale cargo rappresenta, al contrario del traffico passeggeri, un elemento di grande specificità dello scalo di Brescia Montichiari. Nel 2018 infatti l'aeroporto ha raggiunto il

sesto posto nella classifica nazionale per merce movimentata con un quantitativo di 23.768 tonnellate/anno.

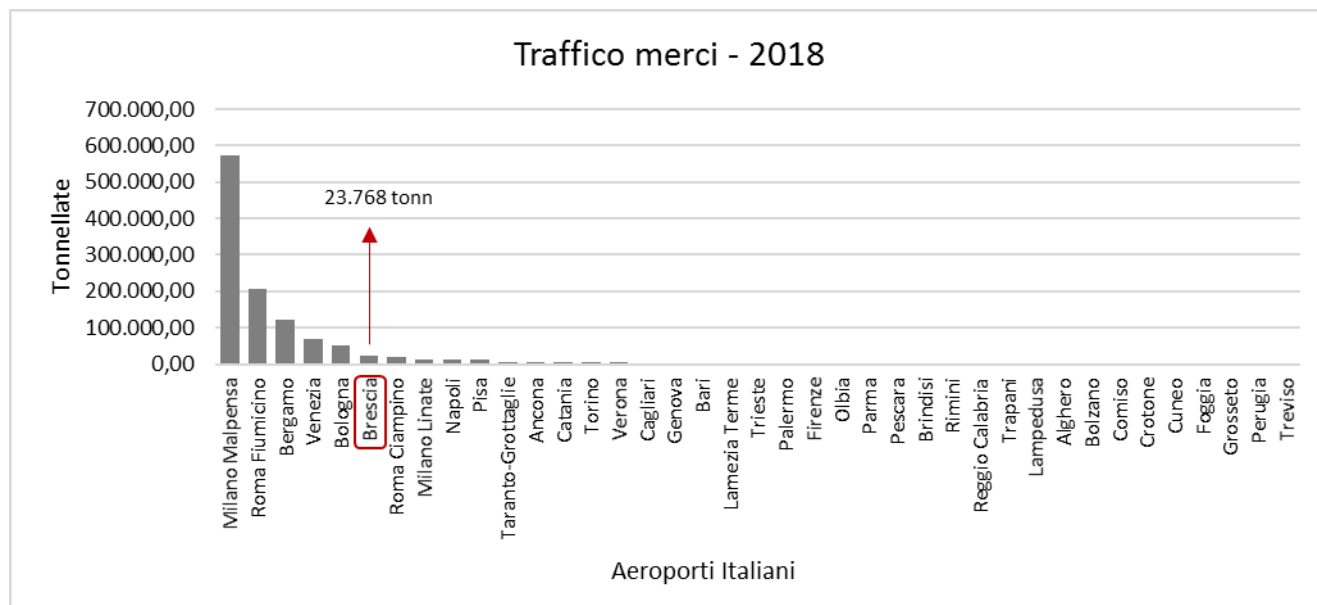


Figura 4-2 Dati di traffico 2018 – Traffico merci: posizionamento dello scalo di Brescia nella classifica nazionale (fonte: Assaeroporti)

Di rilievo risultano essere le tonnellate movimentate di posta che contribuiscono alla movimentazione di 16.214 tonnellate nel 2018.

4.1.4 Traffico aviazione generale

Il traffico di aviazione generale rappresenta la quota più significativa di movimenti aerei all'interno dello scalo di Brescia, arrivando ad un valore di 5.101 movimenti nel 2018.

4.1.5 Movimenti aerei

In termini di movimenti aerei, ovvero numero di operazioni di volo intese come atterraggi e decolli, l'aeroporto di Brescia Montichiari ha registrato nel 2018 un numero complessivo di movimenti aerei pari a 8.099, di cui 5.101 rappresentativi dei voli di aviazione generale e 2.998 di aviazione commerciale, attestandosi al ventisettesimo posto nel contesto aeroportuale nazionale secondo i dati statistici di Assaeroporti.

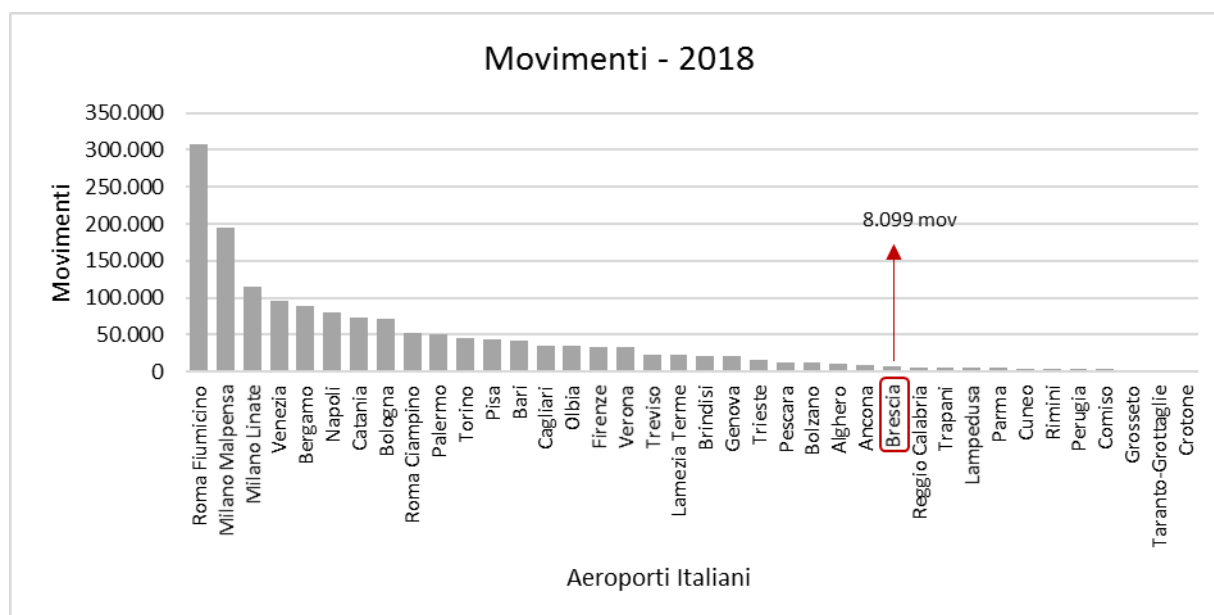


Figura 4-3 Dati di traffico 2018 – Movimenti aerei: posizionamento dello scalo di Brescia nella classifica nazionale (fonte: *Assaeroporti*)

In termini di tipologia di movimenti, come visto prima in termini assoluti, l'aviazione generale negli ultimi anni ha superato quelli di aviazione commerciale arrivando nel 2018 al 63%, e lasciando il 37% ai voli commerciali.

4.2 La domanda di traffico attesa

Secondo l'evoluzione della domanda di traffico attesa, l'entità complessiva dei movimenti attesi all'orizzonte finale di progetto 2030 è fissato in 895.000 passeggeri/anno e 429.000 tonnellate di merce/anno. Nella tabella seguente si riportano le previsioni di traffico attese rispetto ai diversi orizzonti di sviluppo assunti dal PSA.

Anno	Passeggeri	Cargo/Courier
2020	500.000 pax	125.000 tonn.
2025	772.000 pax	369.000 tonn.
2030	895.000 pax	429.000 tonn.

Tabella 4-1 Evoluzione del volume di traffico aereo inteso come numero passeggeri annuale e quantitativi merci trasportate nei diversi orizzonti temporali assunti dal PSA (Fonte: *Piano di Sviluppo Aeroportuale*)

In termini di movimenti aerei, il 2030 è caratterizzato da 24.451 movimenti/anno. Nella tabella seguente è riportata l'evoluzione secondo le previsioni di traffico assunte nel PSA, differenziate in funzione della componente specifica di traffico.

Anno	Traffico commerciale	Av. Generale	Totale
2020	8.093	6.983	15.076
2025	14.674	8.095	22.769
2030	15.067	9.384	24.451

Tabella 4-2 Evoluzione del volume di traffico aereo inteso come movimenti nei diversi orizzonti temporali assunti dal PSA (Fonte: *Piano di Sviluppo Aeroportuale*)

4.3 Scenari di traffico per le simulazioni modellistiche

Scopo del presente paragrafo è quello di definire gli scenari di traffico considerati nelle simulazioni modellistiche per la valutazione dell'inquinamento acustico ed atmosferico prodotto dalle sorgenti aeronautiche. Si sottolinea come in merito allo scenario attuale sia stata considerata come annualità di riferimento il 2017, che rispetto al 2018 ha registrato un numero di movimenti aerei, di passeggeri e merci movimentate più elevato.

Di seguito si riportano i volumi di traffico aereo registrati nel 2017 nell'Aeroporto di Brescia Montichiari ed utilizzati come input per lo scenario attuale delle simulazioni.

Volumi di traffico		
Anno	Passeggeri	Cargo/Courier
2017	13.821 pax	34.781 tonn.

Tabella 4-3 Volumi di traffico caratterizzante lo scenario 2017

Movimenti			
Anno	Traffico commerciale	Av. Generale	Totale
2017	2.908 mov	5.272mov	8.180 mov

Tabella 4-4 Numero di movimenti caratterizzante lo scenario 2017

In merito agli scenari futuri sono stati considerati, al fine di valutare l'evoluzione della domanda di traffico attesa, i due orizzonti temporali definiti dal PSA, rappresentativi dello scenario intermedio (2025) e dello scenario finale di progetto (2030).

Di seguito si riportano i volumi di traffico aereo stimati al 2025 e a 2030 nell'Aeroporto di Brescia Montichiari ed utilizzati come input per lo scenario intermedio e finale di progetto delle simulazioni.

Volumi di traffico		
Anno	Passeggeri	Cargo/Courier
2025	772.000 pax	369.000 tonn.
2030	895.000 pax	429.000 tonn.

Tabella 4-5 Volumi di traffico caratterizzanti gli scenari 2025 e 2030

Movimenti			
Anno	Traffico commerciale	Av. Generale	Totale
2025	14.674	8.095	22.769
2030	15.067	9.384	24.451

Tabella 4-6 Numero di movimenti caratterizzanti gli scenari 2025 e 2030

Si sottolinea come i movimenti annui stimati siano stati suddivisi per tipologie di aviazione, come di seguito riportati.

Tipologie	Movimenti 2025	Movimenti 2030
Mail&parcel e e-commerce	4.888	4.888
Courier	3.848	3.848
General cargo	1.040	1.092
General cargo - long haul	1.040	1.040
Pax	3.858	4.199
Avgen	8.095	9.384
TOTALI	22.769	24.451

Tabella 4-7 Numero di movimenti stimati per gli scenari 2025 e 2030

Per maggiori dettagli sugli input delle simulazioni acustiche ed atmosferiche si rimanda agli studi specifici riportati nella Parte 2 e 4 del presente SIA.

5. GLI OBIETTIVI E LE STRATEGIE ALLA BASE DELL'INIZIATIVA

La Commissione Europea nel "Libro Bianco sulla Politica Europea dei Trasporti per il 2010" e le prescrizioni delineate dal Piano Nazionale degli Aeroporti e dai Documenti di Programmazione a livello Regionale incoraggiano tutti gli attori dell'industria dell'aviazione a ripensare alla capacità degli aeroporti e al loro utilizzo, evidenziando che la crescita del traffico passeggeri e merci richiede con urgenza un utilizzo ottimale della capacità esistente.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti costituisce, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, un atto di pianificazione per il territorio nazionale degli aeroporti e per i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, così come individuati dal DPR n. 201 del 17 settembre 2015, e, su base tecnica ed economica, definisce gli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese e per l'accessibilità ed intermodalità programmate su scala nazionale e regionale.

È quindi evidente che tale strumento è un significativo punto di riferimento per la definizione delle iniziative nel campo aeroportuale e la costruzione dei Piani di sviluppo degli aeroporti.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, infatti, nel fronteggiare la prevista crescita del traffico aereo, si pone come strumento di riferimento per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la

crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

Per l'Italia settentrionale, il Piano prevede di costruire un sistema aeroportuale integrato intorno a Malpensa garantendo sinergie forti all'interno del bacino lombardo e del nord Italia e creando una rete di trasporti multimodali a sorreggere e alimentare tale sistema.

Nel caso specifico dello scalo di Brescia Montichiari è necessario che il rilancio dell'infrastruttura avvenga attraverso strategie di sviluppo correlate alle altre aree aeroportuali limitrofe.

Coerentemente agli indirizzi del Piano Nazionale degli Aeroporti, si persegue l'idea di trasformare lo scalo bresciano in "polo aeroportuale" specializzato nel cargo all'interno dell'ambito macro-regionale Lombardia – Veneto con la finalità di arricchire e far crescere il territorio circostante.

L'esigenza dell'iniziativa di sviluppo per l'Aeroporto di Brescia nasce proprio dalle previsioni di traffico stimate nel periodo 2018-2030, dalle quali emerge un aumento consistente del traffico cargo.

Stante l'attuale insufficienza in termini di infrastrutture e servizi aeroportuali interni all'aeroporto, gli obiettivi alla base dell'iniziativa prevedono il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e logistiche di supporto alle attività cargo.

Al fine di soddisfare le esigenze della domanda di traffico futura in aumento, si evidenziano i seguenti obiettivi specifici da perseguire entro il 2030:

- definizione della capacità necessaria per infrastrutture e servizi aeroportuali;
- definizione dell'accessibilità e del sistema della sosta;
- individuazione delle aree di espansione del sedime demaniale in relazione alle esigenze infrastrutturali;
- ampliamento dell'area merci in coerenza con le previsioni di traffico;
- definizione del profilo funzionale e organizzativo dei sistemi di supporto alle attività aeroportuali.

PARTE 1.3 LE COERENZE

6. IL RAPPORTO TRA GLI OBIETTIVI E LE SCELTE DI PSA

L'obiettivo della presente analisi dei rapporti di coerenza è relativo all'individuazione delle congruenze tra le scelte del PSA e gli obiettivi posti alla base dell'iniziativa di sviluppo dell'Aeroporto di Brescia Montichiari, evidenziati al precedente paragrafo.

Gli obiettivi di base, quindi, riguardano l'efficientamento dello scalo aeroportuale in termini di operatività aeronautica, principalmente rispetto allo sviluppo dell'area cargo ed attraverso l'equilibrio tra crescita del traffico, sicurezza e livelli di servizio delle infrastrutture.

Gli interventi definiti dal PSA riguarderanno, in coerenza a tali obiettivi, sia la viabilità di accesso all'aeroporto che il prolungamento della pista di volo, oltre alla realizzazione di aree dedicate a cargo e manutenzione.

Le opere previste rispondono, quindi, alla necessità di espansione delle infrastrutture aeroportuali legate all'attività cargo, con la finalità di soddisfare la domanda degli operatori del settore ed in generale rilanciare l'aeroporto di Brescia per poter conquistare un ruolo significativo nel sistema produttivo territoriale.

7. IL RAPPORTO TRA LE SCELTE DI PSA E LA PIANIFICAZIONE

7.1 *Le conformità con la pianificazione di settore*

7.1.1 **Gli strumenti di pianificazione del settore trasporti**

La pianificazione separata di settore è costituita nello specifico, date le caratteristiche dell'oggetto del presente Studio, dal settore trasporti. Stante la natura dell'opera proposta nel caso in specie, questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza nazionale e regionale, come riportato nella tabella che segue.

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 – Approvato con DPR 14/03/2001
	Piano Nazionale della Logistica 2011-2020	Approvato nel dicembre 2010 ed aggiornato il 26/07/2012 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica del MIT ¹
	Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e	DPR n. 201 emanato il 17 settembre 2015.

¹ Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 12 comma 20, del decreto legge 95/2012, convertito con legge 135/2012, a decorrere dal 28 luglio 2012 è stata soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica le cui funzioni sono state definitivamente trasferite alla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

Ambito	Strumento	Estremi
	Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	Il PNA è ad oggi sottoposto al processo di VAS
Regionale	Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti	Approvato con DCR n. X/1245 del 20 settembre 2016

Tabella 7-1 Quadro di riferimento per la pianificazione del settore trasporti

7.1.2 Piano Generale dei Trasporti e Logistica (PGTL)

Per quanto concerne il *Piano Generale dei Trasporti e Logistica* (PGTL), al suo interno, nell'evidenziare la crescita avvenuta nel trasporto aereo di passeggeri e merci e la presenza di ulteriori margini di sviluppo nel futuro, si considera fondamentale l'individuazione delle vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti e, una volta a regime la capacità programmata dei due *hub* italiani principali (Milano Malpensa e Roma Fiumicino), si prevede la crescita degli altri aeroporti tramite un decentramento del traffico con un'offerta più prossima ai nodi d'origine delle domande di spostamento più consistenti.

Il PSA prevede una serie di iniziative volte ad adeguare e riconfigurare l'infrastruttura aeroportuale di Brescia Montichiari in modo da garantire il soddisfacimento della domanda nazionale e del traffico internazionale prevista; presupposti che evidenziano come le strategie del PSA 2030 siano coerenti con quanto riportato dal PGTL, in quanto esse permetteranno allo scalo di rispondere in pieno alla domanda nell'ottica del decentramento del traffico aereo.

7.1.3 Piano nazionale della Logistica 2011-2020

Il *Piano Nazionale della Logistica 2011-2020* ha come obiettivo lo sviluppo delle politiche del settore della logistica inteso come sistema portante del Paese, attuandole tramite linee strategiche ed azioni coordinate. Lo scalo di Brescia Montichiari rappresenta, nel quadro del traffico merci aereo, il punto di riferimento, nonché primo posto assoluto per movimentazione, nel settore della posta. Risultano quindi coerenti le previsioni del PNL di rafforzamento del settore, con quanto stabilito dal PSA relativamente agli interventi previsti, quali ad esempio l'ampliamento dei terminal cargo, in un'ottica di sviluppo della logistica tramite le iniziative da intraprendere in merito al potenziamento delle strutture dell'aeroporto in oggetto.

7.1.4 Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)

Il *Piano Nazionale degli Aeroporti* (PNA), sia nel fronteggiare il previsto aumento della domanda di traffico, sia nel migliorare la qualità dei servizi, si pone come strumento di riferimento per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

In tal senso, il PNA definisce la rete aeroportuale di interesse nazionale, articolandola in 38 scali (tra i quali Brescia Montichiari nell'ambito del Bacino Nord Ovest), di cui 12 di particolare rilevanza strategica, indicando come strategia di sviluppo per l'Aeroporto di Montichiari il consolidamento e

rafforzamento della vocazione di tale aeroporto dedicato al traffico cargo, e nel lungo periodo, diventare riserva di capacità per il sistema lombardo.

Sulla scorta di tali considerazioni emerge come le iniziative previste dal PSA 2030 di Brescia Montichiari siano coerenti con le indicazioni proposte dal PNA, in quanto gli interventi di adeguamento e ampliamento delle infrastrutture aeroportuali previsti dal PSA stesso permetteranno allo scalo di garantire il miglioramento della qualità dei servizi offerti, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture che di accessibilità ed intermodalità.

7.1.5 Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Il *Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti* individua gli obiettivi, le strategie, le azioni per la mobilità ed i trasporti in Lombardia, indicando, in particolare, l'assetto fondamentale delle reti infrastrutturali e dei servizi.

Tra gli obiettivi specifici vi è quello del miglioramento dei collegamenti della Lombardia su scala macro - regionale, nazionale e internazionale, ovvero la rete primaria che ricomprende anche il sistema aeroportuale rappresentato da Malpensa, Linate, Bergamo Orio al Serio e Montichiari e dai relativi collegamenti di accesso.

Per il perseguimento di tale obiettivo, la strategia individuata è quella di creare un unico sistema aeroportuale, ma con ruoli ben distinti per i singoli scali, dove l'Aeroporto di Brescia Montichiari ricopre primaria importanza nel traffico cargo e rappresenta sia una riserva di capacità per il sistema, che, grazie alla sua favorevole posizione geografica, una possibile risorsa per lo sviluppo del traffico relativo all'area padana.

Stanti tali considerazioni, il PSA 2030 dell'Aeroporto di Brescia Montichiari risulta pienamente coerente con la pianificazione di settore.

7.2 Le conformità con la pianificazione nazionale e locale

7.2.1 Gli strumenti di pianificazione nazionale e locale

Sulla scorta della vigente legge urbanistica regionale (LR n. 12 del 11 marzo 2005 e ss.mm.ii.), il governo del territorio della Lombardia si attua mediante una pluralità di Piani, fra loro coordinati e differenziati, i quali, nel loro insieme, costituiscono la pianificazione del territorio stesso.

I Piani si caratterizzano ed articolano sia in ragione del diverso ambito territoriale cui si riferiscono, sia in virtù del contenuto e della funzione svolta dagli stessi.

Il Piano territoriale regionale e i Piani territoriali di coordinamento provinciali hanno efficacia di orientamento, indirizzo e coordinamento, fatte salve le previsioni che, ai sensi della suddetta LR, abbiano efficacia prevalente e vincolante.

A livello regionale, viene attribuita al Piano Territoriale Regionale tramite la LR 12/2005 natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico e, in tal senso, la medesima legge stabilisce che «entro due anni dall'approvazione del PTR, i comuni, le province, le città metropolitane e gli enti gestori delle aree protette conformano e adeguano i loro strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica agli obiettivi e alle misure generali di tutela paesaggistica dettati dal PTR, introducendo, ove necessario, le 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» (Capo V, art. 77).

Viene stabilito quindi quali possano essere i piani che assumono la natura di atto di maggiore definizione del PTR, con le analisi di conformità da effettuarsi tra le opere previste dal PSA e quanto dettato dai seguenti strumenti pianificatori:

- Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Montichiari,
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Brescia,
- Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Montichiari,
- Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Castenedolo,
- Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Ghedi,
- Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Carpenedolo.

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Regionale	Approvato con DCR n.951 del 19/01/2010 e successivi aggiornamenti ²
	Piano Territoriale Regionale d'Area – Aeroporto Montichiari	Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 298 del 06/12/2011
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia	Approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 31 del 13/06/2014
Comunale	Piano di Governo del Territorio del Comune di Montichiari	Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 16 del 28/06/2013 con variante approvata con DCC n.2 del 28/02/2018
	Piano di Governo del Territorio del Comune di Castenedolo	Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 10/10/2011 con varianti approvate con DCC n. 48 del 27/11/2017 e DCC n. n. 3 del 19/02/2015
	Piano di Governo del Territorio del Comune di Ghedi	Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 06/04/2009 con variante approvata con DCC n.12 del 26/04/2018
	Piano di Governo del Territorio del	Approvato con Deliberazione del Consiglio

² Il PTR è aggiornato annualmente mediante il programma regionale di sviluppo, ovvero mediante il documento strategico annuale (rif. art. 22 L.R. 12/2005): ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. 64 del 10 luglio 2018

Ambito	Strumento	Estremi
	Comune di Carpenedolo	Comunale n. 65 del 03/12/2009 con variante approvata con DCC n.2 del 26/01/2018

Tabella 7-2 Pianificazione nazionale e locale di riferimento

7.2.2 Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Montichiari

Il PTRA è stato analizzato nelle sue previsioni in relazione alle iniziative previste dal PSA 2030 di Brescia Montichiari.

La Tavola di riferimento è la "P1_T01 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Brescia 1/2", nella quale nella sezione "Struttura e mobilità – Ambiti territoriali" vengono riportate interamente le previsioni del PTRA di Montichiari.

Gli elaborati di piano considerati sono stati:

- 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..

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.

Si trova quindi piena conformità rispetto alle prescrizioni di piano, poiché tutte le attività previste dal PSA sono strettamente connesse ad uso e servizi delle infrastrutture aeroportuali, a partire dall'ampliamento della pista e dei piazzali, che ricadono nella fascia con prescrizioni più stringenti (interno curva isolivello a 75dB(A)).

All'interno dell'Ambito A, sono rappresentati i differenti ambiti territoriali, T1, T2 e T3.

Nell'ambito territoriale T1 sono ammesse esclusivamente le funzioni, le costruzioni e gli impianti attinenti all'esercizio aeroportuale, secondo quanto stabilito dal piano di sviluppo aeroportuale, trovando quindi piena conformità in merito agli interventi da realizzare.

Nell'ambito territoriale T2 sono ammesse esclusivamente le seguenti funzioni, fermo restando i vincoli derivanti dalla disposizione relativa all'ambito A già citata:

- 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 vigente, 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 vigente, 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 sentito il Gestore aeroportuale. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

L'ambito territoriale T2 viene definito come sedime per lo sviluppo aeroportuale quindi assolutamente in linea con quanto prevede il PSA, essendo zone destinate all'ampliamento dello scalo.

L'ambito T3 è suddiviso invece a sua volta in sub-ambiti nei quali il PSA non prevede interventi; per completezza se ne riportano comunque le prescrizioni. Nelle aree definite dai corridoi di salvaguardia infrastrutturale identificate come T3.1 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.

Per il sub-ambito T3.2, valgono i disposti dei piani di rischio aeroportuale approvati, fermo restando i vincoli derivanti dalla disposizione relativa all'ambito A già citata; inoltre 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.

Nelle aree specificamente identificate come T3.3, si applicano invece 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 vigente 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 vigente, a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (Enac) in merito al rischio aeroportuale.

Ai fini dell'applicazione di quanto disposto i comuni adeguano il Piano di Governo del Territorio, definendo puntualmente il perimetro delle aree T3.3 con le modalità sopraesposte e indicando specifiche direttive 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 appena citato, nelle aree comprese nel sub-ambito T3.3 sono ammessi esclusivamente i seguenti interventi:

1. interventi ai sensi delle lett. da a) a d) del comma 1 dell'art. 27 della L.r. 12/05 e s.m.i.;
2. 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.

Nelle aree specificamente identificate come T3.4, si applicano invece 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 gli interventi 1) e 2) come esplicitati per il sub-ambito T3.3.

Nelle aree specificamente identificate come T3.5, si applicano invece i seguenti disposti, fermo restando i vincoli derivanti dalla disposizione relativa all'ambito A già citata:

- sono ammesse le attività agricole e zootecniche;
- sono ammesse le opere di cui all'articolo 59 della L.R. 12/2005;
- 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 vigente, 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 PTRA;
- sono ammesse le attività di gestione di rifiuti in coerenza con il Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti vigente 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 PTRA.

Ai fini dell'applicazione di quanto 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 gli interventi 1) e 2) come esplicitati per il sub-ambito T3.3.

Infine, come disposto dal quinto comma dell'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. I piani di rischio sono strumenti di pianificazione del territorio finalizzati alla tutela dello stesso dal rischio di incidente generato dall'attività di volo, di cui si darà cenno nella Parte 4 del presente SIA (P4.4).

7.2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Brescia

Le previsioni del PSA sono state analizzate in rapporto agli elaborati dispositivi di Piano afferenti ai sistemi territoriali individuati dal PTCP, e sono:

- Tav. 1.2: Struttura e mobilità – ambiti territoriali,
- Tav. 2.2: Ambiti, sistemi ed elementi del paesaggio,
- Tav. 3.3: Pressioni e sensibilità ambientali,
- Tav. 4: Rete ecologica provinciale,
- Tav. 5.2: Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico.

Struttura e mobilità – ambiti territoriali

In questa tavola viene riportata la zonizzazione prevista dal PTRA e gli elementi relativi al Sistema Infrastrutturale e del Sistema Insediativo; le iniziative previste del PSA trovano piena compatibilità rispetto a quanto disposto dal PTRA negli ambiti territoriali T1 (sedime aeroportuale) dove sono previsti la maggioranza degli interventi (ampliamento e riconfigurazione piazzali, ampliamento terminal cargo, area per la manutenzione, nuovo hangar aviazione generale) e T2 (sedime per lo sviluppo aeroportuale) laddove invece viene previsto il prolungamento della pista e la

riconfigurazione della viabilità e degli accessi (in parte sul confine tra i due ambiti, e quindi su quello del sedime attuale).

Ambiti, sistemi ed elementi del paesaggio

In questa tavola vengono rappresentati invece gli elementi del Sistema del Paesaggio. Tutti gli interventi previsti dal PSA ricadono in aree occupate da seminativi e prati in rotazione, nell'ambito del sistema dell'organizzazione del paesaggio agrario tradizionale, a sua volta all'interno degli *ambiti di prevalente valore storico e culturale*.

Questo tipo di colture costituiscono l'elemento di connotazione principale del paesaggio della pianura, pur con presenze in collina ed in taluni in fondovalle.

Sono ambiti territoriali di ampia estensione, caratterizzati da aspetti culturali, geo-pedologici e ambientali differenziati (con riferimento alla pianura occidentale, mediana ed orientale), accomunati dalla compresenza delle strutture produttive agrarie, con livelli di produzione competitivi nell'ambito dell'economia regionale e nazionale.

Tra gli elementi di criticità c'è il rischio di perdita della preminente e caratterizzante attività produttiva agricola e la compromissione o la perdita di leggibilità dei caratteri strutturanti dell'organizzazione agraria, in termini di tipicità, unitarietà e significato.

Si ritrovano promiscuità tra insediamenti agricoli e non agricoli, condizioni di infrastrutturazione sparsa, suburbanizzazione non governata a scala territoriale.

Per quanto riguarda gli indirizzi di tutela, si analizzano quelli relativi agli interventi infrastrutturali, ossia quanto prevede il PSA in queste aree. Sono ammessi interventi di adeguamento e trasformazione di infrastrutture a rete o puntuali esistenti, o interventi ex-novo quando siano già compresi in strumenti di programmazione o pianificazione già approvati ai relativi livelli istituzionali in via definitiva.

Adattamenti e rettifiche alle infrastrutture sono consentiti a condizione di operare il recupero ambientale della fascia di territorio interessata, e di usare materiali, tecnologie e tipologie dei manufatti, conformi alle prescrizioni specifiche che sono emanate nei Piani paesistici Comunali. A queste stesse condizioni sono ammessi interventi ex-novo relativi ad infrastrutture di interesse comunale, come acquedotti, brevi raccordi viari, di difesa del suolo, ecc.

Interventi infrastrutturali a rete (energetici, viari, ecc.) non già citati, dovranno preventivamente essere oggetto di concertazione con la Provincia.

Quindi, per quanto appena esposto si trova assoluta conformità tra gli interventi previsti e quanto disposto dalle NTA del PTCP.

Il prolungamento della pista da entrambi i lati inoltre interferisce alcuni siepi e filari, definiti dall'art. 39 delle NTA-PTCP, le prime come strutture vegetali plurispecifiche ad andamento lineare, con distanze di impianto irregolari che possono essere costituite da specie arbustive e/o arboree appartenenti al contesto floristico e vegetazionale locale, mentre i secondi come formazioni vegetali ad andamento lineare e regolare, generalmente a fila semplice o doppia, composte da specie arboree.

Inoltre, l'intervento di ampliamento verso nord della pista interferisce anche una piccola parte di pascoli e prati permanenti.

Per tutti gli elementi descritti valgono le stesse considerazioni fatte per i terreni seminativi, quindi trovando compatibilità con gli interventi da realizzare.

Inoltre, vi è una rete stradale storica secondaria (art. 26 NTA-PPR) che attraversa il sedime e che sarà interferita da parte delle aree dedicate all'ampliamento dei piazzali e dei terminal cargo. E' considerata viabilità storica quella i cui tracciati attuali, anche pedonali o mulattieri, confermano quelli presenti nella prima levata delle tavolette I.G.M. 1/25.000; la permanenza, la continuità e la leggibilità del tracciato antico, anche in presenza di modifiche e varianti, sono considerate di per sé valori meritevoli di tutela, ma per quanto riguarda i rapporti con gli interventi previsti dal PSA in oggetto occorre considerare che quelli interferenti sono interni al sedime già attualmente esistente, di conseguenza l'interferenza non può che essere considerata di modesta entità.

Pressioni e sensibilità ambientali e rete ecologica provinciale

Gli elementi del Sistema Ambientale sono rappresentati nella tavola "*Pressioni e sensibilità ambientali e rete ecologica provinciale*", nella quale l'Aeroporto di Montichiari viene rappresentato come un *elemento di pressione ambientale* ed identificato come una barriera insediativa (ambito a prevalente destinazione residenziale, turistico-ricettivo e a servizi). L'area è indicata come Polarità Funzionale n.11 (Aeroporto Montichiari), la quale ha una specializzazione di tipo indicativo relativa a intermodalità, espositiva, produttiva e logistica, tutti ambiti conformi a quanto previsto dalle iniziative di PSA.

Tra gli *elementi di rischio ambientale*, si rileva interferenza diretta di buona parte del sedime aeroportuale e vaste aree nello stretto intorno con aree a vulnerabilità alta e molto alta della falda. Ai fini della tutela della risorsa idrica il PTCP individua le zone nelle quali la combinazione di soggiacenza e composizione del terreno determina una vulnerabilità della falda alta e molto alta, dove sono da evitare le possibili contaminazioni della falda anche superficiali da inquinamenti derivati da impianti ed attività di origine antropica. Per la loro tutela si rimanda all'applicazione delle NTA del Piano di tutela delle acque della Regione Lombardia (PTUA) e dei successivi regolamenti regionali. In particolare, per la problematica della vulnerabilità della falda da nitrati si rimanda al PTUA, alla DGR. 8/5868 del 21 novembre 2007, alla DGR 7/12693 del 10 aprile 2003 ed ai regolamenti regionali 2, 3 e 4 del 2006 attuativi del PTUA stesso.

Per quanto riguarda la Rete Ecologica, tutti gli interventi previsti dal PSA, così come l'intero sedime aeroportuale, ricadono in aree per la ricostruzione polivalente dell'agroecosistema, normate dall'art. 48 delle NTA del PTCP, ovvero in quelle aree agricole soggette a potenziali fenomeni di semplificazione della struttura ecosistemica e di frammentazione e abbandono a causa dell'espansione delle strutture urbane ed alla realizzazione delle infrastrutture.

Gli indirizzi generali di questi ambiti sono i seguenti:

- a) contenere i rischi di consumo e compromissione degli spazi liberi esistenti di rilevanti dimensioni nella definizione delle scelte localizzative di urbanizzazioni ed infrastrutturazioni in sede di revisione degli strumenti urbanistici locali;
- b) valutare che le trasformazioni previste in ambito urbano non comportino fenomeni di frammentazione o abbandono di coltivi che possano sfociare in degrado del contesto agricolo dal punto di vista eco-paesistico;
- c) i progetti di realizzazione di nuove opere devono essere soggetti ad una specifica analisi che verifichi il mantenimento della qualità e della funzionalità ecologica; devono essere previste idonee misure di mitigazione che evitino i consumi indebiti di ambiente naturale e la sua frammentazione; devono essere previste compensazioni significative sul piano quantitativo e qualitativo;
- d) prestare particolare attenzione alla definizione ed al governo delle frange urbane che confinano con il contesto rurale favorendo la predisposizione di apposite "aree filtro" a valenza prevalentemente paesistica che possano svolgere anche un ruolo all'interno delle reti ecologiche di livello comunale e provinciale;
- e) valorizzare gli ambiti agricoli come piattaforma privilegiata per interventi di conservazione e miglioramento della qualità dei mosaici ecosistemici di livello locale, attraverso il corretto posizionamento di nuove unità naturali e di elementi del paesaggio (siepi e filari, macchie arboreo arbustive);
- f) promuovere la realizzazione di ecosistemi filtro a servizio del sistema della depurazione;
- g) promuovere la realizzazione di interventi (fasce inerbite, fossati, barriere vegetali, sistemi di ritenuta delle acque di ruscellamento e dei sedimenti, ecc.) finalizzati ad una gestione appropriata della conservazione del suolo e delle acque;
- h) mantenimento della dotazione di strutture ecosistemiche lineari nelle aree agricole (filari, piantate, fasce arboreo - arbustive) attraverso la conservazione delle esistenti o la loro riproposizione negli interventi di riorganizzazione dei coltivi;
- i) favorire interventi di valorizzazione della viabilità podereale ed interpodereale attraverso la realizzazione e/o l'arricchimento di filari arborei lungo i margini che possano svolgere anche un ruolo dal punto di vista ecosistemico oltre che paesaggistico;
- j) verifica della tutela dei segni morfologici del territorio anche attraverso la valorizzazione paesaggistica e naturale in sede di analisi dei piani e dei progetti;
- k) per le aree agricole delle colture di pregio (vigneti, oliveti) mantenimento degli elementi tipici dell'organizzazione agraria che ne caratterizzano la tipicità, l'unitarietà e il significato e loro valorizzazione attraverso l'uso ed il corretto posizionamento di nuove unità naturali (siepi e filari, ecc.) selezionate in base alla compatibilità col contesto locale;
- l) mantenimento dei prati e delle marcite;
- m) favorire l'agricoltura conservativa e le pratiche di lavorazione rispettose del suolo;
- n) tutela e valorizzazione dei percorsi delle rogge e dei canali irrigui evitando, se possibile, alterazioni rilevanti e interruzioni dei tracciati;
- o) rispetto, da parte delle previsioni degli strumenti comunali di governo del territorio e dei loro piani attuativi, delle indicazioni contenute nella tabella allegata alla DGR VIII/10962 del

30 dicembre 2009 riferita agli elementi di primo livello della RER e in quelle contenute nel documento Rete Ecologica Regionale (giugno 2010) all'interno delle schede riferite alla Provincia di Brescia (nn. da 111 a 114, da 126 a 135, da 144 a 155, da 169 a 173) alla voce "Indicazioni per l'attuazione della Rete Ecologica Regionale – Elementi di secondo livello".

Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico

Per quanto concerne il Sistema degli Ambiti Agricoli, gli interventi previsti dal PSA non interferiscono nessun ambito destinato all'attività agricola di interesse strategico.

7.2.4 La pianificazione urbanistica comunale

In riferimento alla LR 12/2005, la pianificazione comunale si attua mediante il Piano di Governo del Territorio (PGT) che definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato in Documento di Piano, Piano dei Servizi e Piano delle Regole.

Ai fini del presente SIA è stato preso in considerazione il Piano delle Regole di ciascun PGT analizzato, in quanto rappresenta lo strumento finalizzato a definire le regole urbanistiche ed edilizie, le destinazioni d'uso del suolo e degli edifici e le modalità di intervento relative al territorio urbanizzato.

In riferimento al PSA oggetto del presente SIA, i Piani delle Regole analizzati appartengono ai seguenti PGT:

- PGT del Comune di Montichiari, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 16 del 28/06/2013 con variante approvata con DCC n.2 del 28/02/2018,
- PGT del Comune di Castenedolo, Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 10/10/2011 con varianti approvate con DCC n. 48 del 27/11/2017 e DCC n. n. 3 del 19/02/2015,
- PGT del Comune di Ghedi, Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 06/04/2009 con variante approvata con DCC n.12 del 26/04/2018,
- PGT del Comune di Carpenedolo, Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 03/12/2009 con variante approvata con DCC n.2 del 26/01/2018.

PGT del Comune di Montichiari: il Piano delle Regole

Dalle analisi effettuate sulla tavola "Ambiti e Zone" del Piano delle Regole emerge che l'intera porzione di sedime aeroportuale e quindi tutti gli interventi previsti dal PSA al suo interno, ricadenti nell'ambito del PGT di Montichiari, sono da questo ricompresi all'interno degli Ambiti del Piano dei Servizi, come Zona F5 Aeroporto.

Come normato dall'Art. 46.5 delle NTA del PGT "ZONA F5 – Area occupata dalla Struttura Aeroportuale" (sezione Ambiti del Piano dei Servizi, sottosezione Zone F - Aree per attrezzature pubbliche di interesse generale), quella del sedime aeroportuale si intende l'area che appartiene al

demanio del ministero delle infrastrutture sulla quale sorge l'aeroporto di Montichiari denominato "D'Annunzio".

Su tale area è consentito intervenire direttamente solo alla società di gestione, che, quale concessionaria ha la facoltà di operare interventi edilizi previo parere dell'ENAC, ente preposto al controllo dei progetti di potenziamenti degli aeroporti italiani.

Alcune zone che delimitano il sedime di progetto, indicanti le aree di espansione dell'aeroporto (prolungamento della pista a sud-est e adeguamento della viabilità a sud e sud-ovest del sedime) ricadono invece in Zona E4 agricola di salvaguardia per lo sviluppo dell'aeroporto (a sud e sud-ovest). Questo è uno degli ambiti caratterizzati dalla presenza dell'attività agricola quale risorsa territoriale, anche se la prospettiva è quella di perdere tale requisito, essendo destinate all'insediamento delle attività connesse allo sviluppo dell'aeroporto, come già previsto dalle disposizioni del PTRAM (Piano Territoriale d'Area di Montichiari), provvedimento approvato dalla Regione in applicazione dei disposti dell'art. 20 c. 6 e 7 della LR. 12/2005 e smi. nella seduta di CR. del 6 dicembre 2011 con Delibera n. IX/0298. Esse hanno la funzione di salvaguardare appunto la possibilità di potenziare l'aeroporto di Montichiari.

Come definito dall'art. 77.4 delle NTA del PGT "ZONA E4 - Agricola di Salvaguardia per lo Sviluppo dell'Aeroporto" (sezione Ambiti del Piano delle Regole, sottosezione Ambiti agricoli), tale zona è tutta all'interno del perimetro del PTRAM ed interessa la fascia contornante il sedime aeroportuale inglobando sostanzialmente l'areale individuato quale "Ambito territoriale T-2: aree per lo sviluppo aeroportuale" nella tavola 8 – organizzazione territoriale e di cui all'art. T.3.2 delle NTA nel Documento di Piano del PTRAM.

Rappresenta una risorsa che viene preservata perché possa essere a disposizione della pianificazione dettagliata da attivare mediante opportuna variante al PGT per consentire la realizzazione diretta od indiretta delle previsioni inserite nel futuro progetto di sviluppo dell'aeroporto, una volta approvato dall'ENAC, e delle previsioni delle attività aventi interesse sinergico con lo sviluppo prefigurato della struttura aeroportuale.

La sua posizione strategica rispetto alle aree del sedime aeroportuale impone la conservazione integrale dei caratteri agricoli al fine di svolgere nella fase transitoria la funzione di una zona cuscinetto di salvaguardia del futuro potenziamento dell'aeroporto.

Le destinazioni d'uso non consentite sono relative alle funzioni: abitativa, terziarie, di servizio, per tempo libero, svago e sport, produttive, agricole e tecnologiche edificate oltre a quelle non espressamente consentite. Le destinazioni d'uso consentite sono invece quelle legate alle funzioni tecnologiche prevalentemente non edificate.

Per quanto esposto si trova piena conformità tra gli interventi previsti dal PSA e il disposto normativo del PGT di Montichiari, essendo sia l'area del sedime che quella limitrofa soggetta a sviluppo, logicamente strettamente connessa all'infrastruttura aeroportuale già esistente ed alle sue funzioni.

PGT del Comune di Castenedolo: il Piano delle Regole

Analizzando l'elaborato di PGT "Regime dei suoli – Territorio comunale", l'area del sedime aeroportuale esistente è destinata, come rappresentato in tavola, ad un'area a servizi e attrezzature tecnologiche esistenti (Norme di attuazione Servizi (SP)) e ricompresa nell'ambito di influenza del PTR.A di Montichiari, così come una parte di sedime di progetto previsto in ampliamento rispetto all'attuale, per il prolungamento della pista, adiacente a quest'area.

L'area di progetto dedicata al prolungamento della pista ricade in una zona di tessuto agricolo (E1 – area agricola consolidata) ed anche in Zona di tutela A del Piano di rischio dell'aeroporto ed interferisce la fascia di rispetto della SP 37.

All'art. 13 del PdR (Tutela dell'aeroporto civile di Montichiari) vengono normati i rapporti con i due piani rappresentati in tavola, di seguito enunciati.

a - Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto civile di Montichiari

Al fine di non compromettere il potenziamento dell'aeroporto civile "Gabriele d'Annunzio" di Montichiari, nelle aree incluse entro il perimetro del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto (PTR.A), definitivamente approvato dal Consiglio regionale con delibera 6 dicembre 2011, n. 298 e pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 52 del 28 dicembre 2011, devono essere rispettate le disposizioni in esso contenute, dettagliatamente declinate nelle disposizioni attuative relative alle singole diverse zone territoriali omogenee in cui il PdR ha suddiviso il territorio comunale interessato.

Nel caso di discordanza tra le disposizioni contenute nel PdR e le disposizioni contenute nel PTR.A, queste ultime prevarranno.

b - Piano di Rischio aeroportuale

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni di decollo degli aeromobili che utilizzano lo scalo aeroportuale di Montichiari, il rilascio di titoli abilitativi per interventi urbanistici e interventi edilizi diretti, di iniziativa pubblica o privata, è subordinato al rispetto delle prescrizioni contenute nel Piano di Rischio aeroportuale dell'aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Montichiari (PRA), approvato dal Consiglio comunale con propria deliberazione 30 luglio 2014, n. 37, ai sensi del Titolo III, Capo III, art. 707 del D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 "Codice della Navigazione Aerea", e successive modifiche, integrazioni e prescrizioni attuative.

Nel caso di discordanza tra le disposizioni contenute nel PdR e le disposizioni contenute nel PRA, queste ultime prevarranno.

Come normato dall'art. 29 delle NTA del Piano delle Regole, le indicazioni, contenute nelle tavole grafiche del PdR, relative alle aree e alle attrezzature, identificate sugli elaborati grafici con la sigla "SP" esistenti e di progetto, destinate allo svolgimento di funzioni d'interesse generale e che costituiscono l'offerta di servizi pubblici e privati necessari all'equilibrato sviluppo del territorio: servizi di tipo infrastrutturale (viabilità e trasporti pubblici, reti e impianti tecnologici, ecc.), servizi

d'interesse generale (servizi amministrativi, assistenziali, culturali e per il tempo libero, edilizia sociale, istruzione, servizi militari, religiosi, sanitari, sociali, sportivi e ricreativi, per il trasporto, tecnologici, ecc...), servizi d'interesse generale a prevalente fruizione sovra comunale (assistenziali; edilizia sociale; impianti tecnologici, ecc...), hanno valore indicativo e non producono effetti diretti sul regime dei suoli. Le previsioni relative ai servizi pubblici e di interesse pubblico o generale sono disciplinate dal Piano dei Servizi.

L'art.18 del PdS (Tutela dell'aeroporto civile di Montichiari) come nell'art. 13 del PdR stabilisce come si debbano rispettare le disposizioni del PTRR declinate nelle seguenti disposizioni attuative relative alle diverse tipologie di servizi che il PdS ha previsto nel territorio comunale interessato.

L'art. 49 delle NTA del PdR norma invece le Aree agricole produttive consolidate destinate all'esercizio dell'agricoltura, intesa come attività produttiva consolidata, e al nuovo insediamento o all'espansione dei complessi agricolo-zootecnici.

Di seguito sono dettate norme attuative per le attività agricole (49.1) e per la residenza, altre attività diverse dall'attività agricola, edifici dismessi (49.2) relative alla tutela dell'aeroporto civile di Montichiari.

Relativamente alle attività agricole (art. 49.1), per le aree ricadenti nell'ambito territoriale T2 (aree per lo sviluppo aeroportuale) del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto civile di Montichiari, dove ricadono gli interventi di progetto, di cui alle disposizioni contenute nel precedente art. 13.a, non è ammessa la realizzazione di nuove edificazioni agricole.

Per le aree ricadenti negli ambiti (A, B, C, D) del Piano di Rischio aeroportuale, di cui alle disposizioni contenute nel precedente art. 13.b, dovranno essere rispettate le disposizioni specifiche contenute nelle Norme di attuazione del Piano stesso.

Relativamente all'art. 49.2 (residenza, altre attività diverse dall'attività agricola, edifici dismessi), per le aree ricadenti nell'ambito territoriale T2 (aree per lo sviluppo aeroportuale) del PTRR dell'aeroporto civile di Montichiari, dove ricadono gli interventi di progetto, di cui alle disposizioni contenute nel precedente art. 13.a, è ammessa esclusivamente la realizzazione degli interventi consentiti dalla norma, ossia come principale, residenza e artigianato di servizio, mentre come complementare, attività agricola, attività di ristorazione e di ristoro, depositi e magazzini, servizi e impianti tecnologici.

Per le aree ricadenti negli ambiti (C, D) del Piano di Rischio aeroportuale, di cui alle disposizioni contenute nel precedente art. 13.b, dovranno essere rispettate le disposizioni specifiche contenute nelle Norme di attuazione del Piano stesso.

L'analisi delle norme del PGT rileva quindi conformità tra quanto stabilito dal piano e gli interventi di progetto all'interno del PSA.

PGT del Comune di Ghedi e PGT del Comune di Carpenedolo: il Piano delle Regole

Sono stati analizzati i PGT dei Comuni di Ghedi e Carpenedolo per completezza anche se nessun intervento di progetto descritto nel PSA, ricade ed interferisce con l'ambito delle previsioni dei due piani.

Analizzando l'elaborato di Piano "Uso del suolo" del Comune di Ghedi emerge che l'area di sedime aeroportuale è confinante e molto prossima al confine comunale di Ghedi a nord-est, ma come già anticipato, non interferente.

La zonizzazione prevalente è relativa ad un'ampia zona di salvaguardia e mitigazione (S2), mentre l'area più prossima agli interventi previsti da PSA (viabilità da realizzare), corre proprio sul confine comunale e corrisponde all'area estrattiva attiva. Si riporta ad ogni modo quanto disposto dalle NTA per le suddette aree.

La zona S2 è identificata come una porzione di territorio comunale tutta all'interno del perimetro del Piano Territoriale Regionale per l'Aeroporto di Montichiari. Tale zona è tutta all'interno del perimetro del PTRAM, approvato con Delibera di Consiglio Regionale 6 dicembre 2011 – n. IX/298 pubblicata sul B.U.R.L. Serie ordinaria n. 52 del 28 dicembre 2011, che corrisponde al Sub-ambito T3.5.

La sua posizione strategica rispetto alle aree del sedime aeroportuale impone la conservazione integrale dei caratteri agricoli al fine di svolgere, magari solo in fase transitoria, la funzione di cuscinetto di salvaguardia e mitigazione delle pressioni ambientali generate dai due aeroporti. Costituisce inoltre elemento di secondo livello della rete ecologica comunale, di cui alle tavole ed alle norme specifiche. Le norme da applicare per l'edificazione sono le medesime della zona E1 (agricola produttiva) di cui all'articolo 46 ed agli articoli 51 e 52 delle norme del piano delle regole.

La zona per attività estrattive (ATE) è normata invece dall'art. 45.6 che stabilisce come la coltivazione delle sostanze minerali di cava è regolata dalla L. R. n. 14 del 8 agosto 1998 e dal Piano Cave della Provincia di Brescia, settori sabbia e ghiaia.

Sono ammesse con convenzione e per tempi determinati attività di betonaggio o similari che utilizzino impianti già esistenti. In caso di abbandono o di cessazione dell'attività estrattiva, i terreni interessati dalla stessa possono essere recuperati secondo quanto previsto dalle convenzioni alla destinazione agricola, ovvero essere destinati ad attività connesse anche con il tempo libero secondo i progetti che devono essere convenzionati con l'Amministrazione Comunale. In merito agli aspetti di incentivazione alla sostenibilità ambientale si rimanda all'art. 6 "Incentivi per interventi attenti alla sostenibilità ambientale" delle norme tecniche.

Per quanto riguarda il Comune di Carpenedolo l'elaborato cartografico analizzato è quello relativo al "Regime dei suoli – Territorio comunale" dal quale si evidenzia che la distanza dal sedime aeroportuale e quindi dagli interventi di progetto più prossimi è di circa 7 km, non evidenziando quindi ovviamente nessun tipo di interferenza con le previsioni di piano.

7.3 Le conformità con i vincoli e la disciplina di tutela

All'interno del presente paragrafo si è proceduto all'analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra le iniziative di PSA ed il sistema dei vincoli e delle tutele, per come esso è definito dagli

strumenti e dagli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli, e che a tale riguardo si riportano in elenco di seguito:

- Beni culturali ai sensi D.Lgs. 42/2004 e smi, Parte II:
 - Beni puntuali ed areali di interesse storico-architettonico (art. 10 e 116; ex 1089/39),
 - Beni ed aree di interesse archeologico (art. 10; ex 1089/39),
- Beni paesaggistici ai sensi D.Lgs. 42/2004 e smi, Parte III:
 - Immobili di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze individue ai sensi dell'art. 136, comma 1 lettera a), b) e art. 157; ex 1497/39,
 - Aree di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze d'insieme ai sensi dell'art. 136, comma 1 lettera c), d) e art. 157; ex 1497/39,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1, ex L.431/85.

Inoltre, sono state prese in considerazione le seguenti aree sottoposte a disciplina di tutela ambientale:

- Aree naturali protette appartenenti al piano generale delle aree protette lombarde ai sensi della LR n. 86 del 30 novembre 1983;
- SIC/ZSC (Direttiva 92/43/CEE "Habitat") e ZPS (Direttiva 79/409/CEE "Uccelli") individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,
- Important Bird Areas (IBA);
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971.

Vi sono alcuni beni ed aree vincolate limitrofe, ma non interferenti con le iniziative del PSA. Di conseguenza, l'attenzione maggiore cadrà su quelle aree localizzate alla distanza più prossima al sedime di progetto. Nel caso di specie, è la fascia di rispetto del corso d'acqua, area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, che dista circa 20 metri da una delle rotatorie previste dal PSA, nell'ambito della realizzazione della viabilità esterna allo scalo, come si evince dallo stralcio della Tavola "P1_T07 Carta dei vincoli e delle tutele", riportato di seguito (Figura 7-1).

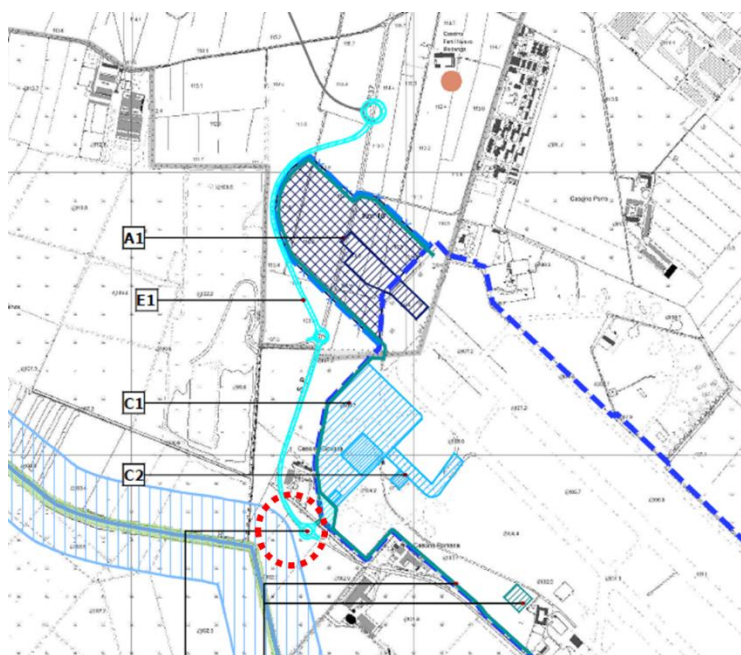


Figura 7-1 – Stralcio della Tavola "P1_T07 Carta dei vincoli e delle tutele" (nel cerchio rosso l'area di attenzione)

Premesso che, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni «sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]», ai fini dell'analisi della compatibilità degli interventi in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, giova ricordare che i vincoli di cui all'articolo 142 non hanno a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base alla legge a termini dell'articolo 136, quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

A fronte di quanto esposto, nel caso in esame, premettendo che le opere sono previste in prossimità della fascia di rispetto del fiume e quindi non la interferiscono in maniera diretta, esse costituiscono una modifica dell'attuale assetto infrastrutturale, che non comporta tuttavia variazione dei suoi rapporti di interrelazione con le aree sottoposte a tutela.

Pertanto, non si rileva nessuna incompatibilità in merito agli interventi da realizzare con quanto previsto dai disposti normativi.

Inoltre, in conformità con quanto disposto dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, che costituisce integrazione e modifica del DPR 8 settembre 1997, n. 357, è stato predisposto lo Studio per la Valutazione di Incidenza (elaborato VINCA_R01) che ha preso in considerazione le ZSC "IT2070018 - Altopiano di Cariadeghe" e "IT20B0012 - Complesso morenico di Castellaro Lagusello", il SIC "IT20B0018 - Complesso Morenico di Castiglione delle Stiviere", e i SIC-ZPS "IT3210018 - Basso Garda" e "IT3210003 - Laghetto del Frassino" ricadenti entro una fascia di ampiezza dai 10 ai 25 km circa dal sedime aeroportuale.