



COMUNE di
CASTENEDOLO

provincia di Brescia



COMUNE di
GHEDI

provincia di Brescia

PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE AEROPORTO GABRIELE D'ANNUNZIO

Comune di Castenedolo
Gianbattista Groli - *Sindaco*
dott.ssa Angela Russo - *Segretario comunale*

Comune di Ghedi
Lorenzo Borzi - *Sindaco*
dott.ssa Lia Brogiolo - *Segretario comunale*

arch. Giovanni Cigognetti - *Progettista*

ing. Mauro Morandi, arch. Laura Pagani - *collaboratori*
Livio Cassa - *grafica*

R01 - RELAZIONE E NORME DI ATTUAZIONE

data: gennaio 2014

aggiornamenti:

PARERE ENAC n. del

APPROVAZIONE Delibera Consiglio Comunale n. del

INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	DISPOSIZIONI NORMATIVE	4
3.	ITER PROCEDURALE DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE	8
4.	PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA " <i>AEROPORTO DI MONTICHIARI</i> "	9
4.1	IL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE	9
4.2	DISCIPLINA DEL P.T.R.A E RAPPORTI CON I P.G.T.	12
4.3	ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE del P.T.R.A.	16
4.3.1	AMBITO A	16
4.3.2	AREALE A1	21
5.	IDENTIFICAZIONE AEROPORTO	26
6.	GESTIONE AEROPORTO E TERRITORIO	28
7.	PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE	29
8.	CONTENUTI DEL PIANO DI RISCHIO	42
9.	NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE	44
9.1	PREMESSA	44
9.2	NORME DI ATTUAZIONE	46

ALLEGATO 1: Inquadramento generale

ALLEGATO 2: Localizzazione edifici - scenario A e Localizzazione edifici - scenario B

ALLEGATO 3: Infrastrutture e reti - scenario A e Infrastrutture e reti - scenario B

ALLEGATO 4: Indagine edifici in zone di tutela

ALLEGATO 5: Organizzazione territoriale P.T.R.A e zone di rischio – scenario A e Organizzazione territoriale P.T.R.A e zone di rischio – scenario B

1. PREMESSA

Il presente Piano di Rischio Aeroportuale (di seguito P.R.A., *n.d.r.*) dell'aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Montichiari in provincia di Brescia, relativo al territorio dei **comuni di Castenedolo (Bs)** e di **Ghedì (Bs)**, è redatto ai sensi del Titolo III°, Capo III°, art. 707 del D.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 "Codice della Navigazione Aerea", come modificato dal D.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 e successive modifiche e integrazioni e accoglie le prescrizioni del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti – Edizione II°, Emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011, Capitolo 9 - paragrafo 6: Piani di Rischio", il cui contenuto è stato successivamente recepito nell'Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011, e le indicazioni contenute nella Circolare E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, *n.d.r.*), APT 33 del 30 agosto 2010 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione".

Considerato che il territorio di entrambi i comuni è parzialmente interessato dalle operazioni di decollo degli aeromobili che utilizzano lo scalo aeroportuale di Montichiari; preso atto che il comune di Ghedi non è interessato dal tracciato della pista, ma solamente dalle zone di tutela da questa generate, mentre il comune di Castenedolo è interessato solo in minima parte dalla testata di decollo nord-ovest della pista, la n.14; in ottemperanza al paragrafo 6.7 del sopra citato "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", il P.R.A. è stato redatto in maniera coordinata tra i due comuni interessati.

L'altra testata della pista, la n. 32, come la maggior parte dell'impianto aeroportuale, ricadono invece nel territorio di Montichiari, per il quale è stato redatto un ulteriore specifico Piano di Rischio, comunque coordinato con il presente strumento.

La normativa nazionale vigente (art. 707 del Codice della Navigazione Aerea e s.m.i., in particolare si vedano le modificazioni apportate dal D.lgs. n. 96/2005 e dal D.lgs. n. 151/2006) introduce vincoli e limitazioni all'edificazione nelle aree limitrofe agli aeroporti, vincoli successivamente definiti nell'Edizione n. 2 all'Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011 al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" di E.N.A.C. (di seguito denominato "Regolamento E.N.A.C.", *n.d.r.*). In base a tale normativa, fermo restando il livello di sicurezza interno raggiunto nei singoli aeroporti, non può considerarsi nulla la probabilità di accadimento di incidenti aerei che possono coinvolgere le aree limitrofe agli scali aeroportuali (Paragrafo 6.1, Capitolo 9 del Regolamento E.N.A.C., *n.d.r.*). Per questo motivo, per i **comuni interessati dalle traiettorie di decollo ed atterraggio** degli aeromobili, E.N.A.C. sancisce **l'obbligo di redazione** dei così detti "Piani di Rischio", all'interno dei quali devono essere definite "le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni ai sensi dell'art.707 del Codice della Navigazione", al fine di tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente (Paragrafo 6.3, Capitolo 9 del Regolamento E.N.A.C., *n.d.r.*).

Il presente Piano di Rischio Aeroportuale è stato redatto ai sensi sia della legislazione nazionale vigente, sopra ricordata, in materia di costruzione ed esercizio di aeroporti, sia della normativa regionale in materia di governo del territorio, in particolare del Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari, approvato dal Consiglio regionale lombardo con deliberazione 6 dicembre 2011, n. IX/0298 e pubblicato sul B.U.R.L., Serie ordinaria, n. 52 del 28 dicembre 2011.

Al fine di disciplinare opportunamente le future trasformazioni previste negli strumenti urbanistici comunali, le prescrizioni contenute nel presente Piano di Rischio Aeroportuale dovranno essere recepite nei Piani di Governo del Territorio (di seguito P.G.T., *n.d.r.*) dei comuni di Castenedolo e di Ghedi.

Il P.R.A., fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, contiene le indicazioni e le prescrizioni relative alle limitazioni, per i diversi gradi di rischio aeronautico presunto, da imporre alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, al prevalente fine di tutela da un eventuale incidente e pertanto allo scopo di contenere la presenza umana e individuare le attività non compatibili a causa del rischio di potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti stessi.

L'esatta delimitazione delle aree da sottoporre ai diversi gradi di tutela, per le piste di volo di codice 3 e per le piste di volo di codice 4, è definita dal Piano medesimo, in ottemperanza al Paragrafo 6.5 del sopra citato "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti"; la differenziazione delle indicazioni e

delle prescrizioni nelle quattro zone previste dal Piano provvede comunque ad assicurare un livello di tutela uniforme.

2. DISPOSIZIONI NORMATIVE

Al fine di meglio precisare l'ambito normativo entro cui è redatto il P.R.A., si riportano in estratto alcuni significativi articoli del **Codice della Navigazione** – Parte Aeronautica – D.lgs n. 96/2005 e D.lgs n. 151/2006:

Capo III - VINCOLI DELLA PROPRIETÀ PRIVATA

Art. 707 (Determinazione delle zone soggette a limitazioni)

1. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'E.N.A.C. individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'E.N.A.C..
2. Il personale incaricato dall'E.N.A.C. di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.
3. Le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'E.N.A.C. su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del Comune interessato.
4. Dell'avvenuto deposito è data notizia, entro dieci giorni, mediante avviso inserito nel Bollettino ufficiale della regione interessata. Il Comune interessato provvede inoltre a darne pubblicità ai singoli soggetti interessati, nei modi ritenuti idonei.
5. Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'E.N.A.C. sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO. (*comma modificato*).
6. Per gli aeroporti militari le funzioni di cui al presente articolo sono esercitate dal Ministero della difesa e disciplinate con decreto del Ministro della difesa. (*comma modificato*).

Art. 708 (Opposizione)

7. Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato all'E.N.A.C., proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta a limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, è fatta menzione nel medesimo avviso.
8. L'E.N.A.C. decide sull'opposizione entro sessanta giorni dalla notifica della medesima. Decorso vanamente il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta.

Art. 709 (Ostacoli alla navigazione)

9. Costituiscono ostacolo alla navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici ed in genere le opere che, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, interferiscono con le superfici di rispetto, come definite dall'E.N.A.C. con proprio regolamento. (*comma modificato*)
10. La costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione dell'E.N.A.C., previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.

Art. 710 (Aeroporti militari). ... Omissis ...

Art. 711 (Pericoli per la navigazione)

11. Nelle zone di cui all'articolo 707, sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.
12. La realizzazione delle opere, le piantagioni e l'esercizio delle attività di cui al comma 1, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'E.N.A.C., che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Art. 712 (Collocamento di segnali)

13. L'E.N.A.C., anche su segnalazione delle autorità e degli organismi locali e con oneri a carico del proprietario, ordina, anche con riguardo alle zone estranee a quelle delimitate ai sensi dell'articolo 707, il collocamento di segnali sulle costruzioni, sui rilievi orografici e in genere sulle opere che richiedono maggiore visibilità, nonché l'adozione di altre misure necessarie per la sicurezza della navigazione.
14. Il monitoraggio dell'efficienza dei segnali nelle zone di cui all'art. 707 compete al gestore aeroportuale. (*comma modificato*).
15. I comuni territorialmente competenti segnalano all'E.N.A.C. eventuali inosservanze delle prescrizioni in materia di collocamento di segnali.

Art. 713 (Aviosuperfici e impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea)

16. Le aree in prossimità di aviosuperfici o di impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea possono essere assoggettate dall'E.N.A.C. alle limitazioni previste dagli articoli 709 e 711, a tutela dell'interesse pubblico.

Art. 714 (Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli)

17. L'E.N.A.C. ordina, con provvedimento motivato, che siano abbattuti gli ostacoli non compatibili con la sicurezza della navigazione aerea o eliminati i pericoli per la stessa. Il relativo onere è posto a carico del proprietario dell'opera che costituisce ostacolo.
18. Se l'ostacolo o la situazione di pericolo sono preesistenti alla data di pubblicazione del piano di sviluppo aeroportuale o, in carenza di esso, del piano regolatore aeroportuale, e' corrisposta un'indennità all'interessato che abbia subito un pregiudizio in conseguenza dell'abbattimento o dell'eliminazione.

Art. 715 (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche)

19. Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'E.N.A.C. individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. (*comma modificato*)
20. Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i Comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma.

Art. 716 (Inquinamento acustico)

1. La realizzazione di opere e l'imposizione di nuove destinazioni urbanistiche nelle vicinanze degli aeroporti sono subordinate all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico.

Al fine di meglio precisare l'ambito normativo entro cui è redatto il P.R.A., si riportano inoltre in estratto alcuni significative disposizioni della Circolare E.N.A.C. APT 33 del 30 agosto 2010 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione".

4. *NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO*

Omissis....Il Codice prevede inoltre che i piani di rischio vadano redatti tenendo conto anche di eventuali normative regionali in materia di tutela del territorio dal rischio generato dall'attività di volo.

5. *CONTENUTI MINIMI DI UN PIANO DI RISCHIO*

Al fine di uniformare la struttura dei piani di rischio e proceduralizzare l'esame istruttorio da parte dell'Enac si riportano di seguito, a titolo indicativo e non esaustivo, l'elenco dei documenti tipo e dei relativi contenuti minimi che devono costituire il piano di rischio.

1. P01 – elaborato grafico contenente la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale viene riportata l'impronta delle aree di tutela. In tale tavola, se il piano di rischio interessa il territorio di più Comuni, vanno anche riportati i confini degli stessi. Il posizionamento delle aree di tutela va effettuato tenendo conto dell'ubicazione della pista di volo e della strip pubblicati dall'ENAV nell'A.I.P.; i dati sono disponibili presso le Direzioni Aeroportuali ENAC di competenza.
2. P02 – elaborato grafico nel quale, all'interno dell'impronta delle aree di tutela, vengano riportate le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. La tavola dovrà contenere una tabella con indicazione per ogni zona di tutela dei volumi (espressi in metri cubi) esistenti (e quindi già realizzati) e quelli realizzabili secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.
3. R01 – relazione nella quale venga principalmente valutata la coerenza degli strumenti urbanistici vigenti con le misure di tutela previste nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti; la valutazione va condotta tenendo conto della tabella di confronto riportata nella tavola P02. A seguito della valutazione di coerenza nel documento dovranno essere indicate le eventuali misure correttive da apportare alle previsioni degli strumenti vigenti al fine di renderli coerenti con quanto sopra. Tali misure potranno prevedere la ridefinizione delle attività compatibili e l'adeguamento/riduzione degli indici di edificabilità previsti negli strumenti urbanistici.

Se il piano di rischio interessa il territorio di più comuni, gli stessi devono presentare un documento unitario che contenga le analisi condotte sui rispettivi strumenti urbanistici vigenti e le eventuali misure da adottare per renderli coerenti con le indicazioni del Regolamento dell'ENAC. Il piano di rischio deve essere caratterizzato da uniformi criteri di definizione dei parametri urbanistici per la programmazione dell'uso del territorio.

Si precisa che nella redazione dei piani di rischio oltre a seguire le indicazioni contenute al paragrafo 6 del capitolo 9 del Regolamento, massima attenzione va posta sulle attività sensibili quali:

insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, stadi, ...);

nuove edificazioni che se coinvolte in un eventuale incidente possono creare pericolo di incendio o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere.

In occasione della presentazione dei piani di rischio l'Enac si riserva la facoltà di verificare la presenza di opere, impianti ed attività che possono costituire pericolo per

la navigazione aerea ai sensi dell’articolo 711 del Codice della Navigazione ai fini della loro eventuale eliminazione. In tal senso potranno essere oggetto di valutazione ad esempio distributori di carburante e depositi di liquidi e gas infiammabili e/o esplosivi, in particolare se ubicati in zona A e B.

Per le infrastrutture viarie, nelle aree di tutela “A” e “B” o in prossimità delle stesse va valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali).

3. ITER PROCEDURALE DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

Premesso che i Comuni di Castenedolo e di Ghedi, il cui territorio è interessato dalle previsioni dell'art. 707 (comma 5) del Codice della Navigazione, sono assoggettati all'obbligo di redigere il P.R.A. nel rispetto delle indicazioni contenute nel Regolamento E.N.A.C. e nella Circolare E.N.A.C. APT 33 del 30 agosto 2010 e s.m.i.; l'elaborazione del Piano è avvenuta nell'ambito di un percorso concertato con la competente Direzione Centrale Regolazione Aeroporti di E.N.A.C., in grado di mettere a disposizione dei Comuni la propria esperienza sul tema.

Completata la redazione del documento il Piano, recepito con apposito atto da parte della Giunta municipale, è formalmente trasmesso ad E.N.A.C. per il parere di competenza; contestualmente è trasmesso alla Provincia di Brescia per la formulazione di eventuali rilievi.

L'E.N.A.C. condurrà la propria istruttoria sulla base di valutazioni di tipo aeronautico, finalizzate alla verifica della correttezza dei dati e dei parametri caratterizzanti l'aeroporto, anche in funzione del reale utilizzo della pista di volo. Nel corso del proprio esame E.N.A.C. potrà chiedere ai Comuni di adattare e/o modificare l'impronta a terra delle aree di tutela, in virtù di valutazioni operative relative, per esempio, alla configurazione delle rotte di atterraggio e decollo e all'effettivo andamento delle direzioni di volo in fase di decollo ed atterraggio degli aeromobili. In tale caso i Comuni dovranno recepire le indicazioni di E.N.A.C., modificando e/o ripresentando il P.R.A.. A conclusione della propria istruttoria E.N.A.C. emetterà il parere di competenza, evidenziando anche la condivisione degli indirizzi di pianificazione urbanistica assunti dai Comuni per garantire la tutela del territorio dal rischio generato dall'attività di volo. Copia del P.R.A. sarà restituita ai Comuni interessati opportunamente vistata.

Il P.R.A., a seguito dell'avvenuta acquisizione del parere positivo di E.N.A.C., sarà autonomamente approvato dai singoli Comuni, con apposita deliberazione consigliare e le sue previsioni recepite all'interno degli strumenti urbanistici generali mediante **variante al P.G.T.**, poiché il P.R.A. si configura quale strumento di settore, la cui attuazione rappresenta per il Comune un obbligo derivante da una norma sovraordinata (art. 707, comma 1, del Codice della Navigazione).

Nel medesimo atto di approvazione saranno riportate anche le controdeduzioni ad eventuali rilievi provinciali in relazione ai contenuti del Piano stesso.

Gli elaborati del P.R.A. e gli elaborati di variante urbanistica ad esso correlati saranno pubblicati ai sensi di legge.

I Comuni hanno l'obbligo di informare E.N.A.C. dell'avvenuta approvazione del P.R.A. e del recepimento delle sue disposizioni nel proprio strumento urbanistico generale.

4. PIANO TERRITORIALE REGIONALE D’AREA “AEROPORTO DI MONTICHIARI”

4.1 IL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE

L’art. 20, comma 6 della Legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 stabilisce che: “...qualora aree di significativa ampiezza siano interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovraregionale, il P.T.R. (Piano Territoriale Regionale, n.d.r.) può, anche su richiesta delle province interessate, prevedere l’approvazione di un piano territoriale regionale d’area, che disciplini il governo di tali aree.”, definendone inoltre la sua efficacia “.....diretta e cogente nei confronti dei comuni e delle province compresi nel relativo ambito”.

Il P.T.R., approvato dal Consiglio regionale con deliberazione 19 gennaio 2010, n. 951, individuerà poi proprio nei Piani Territoriali Regionali d’Area, gli strumenti di programmazione per lo sviluppo di alcuni ambiti territoriali, quale occasione di promozione della competitività regionale e di riequilibrio del territorio.

Preso atto che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brescia, approvato con d.G.r. 21 aprile 2004, n. 22 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 52 del 22 dicembre 2004, ha previsto all’art. 100 per l’ambito circostante l’aeroporto di Montichiari un regime di salvaguardia edificatoria della durata di tre anni dalla data di approvazione del Piano stesso; la Giunta Provinciale di Brescia, con propria delibera 28 dicembre 2005, n. 735 R.V. fece propria la proposta di Schema di Piano Territoriale Regionale d’Area dell’Aeroporto di Montichiari (di seguito P.T.R.A. “Aeroporto di Montichiari”, n.d.r.) e, contestualmente, propose l’approvazione da parte del Consiglio Provinciale, per quanto di competenza, di tale Schema di Piano e dei relativi allegati.

Ai sensi del Regolamento europeo 2001/42, dell’art. 1 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, della L.reg. n. 12/2005 e infine della d.G.r. n. 8/1563 del 22 dicembre 2005, il progetto di P.T.R.A fu però, nel frattempo, assoggettato alla preventiva procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il 14 febbraio 2006, con d.G.r. n. 8/001896, fu pertanto approvata la modifica al Protocollo d’intesa, tra la Regione Lombardia e la Provincia di Brescia, per l’attribuzione di delega funzionale alla Provincia stessa per la redazione del progetto di P.T.R.A. “Aeroporto di Montichiari”, stabilendo una proroga al 30 novembre 2006 come scadenza per la redazione del Piano stesso; detto protocollo era stato precedentemente sottoscritto in data 12 aprile 2002, ai sensi della d.G.r. 23 novembre 2001, n. 7/7062 e della successiva modificazione approvata con d.G.r. 16 febbraio 2005, n. 7/2991.

Il Consiglio provinciale, con deliberazione 29 giugno 2006, n. 22, prese atto dello Schema di Piano d’Area, proposto dalla Giunta Provinciale che, con successiva deliberazione 11 luglio 2006, n. 399, diede così avvio al relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e contestualmente individuò quale Autorità Responsabile il Dirigente del Settore Assetto Territoriale Parchi e VIA, stabilendo le modalità e le azioni partecipative delle autorità e del pubblico.

Con determinazione 20 luglio 2006, n. 1969 del Dirigente provinciale del Settore venne specificato il percorso metodologico procedurale per la redazione della Valutazione Ambientale Strategica dello Schema di Piano d’Area. Di conseguenza furono svolte le consultazioni con la partecipazione degli enti territorialmente competenti e funzionalmente interessati, anche attraverso l’istituzione di tavoli tecnici, con il coinvolgimento di pubblico, enti locali, associazioni, cittadini etc. nonché la Conferenza di Valutazione.

Nell’ambito di detto percorso metodologico la Conferenza di Valutazione si esprime in seduta finale in data 24 novembre 2006, nella stessa data l’Autorità Responsabile esprime giudizio di compatibilità ambientale e la Giunta Provinciale, con propria delibera 28 novembre 2006, n. 751 R.V. ne prese atto, informandone la Regione Lombardia in data 6 dicembre 2006

La Giunta regionale con propria deliberazione 27 dicembre 2006, n. VIII/3952 diede a sua volta “Avvio del procedimento di approvazione del Piano Territoriale Regionale d’Area per l’aeroporto di Montichiari (Bs)” ai sensi degli artt. 20 e 21 della L.r. 12/05,

La stessa Regione, con propria legge 27 febbraio 2007, n. 5 e successive modifiche e integrazioni, all'art. 14 ha successivamente dettato "Disposizioni di salvaguardia per l'aeroporto di Montichiari", al fine di non comprometterne il potenziamento, vietando gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia del territorio, ad eccezione degli interventi relativi a edifici esistenti e ad altri limitati casi, e ponendo la scadenza all'entrata in vigore del relativo P.T.R.A. al 30 giugno 2010; articolo successivamente modificato dalla Legge regionale 5 febbraio 2010, n. 7, confermando e così reiterando le tutele previste dal sopra citato articolo 100 delle Norme di Attuazione del P.T.C.P. di Brescia

Sempre la Regione Lombardia, con avviso di avvio del procedimento (Comunicato Regionale n.45 del 12.04.2007) pubblicato sul BURL n.16 del 18.04.2007, avviò il proprio procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.

La Giunta regionale, con propria delibera del 16 gennaio 2008, n. 8/6447, approvò nel frattempo la proposta di Piano Territoriale Regionale, che individua in particolare, nel sistema infrastrutturale, lo sviluppo e il potenziamento dell'aeroporto di Montichiari quale obiettivo strategico di tutto il sistema aeroportuale della Lombardia

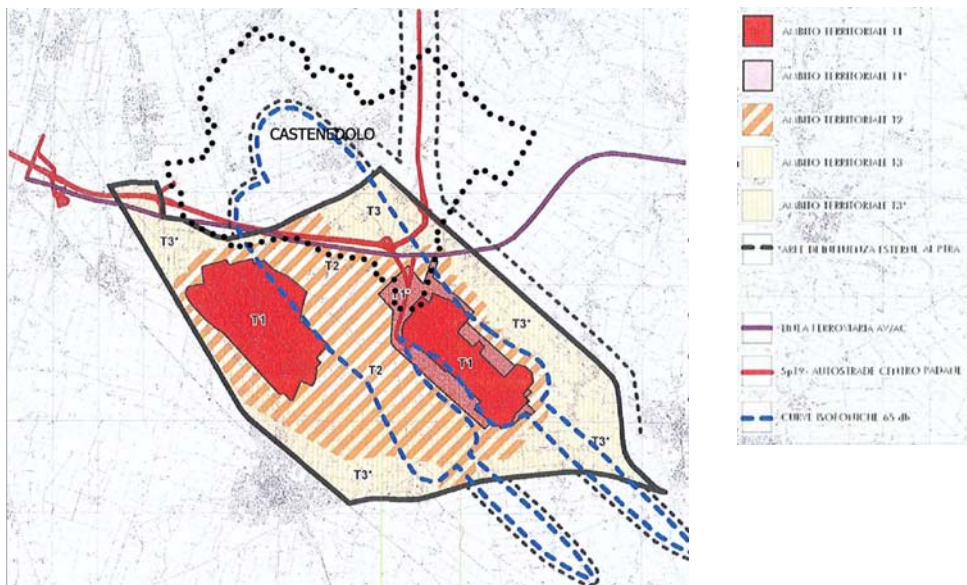
Successivamente, nel marzo 2009, la Regione fornì una "Bozza del Documento preliminare di Piano", che contiene gli obiettivi generali per la redazione del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'Aeroporto di Montichiari e costituì la base di confronto per la definizione degli elementi necessari alla Valutazione Ambientale Strategica, la cui **prima Conferenza di valutazione** si tenne il **3 aprile 2009**.

Oltre alla definizione di obiettivi strategici e all'individuazione degli ambiti territoriali interessati:

- T1 sedimi aeroportuali;
- T2 sedime per lo sviluppo aeroportuale;
- T3 ambito di sviluppo territoriale e di compensazione,

il documento individua gli scenari di sviluppo di riferimento per la definizione degli indirizzi di pianificazione:

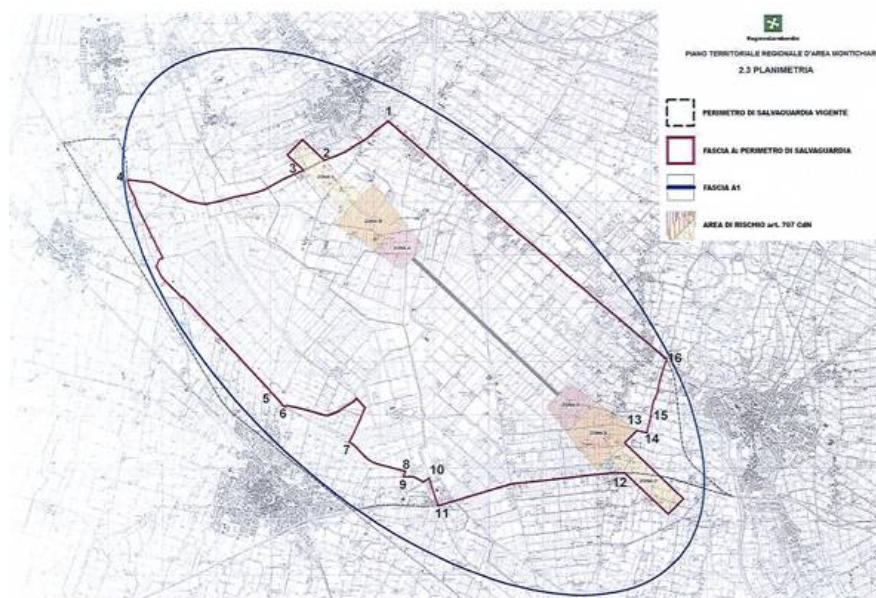
- **Scenario 1 – anno 2015 (medio termine):** nel medio periodo, è previsto un percorso di crescita contenuto, considerando la prevista realizzazione della SP19 e della BRE.BE.MI. Il traffico atteso è pari a 1,8 milioni passeggeri.
- **Scenario 2 – anno 2025:** nel lungo periodo (*lungo termine*), con l'entrata in servizio dell'AV /AC e il conseguente allargamento del bacino si prevedono fino a un massimo di 17,8 milioni di passeggeri.



Estratto da "Bozza Documento preliminare di Piano", Regione Lombardia, marzo 2009

A seguito di detta prima Conferenza di valutazione emersero una serie di considerazioni, in parte derivanti dai soggetti territorialmente interessati, in parte posti da soggetti istituzionali quali E.N.A.C. e Ministero della Difesa, che determinarono le condizioni per una diversa perimetrazione dell’area oggetto di pianificazione.

In ragione di quanto sopra, la Giunta Regionale, con propria deliberazione 25 novembre 2009, n. 8/10637 modificò l’originaria perimetrazione del sito soggetto al PTR A e fornì gli elementi di reindirizzamento per l’elaborazione del Piano, aggiornando la precedente delib. G.r. 27 dicembre 2006, n. 8/3952 relativa ai contenuti del P.T.R.A.. All’interno di detta nuova deliberazione, oltre che ridefinito il confine dell’area oggetto del Piano Territoriale (Allegato 3), fu anche individuato un nuovo ambito di salvaguardia denominato “A” relativo alle misure di salvaguardia per lo sviluppo aeroportuale e le attrezzature e servizi connessi e un ambito “A1”, già definito nel Documento di scoping presentato nella prima Conferenza di valutazione ambientale (VAS) il 3 aprile 2009, in cui individuare le scelte urbanistiche dei Comuni secondo specifiche modalità di pianificazione e ai sensi della L.r. n. 12/05.



Estratto da D.G.R. 25 /11/ 2009 n. 8/10637, BURL 10/12/2009

La Regione Lombardia, con l’art. 23 della legge reg. n. 7 del 2010, provvede intanto a prorogare di un ulteriore anno il termine all’entrata in vigore del relativo P.T.R.A. fissandolo al 30 giugno 2011, allo scopo di mantenere le **misure di salvaguardia** previste a tutela dell’assetto territoriale locale stabilite dall’art.14 della sopra ricordata legge 27 febbraio 2007, n. 5 e successive modifiche e integrazioni, termine poi ancora prorogato mediante l’art. 13, comma 1, lettera a), della legge reg. n. 3 del 2011. Il termine finale della durata dell’adozione delle misure di salvaguardia, previste dal citato dall’art.14, fu dunque differito sino al 31 dicembre 2011.

Del ricordato art. 14 della legge della Regione Lombardia 27 febbraio 2007, n. 5 e successive modifiche e integrazioni è stata però dichiarato l’**illegittimità costituzionale** mediante la sentenza n. 102 del 22 maggio 2013 della Suprema Corte, poiché la norma regionale oggetto di contestazione, prevedendo una durata temporale delle misure di salvaguardia eccedente quella fissata dalla norma nazionale (art. 12, comma 3, del d.P.R. n. 380 del 2001), viola l’art. 117, terzo comma della Costituzione.

Dopo che il Consiglio regionale, con deliberazione 19 gennaio 2010, n. 951, ebbe approvato il P.T.R., che individua tra le priorità la necessità di promuovere lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, riconoscendo un forte ruolo allo scalo di Montichiari (*voli charter collegamenti regionali e cargo*), con

conseguente necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e di adduzione, in particolare il collegamento pedemontano BreBeMi per quanto riguarda la rete viabilistica e il completamento del Sistema AltaCapacità/Alta velocità TO-MI-VE; nel gennaio 2011 fu completato il **Rapporto ambientale** di VAS che fissava i seguenti obiettivi per lo sviluppo dell'aeroporto:

- **Obiettivo 1:** Salvaguardia del sito aeroportuale; il P.T.R.A. Montichiari individua il "*sito aeroportuale di Montichiari e Ghedi*" ai fini della preservazione da usi che possano compromettere futuri sviluppi del sistema aeroportuale.

- **Obiettivo 2:** Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali; il P.T.R.A. Montichiari individua i corridoi idonei per la futura realizzazione del sistema infrastrutturale, ritenuto che ciò sia condizione necessaria per lo sviluppo aeroportuale di lungo termine.

- **Obiettivo 3:** Ordinare i processi di sviluppo in diretta relazione con il sito aeroportuale; il P.T.R.A. Montichiari disciplina i nuovi insediamenti nell'intorno aeroportuale privilegiando le funzioni potenzialmente sinergiche con l'attività dello scalo aereo e definendo assetti urbani e caratteri del paesaggio coerenti con la matrice infrastrutturale e con la matrice agraria.

- **Obiettivo 4:** Orientare i processi di sviluppo locale; il P.T.R.A. Montichiari orienta l'azione pianificatoria degli enti locali affinché si determinino effetti coordinati e coerenti sia nel territorio del PTR, sia nelle aree esterne comunque interessate dagli effetti dello sviluppo aeroportuale.

Con la **seconda Conferenza di V.A.S.**, tenutasi a Milano il **3 maggio 2011**, si concluse la fase di elaborazione dei contenuti del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari e di valutazione del Rapporto Ambientale, conferenza conclusa con la condivisione da parte degli Enti e delle Associazioni interessate.

La Giunta Regionale con successiva propria deliberazione 31 maggio 2011, n. 1812 adottò il Piano.

L'avviso dell'avvenuta adozione e del deposito degli atti relativi al P.T.R.A. fu pubblicato sul BURL n. 23 del 8 giugno 2011, serie Inserzioni e Concorsi, per permettere a chiunque ne fosse interessato di presentare le proprie osservazioni per un periodo di 60 giorni fino al 6 agosto 2011.

La Giunta Regionale con deliberazione 13 ottobre 2011, n. 2360 esaminò e controdedusse le osservazioni pervenute e trasmise gli atti al Consiglio Regionale per la definitiva approvazione, a seguito della quale il piano avrebbe potuto avere piena efficacia.

Il Consiglio Regionale con delibera 6 dicembre 2011, n. 298 approvò definitivamente il Piano Territoriale Regionale d'Area, pubblicata poi sul BURL Serie Ordinaria n. 52 del 28 dicembre 2011, il cui perimetro è stato modificato, in leggera diminuzione, nel tratto che interessa la collina di Castenedolo.

L'Amministrazione comunale di Ghedi, con delibera 23 aprile 2012, n.62 e l'Amministrazione comunale di Castenedolo, con delibera di Giunta Comunale 4 giugno 2012, n. 89, hanno dato avvio al procedimento per la redazione della Variante al proprio PGT per l'adeguamento al Piano Territoriale Regionale d'Area, al fine di pianificare l'area inclusa nel perimetro dello stesso e di adeguare le Norme di attuazione alle disposizioni del redigendo Piano di Rischio aeroportuale.

4.2 DISCIPLINA DEL P.T.R.A. E RAPPORTI CON I P.G.T.

Il P.T.R.A. è uno strumento di pianificazione che determina effetti diretti e indiretti, nel breve e lungo periodo, di diverso impatto sul territorio. **Le disposizioni e i contenuti del PTR hanno efficacia diretta nei confronti dei comuni e delle province compresi nel relativo ambito (art.20, comma 6, L.r. n. 12/05).**

Il P.T.R.A. dell'Aeroporto di Montichiari è dotato di disciplina applicativa costituita da:

- disposizioni di carattere generale, aventi carattere prescrittivo, con finalità di raccordo con altri strumenti di pianificazione, leggi e norme attinenti il P.T.R.A.;

- disposizioni di carattere prescrittivo operanti sull'ambito A (Tav. n. 1 - Ambito territoriale di riferimento (*linea rosa*), prevalenti rispetto a quanto disposto dal P.T.C.P. di Brescia, dai P.G.T. comunali di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone e da ogni altro strumento di pianificazione vigente;

- *indirizzi di pianificazione per l’Areele A1*, identificato sulla Tav. n. 1 - Ambito territoriale di riferimento (*ellisse blu*), finalizzati al coordinamento delle previsioni del P.T.R.A. per l’ambito A con le previsioni del P.T.C.P. di Brescia e dei P.G.T. comunali operanti all’esterno del perimetro dell’ambito A, aventi carattere di indirizzo ed efficaci ai fini dell’espressione del parere di compatibilità, in forza del comma 8 dell’art. 13 della L.r. 12/05 e s.m.i..

Le disposizioni e gli orientamenti si riferiscono ai seguenti elaborati cartografici del P.T.R.A.:

Tavola 1.0 – Ambito territoriale di riferimento;

Tavola 8.0 – Organizzazione territoriale;

Tavola 9.0 – Modello spaziale;

Tavola 10.0 - Dettaglio delle zone di rischio ex art. 707 C.d.N..

Le disposizioni sopra citate sono efficaci fatte salve le normative specifiche di maggior dettaglio contenute in altri strumenti di pianificazione territoriale (Piani territoriali di coordinamento dei Parchi regionali). Le prescrizioni hanno valore dalla data di approvazione del P.T.R.A., fatte salve le previsioni urbanistiche già approvate e convenzionate dagli enti locali.

Tavola 1.0 – Ambito territoriale di riferimento



Tavola 8.0 – Organizzazione territoriale

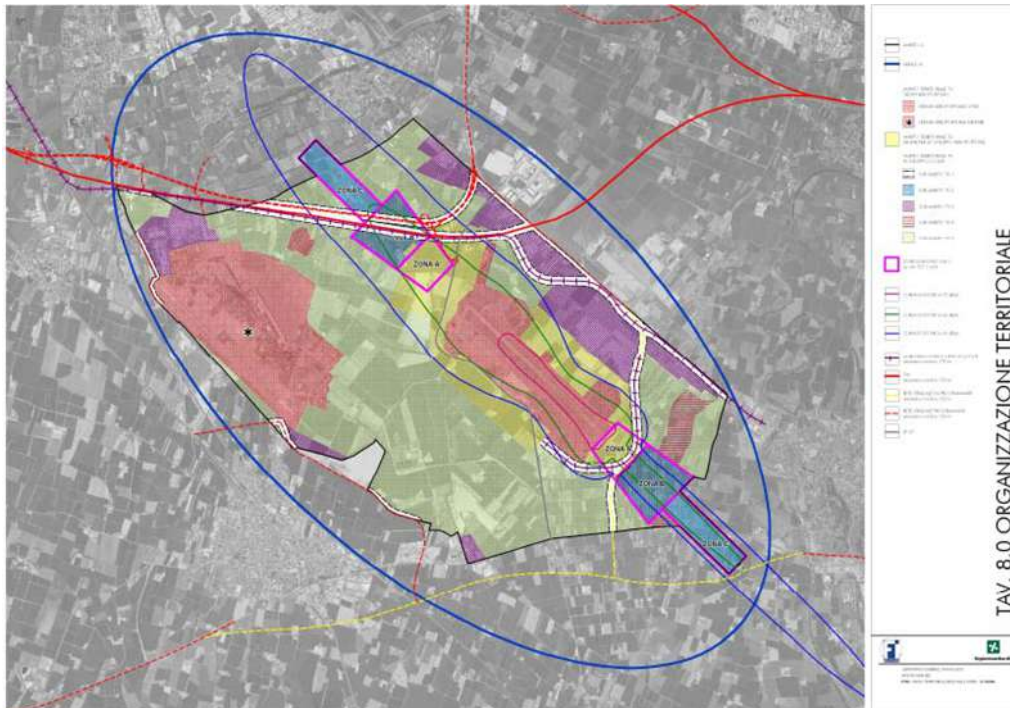


Tavola 9.0 – Modello spaziale

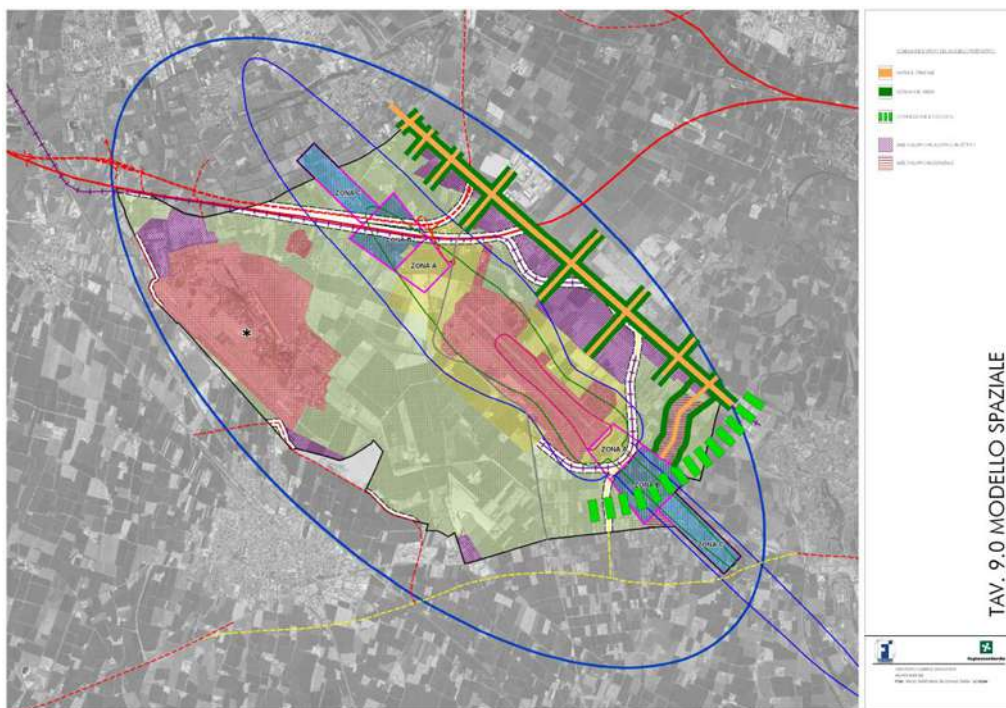


Tavola 10.0 - Dettaglio delle zone di rischio ex art. 707 C.d.N.



Rapporti con i Piani di Governo del Territorio comunali

Le disposizioni del P.T.R.A. dell'Aeroporto di Montichiari per l'Ambito A hanno carattere prevalente su ogni eventuale disposto dei P.G.T. comunali.

I contenuti del P.T.R.A. direttamente efficaci sul regime dei suoli devono essere recepiti dai P.G.T..

I comuni, nel redigere i propri P.G.T. e relative varianti, devono recepire i disposti del P.T.R.A. non direttamente efficaci sul regime dei suoli, al fine di declinarli puntualmente rispetto alle previsioni di maggior dettaglio di propria competenza.

Le disposizioni del P.T.R.A. per l'Areale A1 hanno carattere di orientamento per la pianificazione comunale.

L'adeguamento dei P.G.T. ai contenuti del P.T.R.A. per l'ambito A e per l'Areale A1 costituisce condizione necessaria ai fini dell'espressione del parere di compatibilità in forza del comma 8 dell'art. 13 della L.r. 12/05 e s.m.i..

La normativa del P.T.R.A. auspica che i comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone possano costituire una "*Commissione unica per il paesaggio*" al fine di formulare le valutazioni delle proposte di trasformazione con una visione unitaria e coerente con la dimensione territoriale del piano e nel rispetto della continuità e unitarietà dei paesaggi.

4.3 ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE DEL P.T.R.A.

Il P.T.R.A. dell'Aeroporto di Montichiari approvato contiene nel Documento di Piano, e negli elaborati grafici allegati, la descrizione degli ambiti di applicazione.

In particolare nel paragrafo 1.2 il Documento di Piano del P.T.R.A. riconferma l'ambito oggetto del Piano d'area con quello definito nell'allegato 3 della delibera G.r. 25 novembre 2009, n.8/10637, suddiviso come segue:

- **Ambito A**
- **Areale A1**

A partire da tali suddivisione discende l'organizzazione territoriale su cui si fonda l'azione del P.T.R.A. (vedi tav 8.0 – Organizzazione territoriale e allegato 5 "organizzazione territoriale PTR A e sovrapposizione piano di rischio", allegato alla presente relazione).

4.3.1 AMBITO A

L'Ambito A del P.T.R.A. interessa una porzione di territorio estesa ai comuni di Castenedolo, Ghedi, Montichiari, Montirone, delimitata in gran parte dalla presenza di infrastrutture quali la S.S. "Lenese", la S.S. "Goitese" e il sedime aeroportuale militare.

Le prescrizioni del P.T.R.A. all'interno dell'Ambito A, ai sensi e per gli effetti del comma 6 dell'art. 20 della L.r. 12/2005 e s.m.i., possono essere cogenti e/o di indirizzo sulle disposizioni dei piani provinciali e comunali vigenti (P.T.C.P. – P.G.T. o P.R.G.).

Il P.T.R.A. opera mediante modalità prescrittive la cui cogenza è riconducibile alle seguenti fattispecie:

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

Il P.T.R.A. esercita la propria azione riconoscendo i seguenti *ambiti territoriali*:

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

Al paragrafo 7.3 il Documento di Piano contiene le disposizioni di carattere prescrittivo per gli ambiti territoriali T1, T2, T3 per i quali sono fatte salve le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti alla data di approvazione del vincolo del P.T.R.A. mediante la Legge regionale 5/2007, per i comuni di Castenedolo e Montichiari. (vedi tav 8.0 - Organizzazione territoriale) (di detta legge è stata però dichiarata l'illegittimità costituzionale, *n.d.r.*).

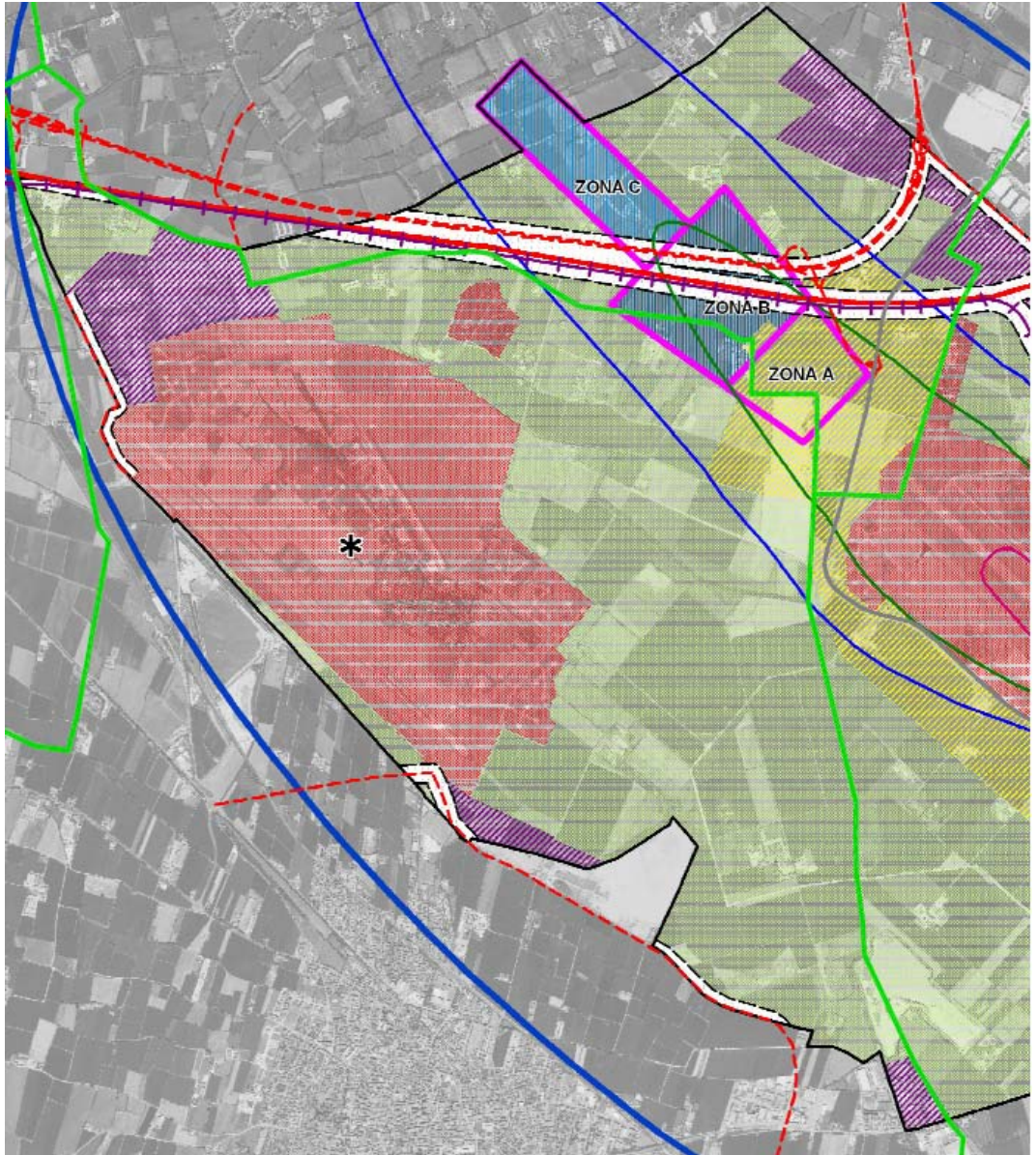
Ambito territoriale T1: sedimi aeroportuali (campitura in colore rosso)

Descrizione: aree interne al recinto aeroportuale, di proprietà demaniale o privata, interamente ed esclusivamente interessate dall'esercizio delle attività aeroportuali.

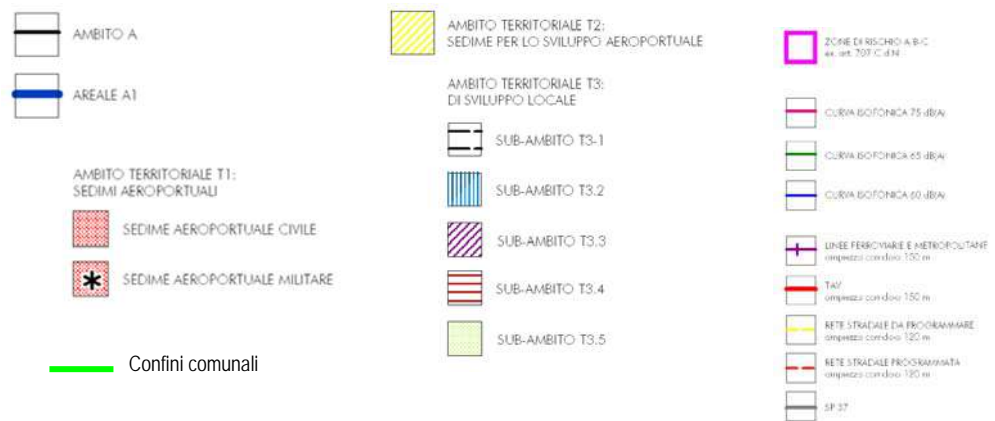
Il PTR A riconosce e delimita due sedimi aeroportuali:

- sedime aeroportuale civile "G. D'Annunzio" di Montichiari (che interessa anche una piccola porzione a sud del territorio comunale di Castenedolo, proprio a confine con il comune di Montichiari; all'interno del territorio comunale di Ghedi è inoltre presente un altro piccolo sedime aeroportuale utilizzato dall'"Aeroclub Brescia");
- sedime aeroportuale militare di Ghedi (localizzato nell'area nord del territorio ghedese).

Funzioni ammesse: le funzioni, le costruzioni e gli impianti attinenti l'esercizio aeroportuale, secondo quanto stabilito dal piano di sviluppo aeroportuale.



Estratto Tavola 8.0 - Organizzazione Territoriale - PTRA



Ambito territoriale T2: aree per lo sviluppo aeroportuale (righe diagonali di colore giallo)

Descrizione: aree esterne all'attuale recinto aeroportuale, di proprietà privata e/o pubblica che, per effetto della localizzazione e delle relazioni con il sedime esistente, assumono particolare rilevanza ai fini dello sviluppo aeroportuale.

Tali aree sono localizzate a ridosso del sedime aeroportuale, a sud del tracciato della Linea ferroviaria dell'Alta capacità, al confine tra i comuni di Castenedolo, Ghedi e Montichiari.

Sono comprese nell'ambito territoriale T2 le aree della "Zona A" di rischio (*come individuate nella Tav. 1 del PTR e come meglio individuate dal presente Piano di rischio aeroportuale*) definite ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione e del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile.

Funzioni ammesse:

- 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'E.N.A.C. 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'E.N.A.C. 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 dell'E.N.A.C. e sentito il Gestore aeroportuale. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

Ambito territoriale T3: di sviluppo locale

Sub-ambito T3-1 (campitura in colore bianco)

Descrizione: aree corrispondenti ai corridoi infrastrutturali oggetto di salvaguardia ai fini della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali regionali e provinciali identificate sulla Tav. n. 8 – Organizzazione territoriale.

E' vietata: 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 n.19, SP n.236, SP n.668 e relativi collegamenti e varianti: m 60,00 dall'asse stradale per parte (interessano il comune di Castenedolo i corridoi di salvaguardia relativi alla SP n.19 e ad un tratto della SP n. 236);
- Linea ferroviaria e metropolitane AC/AV: m 75,00 dall'asse ferroviario (linea che attraversa il territorio di Castenedolo e la porzione più a nord del comune di Ghedi);
fatte salve, le previsioni derivanti dal P.T.C.P., che potranno consentire la riduzione di tali fasce di rispetto in coerenza con gli stati di avanzamento progettuali.

Sub-ambito T3-2 (campitura in colore azzurro)

Descrizione: si tratta delle aree che subiscono le maggiori limitazioni per effetto del rischio aeroportuale, determinato ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione e del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" approvato dall'E.N.A.C. ed al quale si vengono a sovrapporre significativamente le aree che subiscono i vincoli determinati dalla zona B dell'intorno aeroportuale, di cui al D.M. 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale".

E’ da sottolineare che le norme dell’art. 707 “*Determinazione delle zone soggette a limitazioni*” del del Codice della Navigazione trovano attuazione attraverso le disposizioni del Capitolo 9, paragrafo 6 del Regolamento E.N.A.C., Edizione 2, Emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011; emendamento entrato in vigore quando il P.T.R.A era in corso di approvazione, pertanto la cartografia poi approvata non risulta aggiornata rispetto a quanto indicato nell’emendamento stesso.

Le aree esterne al sedime aeroportuale alle quali si applicano le prescrizioni di cui sopra, sono definite quindi secondo quanto indicato nel capitolo 7 “Piano di rischio aeroportuale” e sono recepite dal presente Piano di rischio aeroportuale.

Funzioni ammesse: (dal P.T.R.A., ma non coerenti, per le ragioni sopra illustrate, con il testo aggiornato del Capitolo 9, paragrafo 6 del Regolamento E.N.A.C., Edizione 2, Emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011)

- nelle aree identificate con la lettera “**A**” è ammessa la destinazione per attività agricole e zootecniche;
- nelle aree identificate con la lettera “**B**” è ammessa, la costruzione di edifici residenziali e strumentali per lo svolgimento di attività agricole e zootecniche, previa verifica del progetto da parte di E.N.A.C.;
- nelle aree identificate con la lettera “**C**” è ammessa, la costruzione di edifici residenziali e strumentali per lo svolgimento di attività agricole e zootecniche, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici residenziali esistenti non connessi allo svolgimento delle attività agricole, previa verifica del progetto da parte di E.N.A.C.;
- 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 alla condizione che venga espresso parere favorevole da parte di E.N.A.C., 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 di E.N.A.C., in merito al rischio aeroportuale.

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

Per confronto si segnala che il punto 9.6.6 del citato Regolamento E.N.A.C. del 20 ottobre 2011 fornisce le seguenti prescrizioni per la redazione dei Piani di Rischio Aeroportuale: fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili:

Funzioni ammesse: (nel Piano di rischio aeroportuale)

- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- **Zona di tutela D (zona non prevista dal P.T.R.A.):** in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad

elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle **zone di tutela A, B e C** vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obbiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Sub-ambito T3-3 (*campitura in colore viola*)

Descrizione: si tratta delle aree interessate da processi insediativi prevalentemente a carattere economico e alle aree che per effetto di attività di escavazione o discarica risultano prive di valori naturali significative e di fatto sottratte a vocazioni agricole (per quanto riguarda Castenedolo si tratta delle aree produttive-artigianali localizzate a ridosso della SP n.19 e lungo la SP n. 66 a confine con il comune di Montichiari; mentre per il comune di Ghedi si tratta delle aree situate a nord del sedime aeroportuale militare e di due piccole aree a sud dello stesso, ai margini del perimetro del Piano Territoriale Regionale d'Area).

Funzioni ammesse:

- 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'E.N.A.C., 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'E.N.A.C., in merito al rischio aeroportuale.

Ai fini dell'applicazione di dette disposizioni i comuni dovranno adeguare il proprio P.G.T., 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 stabilito dal precedente capoverso, nelle aree comprese nel sub-ambito T3.3 sono ammessi esclusivamente i seguenti interventi:

- interventi ai sensi delle lett. da *a)* a *d)* del comma 1 dell'art. 27 della L.r. 12/05 e s.m.i.;
- ampliamento degli edifici esistenti, previsti negli strumenti urbanistici vigenti, senza cambio di destinazione d'uso in misura non superiore al 20% della superficie lorda di pavimento (slp) per le attività produttive, e sino ad un massimo del 10% della superficie lorda di pavimento (slp) per la funzione residenziale senza possibilità di incremento delle unità immobiliari.

Sub-ambito T3-4 (*campitura a righe rosse orizzontali*)

Descrizione: si tratta delle aree interessate da processi insediativi prevalentemente a carattere residenziale, che si sono sviluppate lentamente nel tempo per lo più in assenza di strumenti di pianificazione in grado di imprimere loro un ordine morfo-tipologico.

Nessuna porzione di territorio dei comuni di Castenedolo e Ghedi ricade in questo sub ambito.

Sub-ambito T3-5 (*campitura puntinata con colore verde chiaro*)

Descrizione: si tratta delle aree interessate da deboli o debolissimi processi insediativi, che conservano elevata naturalità, per la gran parte utilizzate per lo svolgimento di attività agricole, in cui si sviluppa un elemento di secondo livello della rete ecologica regionale.

Ricade all'interno di tale sub-ambito parte del territorio a vocazione agricola dei comuni di Castenedolo e Ghedi, caratterizzato dalla presenza di cascine agricole e adibite all'allevamento del bestiame, oltre che dalla presenza di residenze sparse e attività produttive-artigianali di piccole dimensioni.

Funzioni ammesse:

- le attività agricole e zootecniche;
- sono ammesse le opere di cui all’articolo 59 della L.r. n. 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 a questi assimilabili;
- le attività di escavazione di materiali inerti, secondo quanto stabilito dal Piano Cave vigente, a condizione che sia espresso parere favorevole da parte dell’E.N.A.C., in merito al rischio aeroportuale, e laddove non vi sia la presenza dei corridoi infrastrutturali previsti nel P.T.R.A.;
- 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’E.N.A.C., in merito al rischio aeroportuale, e laddove non vi sia la presenza dei corridoi infrastrutturali previsti nel P.T.R.A.;

Ai fini dell’applicazione di dette disposizioni, i comuni dovranno adeguare i propri P.G.T. ai disposti della delib. della G.r. 30 dicembre 2009, n. 8/10962, definendo il progetto di Rete Ecologica Comunale e la specifica disciplina.

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

- interventi ai sensi delle lett. da a) a d) del comma 1 dell’art. 27 della L.r. 12/05 e s.m.i.;
- ampliamento degli edifici esistenti, previsti negli strumenti urbanistici vigenti, senza cambio di destinazione d’uso in misura non superiore al 20% della superficie lorda di pavimento (slp) per le attività produttive, e sino ad un massimo del 10% della superficie lorda di pavimento (slp) per la funzione residenziale senza possibilità di incremento delle unità immobiliari.

Il comune di Castenedolo è già dotato del progetto di Rete Ecologica Comunale, compresa nel proprio Piano di Governo del Territorio approvato, quindi le disposizioni degli ultimi due capoversi non sono da tenere in considerazione. Lo stesso non può dirsi per Ghedi, che dovrà provvedere ad integrare il proprio PGT con il progetto di Rete Ecologica Comunale.

4.3.2 AREALE A1

L’areale A1 del P.T.R.A. (*indicato con linea continua di colore blu, nella figura seguente*), è quello corrispondente all’ellisse che circonda altri territori esterni all’ambito A (*indicato con linea continua di colore rosa, sempre nella figura seguente*), in particolare per Castenedolo: “...All’interno del perimetro dell’areale A1, oltre a quanto già descritto in merito all’ambito A, si riscontra quanto segue: risulta compreso nell’ambito l’intero sistema insediativo di Castenedolo; nell’ambito risulta compreso anche il versante della fascia collinare di Castenedolo, di rilevante interesse paesaggistico...”; per quanto riguarda il comune di Ghedi, ricade all’interno di tale areale, la porzione di territorio situata a nord del centro abitato e a sud del sedime aeroportuale militare.

Le previsioni del P.T.R.A. all’interno dell’Areele A1, ai sensi e per gli effetti del comma 6 dell’art. 20 della L.r. 12/2005 e s.m.i., sono orientative per la pianificazione comunale e per l’espressione del parere di compatibilità di cui al comma 8 dell’art. 13 della L.r. n. 12/05 e successive modifiche ed integrazioni.

In particolare il Documento di Piano del P.T.R.A., al paragrafo 6.2, riporta:

“Il governo del territorio nell’ areale A1 dovrà tenere conto degli aspetti infrastrutturali, della curva di isolivello a 60dB(A) dell’indice di valutazione del rumore aeroportuale LVA, nonché di una connessione a verde est/ovest, pertanto i P.G.T. dei comuni dovranno assumere in particolare:

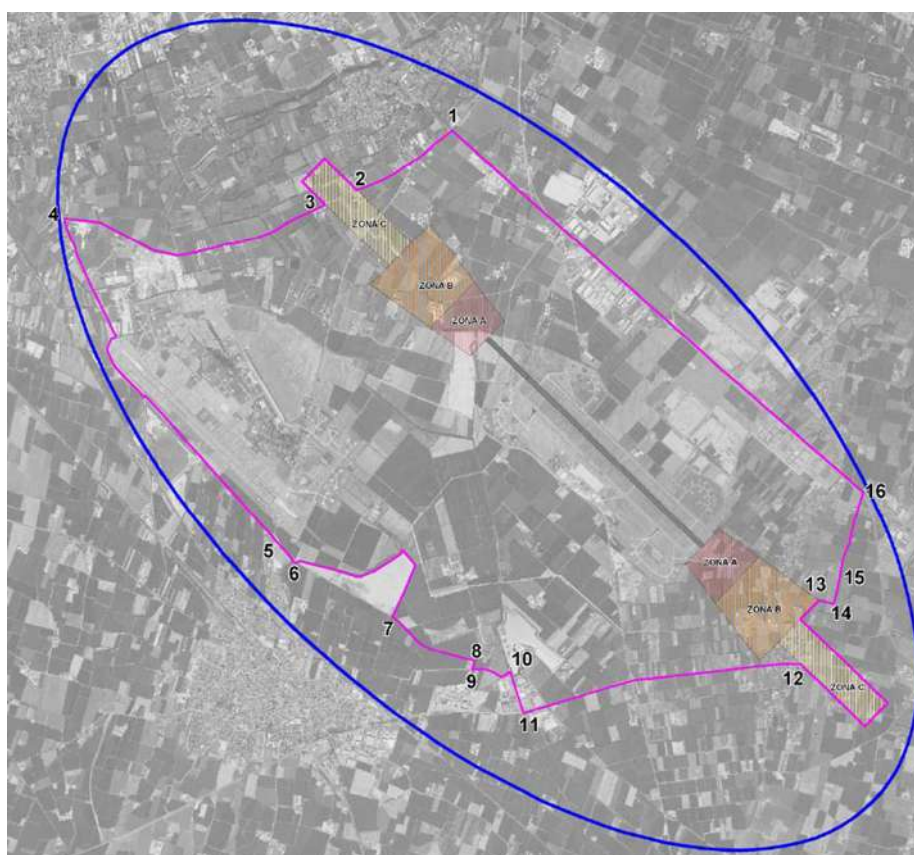
- *l’individuazione di corridoi di salvaguardia delle infrastrutture stradali che costituiscono la rete di trasporto del comparto aeroportuale (SP19-A4, SP 236, SP 668);*
- *la salvaguardia del territorio ricompreso nella curva di isolivello a 60 dB(A) di LVA, anche oltre il perimetro ricompreso nell’areale A1, per la definizione degli insediamenti residenziali (vedi tav 8 Organizzazione territoriale P.T.R.A.);*

- *l'individuazione di un corridoio a verde est/ovest con la funzione di connessione anche con il corridoio nord/sud della rete ecologica regionale (presente sul territorio di Montichiari);*

Il P.T.R.A. esercita la propria azione di orientamento riconoscendo i caratteri delle seguenti unità territoriali, la cui identificazione e perimetrazione cartografica viene demandata alle scelte dei P.G.T. comunali:

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

Nel paragrafo 7.4 del Documento di Piano del P.T.R.A. sono individuati gli **specifici indirizzi di pianificazione per l'areale A1**, perimetro che comprende anche parti del territorio di Castenedolo e di Ghedi esterne al Piano d'area.



Estratto tav 1.0 – Ambito territoriale di riferimento

Aree in stato di sostanziale naturalità

Per le parti di territorio prevalentemente agricole o vocate all'agricoltura, con poche aree boscate, classificate nel P.T.R.A. al paragrafo 6.2.1, il Documento di Piano, oltre a constatare la presenza di insediamenti isolati in gran parte agricoli, limitate residenze e attività produttive, stabilisce una serie di obiettivi di governo territoriale che dovranno essere considerati nella pianificazione comunale.

Obiettivi di governo territoriale:

Il P.T.R.A. persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

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

Indirizzi:

I comuni nei propri PGT:

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

Aree per attività estrattive

Parti di territorio di modesta entità interessati da attività estrattive, attive o cessate, espressamente identificate dal Piano Cave (per Castenedolo l’Ambito Territoriale Estrattivo ATEa05, localizzato sulla collina; mentre per Ghedi l’ATE38, l’ATE39 e alcune are estrattive dismesse, localizzate al confine con il comune di Castenedolo).

Sono presenti nella medesima unità territoriale siti adibiti a discarica, non presenti nella porzione di territorio comunale interessata dall’areale A1.

Obiettivi di governo territoriale:

Il P.T.R.A. persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

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

Indirizzi:

I comuni nei propri P.G.T.:

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

Sistemi insediativi residenziali

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

Obiettivi di governo territoriale:

Il P.T.R.A. persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- minimizzare il consumo di suolo escludendo dinamiche insediative che determinino dispersione edilizia;

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

Indirizzi:

I comuni nei propri P.G.T.:

- definiscono azioni per lo sviluppo della capacità insediativa residenziale improntate alla minimizzazione del consumo di suolo, privilegiando in primo luogo il recupero delle aree già oggetto di usi urbani e in subordine la trasformazione di aree di frangia la cui edificazione possa contribuire al consolidamento dei margini dell'area urbana, escludendo in ogni caso dinamiche insediative che determinino dispersione edilizia (formazione di nuovi insediamenti avulsi dal tessuto urbano consolidato, previsioni di nuova edificazione con bassa densità edilizia);
- limitano i processi di sviluppo residenziale nelle aree interessate da problematiche acustiche indotte dall'attività aeroportuale (aree comprese tra le curve isofoniche 60 dB(A) e 65 dB(A)) al solo ampliamento degli edifici esistenti, con l'obiettivo primario di contenere quanto più possibile l'aumento della popolazione insediata in dette aree;
- definiscono nuovi tronchi della rete stradale di livello comunale, coerentemente con le previsioni di interesse provinciale e regionale così come rappresentati sulla tavola grafica "Tav. n. 2 - Quadro di riferimento infrastrutturale" con l'obiettivo primario di garantire la massima organizzazione gerarchica del sistema delle infrastrutture stradali.

Sistemi insediativi per attività economiche

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

Obiettivi di governo territoriale:

Il P.T.R.A. persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- definire un modello spaziale per l'insediamento di nuove funzioni, che risultino coerenti con il modello assunto all'interno dell'Ambito A del P.T.R.A., in grado di preservare i corridoi infrastrutturali, di orientare le relazioni tra il costruito e lo spazio aperto, di dare coerenza tra sistema edificato e matrice agraria;
- indicare modelli di compensazione e di mitigazione ambientale la cui applicazione possa contribuire al rafforzamento dei caratteri strutturali del paesaggio.

Indirizzi:

I comuni nei propri PGT:

- definiscono le modalità di sviluppo delle aree con elevata vocazione per l'insediamento delle attività economiche, coerentemente con il modello assunto all'interno dell'Ambito A del P.T.R.A. così come descritto nella tavola grafica "Tav. n. 9 – Modello spaziale", preservando i necessari corridoi infrastrutturali, orientando le relazioni tra il costruito e lo spazio aperto coerentemente con la matrice agraria esistente;
- strutturano il sistema degli spazi pubblici e del verde coerentemente con la matrice agraria al fine di garantire i collegamenti ciclopedonali e di realizzare spine verdi di penetrazione con funzioni di elemento strutturale del paesaggio e di connessione ecologica;
- definiscono nuovi tronchi della rete stradale di livello comunale, coerentemente con le previsioni di interesse provinciale e regionale così come rappresentati sul documento "Tav. n. 2 - Quadro di riferimento infrastrutturale" con l'obiettivo primario di garantire la massima organizzazione gerarchica del sistema delle infrastrutture stradali;

- definiscono modalità di compensazione e di mitigazione ambientale, finalizzate al miglioramento dei valori ecologici della Rete Ecologica Regionale e locale e le aree oggetto di nuovo insediamento, in coerenza con quanto previsto nella tavola grafica “*Tav. n. 9 – Modello spaziale*”.

Altre aree

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

Obiettivi di governo territoriale:

Il P.T.R.A. persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

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

Indirizzi:

I comuni nei propri P.G.T.:

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

Aree comprese tra la curva di isolivello a 60 db(A) e quella a 65 db(A) di LVA.

Nel territorio dell’aerale A1 e all’esterno dello stesso, come rappresentato sulla tavola grafica 8.0, viene ricompresa la fascia tra le curve di isolivello a 65 e 60 dB(A) di LVA (zona A dell’intorno aeroportuale), della quale i comuni nella redazione dei P.G.T. dovranno tenere conto prevedendo solo l’ampliamento degli edifici esistenti.

5. IDENTIFICAZIONE AEROPORTO

L'aeroporto civile Gabriele D'Annunzio è localizzato in provincia di Brescia e ricade completamente all'interno del comune di Montichiari, ad esclusione di una piccola porzione della testata di decollo della pista, che interessa il territorio del comune di Castenedolo, confinante a nord.

L'aeroporto è localizzato a nord-ovest rispetto al centro abitato del comune di Montichiari, a confine con i comuni di Castenedolo e Ghedi, in una zona prevalentemente agricola; la zona a est dell'impianto aeroportuale è invece caratterizzata dalla presenza di cave e di zone produttive, disposte lungo la Strada Provinciale "Goltese" n. 236, principale arteria di collegamento tra il comune di Montichiari, i comuni limitrofi e il capoluogo di provincia (Brescia). Tale strada si collega, a nord dell'aeroporto, nel comune di Castenedolo, alla Tangenziale Est e quindi alla Tangenziale Sud e al casello autostradale di Brescia Est dell'Autostrada A4.

La porzione di territorio immediatamente a nord dell'aeroporto, nel comune di Castenedolo, è interessata dalla presenza della SP n. 37, che collega il territorio di Castenedolo a quello di Montichiari e della SP n. 668, che collega Castenedolo con Ghedi, passando dalla località Feniletti.

Una recente opera infrastrutturale, la SP n. 19 - Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari - interessa lo stesso territorio; immediatamente a sud di tale tracciato, è prevista inoltre la realizzazione della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità che, al momento del suo completamento, collegherà la città lombarda di Milano a quella veneta di Verona; al confine tra Montichiari e Castenedolo è inoltre prevista la realizzazione della stazione ferroviaria, in posizione nord-est rispetto alla pista di decollo.

L'Aeroporto Civile Gabriele D'Annunzio di Montichiari (Bs), sulla base dei dati reperiti dai siti internet dell'aeroporto e dell'E.N.A.C., è così identificato:

Codice ICAO/IATA: LIPO / VBS

Posizione: 45°25'44"N 010°19'50" E (WGS84)

Altezza: 108,5 m/sm

Piste: 14-32: 2.990 m (larghezza: 45 m)

Parcheggi aeromobili: n. 17

Classe di carico: PCN 69/F/B/W/T

Classe ICAO: 4 E

Fire Category: 8

NAV AIDS: ILS CAT IIIB, TVOR DME

Società di gestione: Aeroporto Valerio Catullo di Verona S.p.A.

Handler: D'Annunzio S.p.a. e Catullo S.p.a.

Distanza dalla città: 17 km da Brescia Città, 8 km da Montichiari

6. GESTIONE AEROPORTO E TERRITORIO

Le norme contenute nel Regolamento E.N.A.C., Edizione 7, Emendamento 2 del 20 ottobre 2011, trovano applicazione in riferimento all'aeroporto di Montichiari, in virtù della norma contenuta al capitolo 1 paragrafo 1.1 del citato Regolamento che prevede:

"Il presente regolamento si applica altresì agli aeroporti sui quali si svolge trasporto aereo commerciale con velivoli di massa al decollo superiore a 5700 kg o con 10 o più posti passeggeri".

Alla luce delle norme citate al precedente capitolo *"Inquadramento normativo"*, il rapporto aeroporto-territorio circostante e viceversa, risulta oggi disciplinato attraverso i seguenti strumenti:

1. *piano di sviluppo aeroportuale* – a cura del Gestore dell'aeroporto/E.N.A.C.
2. *mappe di vincolo e valutazione ostacoli al volo* – a cura E.N.A.C.;
3. ***Piano di Rischio Aeroportuale*** – a cura dei Comuni interessati Castenedolo, Ghedi e Montichiari.

Le indicazioni contenute nel *"Piano di sviluppo aeroportuale"* incidono sulla definizione delle *"Mappe di vincolo e valutazione degli ostacoli al volo"* che, a loro volta, determinano le scelte del Piano di Rischio Aeroportuale.

7 PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

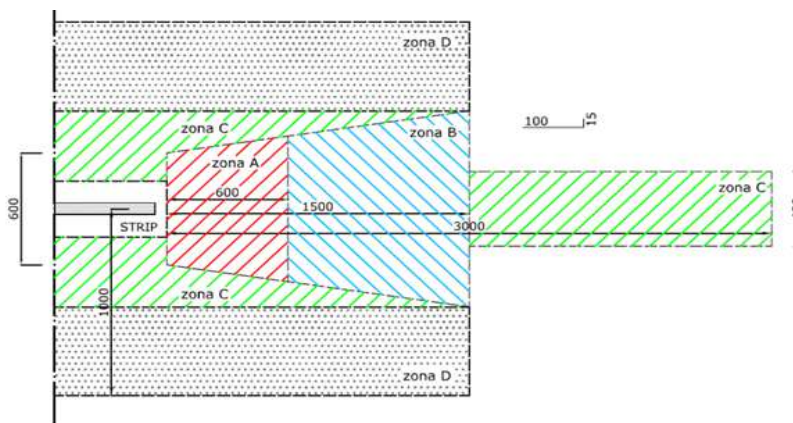
I piani di rischio sono documenti contenenti indicazioni e prescrizioni che hanno come scopo quello di rafforzare i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti.

I rischi si articolano in due principali tipologie, per ognuna delle quali il piano individua misure di controllo differenziate in funzione dell'evento associato:

- a) **Rischio generato dall'attività di volo nei confronti del territorio:** è il rischio cui è soggetto il territorio nelle aree limitrofe agli aeroporti, nell'eventualità di incidenti aeronautici. La mitigazione di tale tipo di rischio avviene mediante limitazione di presenza umana e individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti.
- b) **Rischio generato dal territorio nei confronti dell'attività di volo:** è il rischio generato da alcune attività sul territorio in quanto potenzialmente pericolose per la sicurezza della navigazione aerea. Rientrano tra queste quelle attività che comportano riduzioni o distorsioni della visione o richiamo per la fauna selvatica.

Le norme dell'art. 707 - Determinazione delle zone soggette a limitazioni del “Codice della Navigazione – Parte Aeronautica” (D.lgs n. 96/2005 e D.lgs n. 151/2006) sono attuate attraverso le disposizioni del Capitolo 9, paragrafo 6 del Regolamento E.N.A.C., Edizione 2, Emendamento 7 del 20 ottobre 2011, non esistendo allo stato ulteriori normative nazionali e/o regionali in materia.

Le aree esterne al sedime aeroportuale alle quali si applicano le prescrizioni di cui sopra, sono definite nella seguente immagine (Piste di Volo di Codice 3 e 4, Emendamento 2 del 20 ottobre 2011, Capitolo 9 - 8).



Quote in metri

Zone di tutela per piste di volo di codice 3 e 4 (estratto dal Regolamento ENAC)

Le indicazioni e le prescrizioni che costituiranno il Piano di Rischio Aeroportuale (di seguito P.R.A., *n.d.r.*) sono finalizzate a mitigare eventuali conseguenze di un incidente e sono basate sulla limitazione di presenza umana e sull'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli eventuali incidenti.

La regolamentazione relativa ai piani di rischio si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, con la precisazione che le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, è riferita solamente alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, che comportano aumento del carico antropico.

Il Piano dunque, pur in presenza di attività o edifici anche palesemente incompatibili, non produce effetti ablatori né interdittivi delle attività presenti. Non vengono dunque inseriti divieti o limiti concernenti tali realtà, salvo i divieti di mutamenti di destinazione d'uso comportanti aumento della presenza umana.

Saranno invece sempre ammissibili i mutamenti delle destinazioni d'uso comportanti riduzione del carico antropico.

Il punto 9.6.6 del Regolamento E.N.A.C. sopra citato fornisce le prescrizioni seguenti per la redazione dei P.R.A.; fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio.

Per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni devono articolare e dettagliare nei propri piani di rischio e in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.

Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle **zone di tutela A, B e C** vanno evitati:

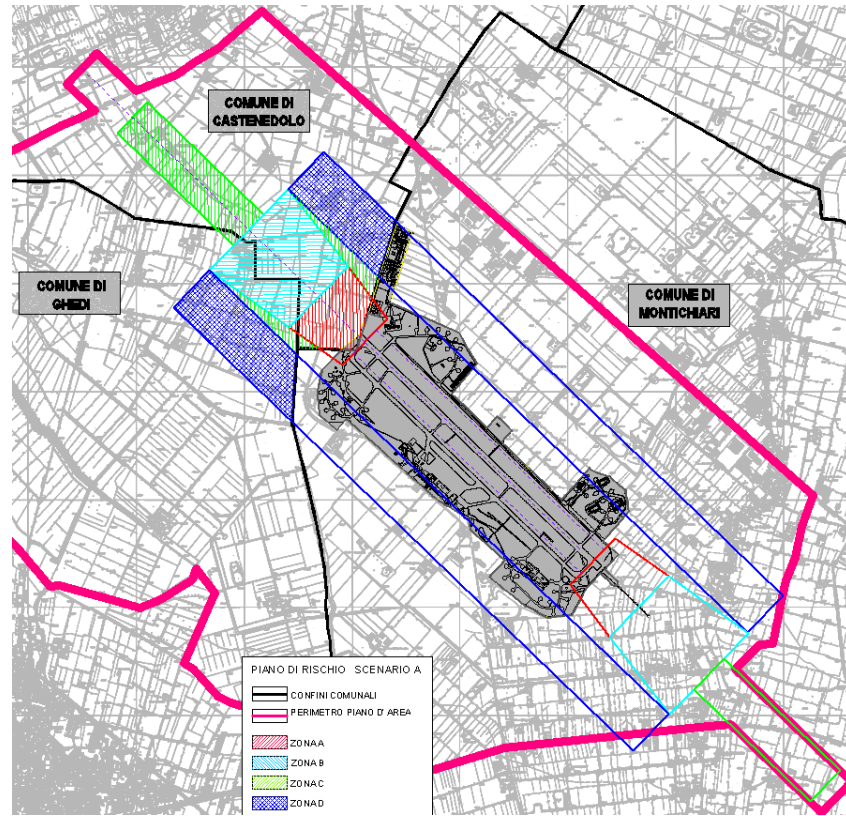
- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Nella redazione dei propri piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio. Il punto 9.6.7 del Regolamento E.N.A.C. prescrive che il P.R.A. è redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più comuni, il piano è redatto in maniera coordinata.

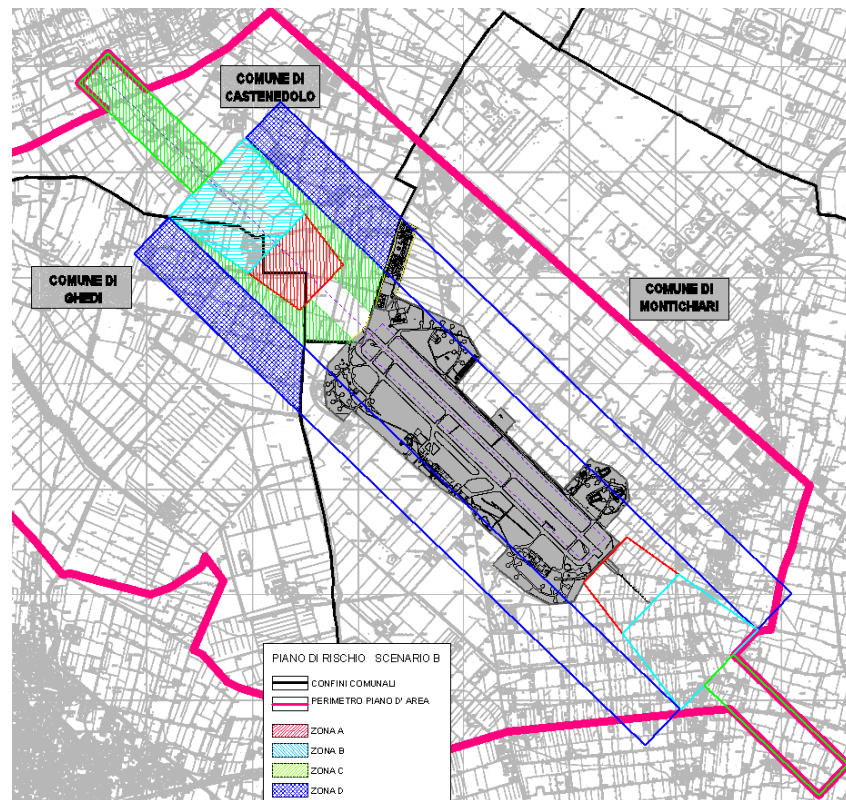
Nel caso dell'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" sono state analizzate sia la situazione attuale (scenario A – medio termine), sia la possibilità di sviluppo dell'aeroporto (scenario B – lungo termine), come indicato dal vigente Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto di Montichiari.

Gli scenari così definiti sono:

1. **Scenario A:** stato di fatto – medio termine (*pista corta*);
2. **Scenario B:** prospettiva di sviluppo - lungo termine (*pista lunga*).



Zone di tutela decollo scenario A (pista corta)



Zone di tutela decollo scenario B (pista lunga)

Di seguito viene riportata la tabella con le **superfici interessate dalle zone di tutela**, per la testata 14 (decollo), suddivise per i due comuni di Castenedolo e di Ghedi, nei due scenari descritti (A e B).

Per quanto riguarda le superfici che interessano il territorio comunale di Montichiari, si è ritenuto che le stesse saranno descritte e analizzate all'interno del relativo Piano di Rischio, redatto dal comune interessato.

<i>Scenario A</i>	<i>Comune di Castenedolo</i>	<i>Comune di Ghedi</i>
<i>Zona di Tutela A</i>	c.a. 295.750 m ²	c.a. 6.500 m ²
<i>Zona di Tutela B</i>	c.a. 531.050 m ²	c.a. 285.700 m ²
<i>Zona di Tutela C</i>	c.a. 727.900 m ²	c.a. 92.100 m ²
<i>Zona di Tutela D</i>	c.a. 505.800 m ²	c.a. 648.600 m ²

<i>Scenario B</i>	<i>Comune di Castenedolo</i>	<i>Comune di Ghedi</i>
<i>Zona di Tutela A</i>	c.a. 301.050 m ²	c.a. 111.450 m ²
<i>Zona di Tutela B</i>	c.a. 648.656 m ²	c.a. 168.094 m ²
<i>Zona di Tutela C</i>	c.a. 1.007.825 m ²	c.a. 228.448 m ²
<i>Zona di Tutela D</i>	c.a. 830.663 m ²	c.a. 925.327 m ²

L'E.N.A.C., in attuazione dell'art 5 della Circolare E.N.A.C. APT 33 del 30 agosto 2010, ha indicato come base di riferimento per lo sviluppo del P.R.A., la cartografia pubblicata sul sito dell'E.N.A.V. AIP, dove la STRIP da considerare è quella attuale, con dimensioni 2930x300 m, corrispondente quindi allo *SCENARIO A*.

Il P.R.A. è stato inoltre perfezionato sulla base delle approfondite indicazioni fornite dall'E.N.A.C. in data 28 febbraio 2013 a seguito della richiesta inoltrata all'Ente da parte dell'arch. Laura Montini (uno dei tecnici estensori del Piano di Rischio relativo al territorio del comune di Montichiari), riguardante l'individuazione dell'esatto punto della pista da cui partire per la localizzazione delle zone di tutela.

Per una maggiore completezza del presente Piano di Rischio si è comunque deciso di valutare entrambi gli scenari indicati nel P.T.R.A. dell'aeroporto di Montichiari che, al capitolo 5 *"Scelte programmatiche degli scenari di sviluppo"* riporta quanto segue:

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

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

L'esame dello scenario a lungo termine mette in evidenza l'elevata incertezza del verificarsi degli eventi descritti a partire dall'effettiva realizzazione del sistema ferroviario AC/AV, condizione necessaria perché il bacino geografico di riferimento dell'aeroporto possa sensibilmente crescere. Da tali considerazioni è dunque possibile ritenere che il PTRA Montichiari debba assumere lo scenario di medio termine quale riferimento per l'elaborazione delle decisioni di governo del territorio e delle conseguenti azioni di piano in termini di sviluppo e tutela. Inoltre si ritiene che il PTRA debba riconoscere che lo scenario di lungo termine risulti possibile, indipendentemente dalla datazione, esercitando le necessarie azioni di salvaguardia per preservare l'idoneità del sistema territoriale coinvolto nell'ipotetico sviluppo."

La prima attività finalizzata all’elaborazione del Piano è consistita nella sovrapposizione delle geometrie previste dal Regolamento E.N.A.C. sulla base cartografica degli strumenti urbanistici vigenti (vedi allegati 2 e 3 alla presente relazione).

Tale sovrapposizione si è resa indispensabile in particolare per definire le aree soggette alle limitazioni per la testata nord-ovest, le quali interessano per la maggior parte il territorio del comune di Castenedolo e aree più limitate del comune di Ghedi.

Per mezzo di tale sovrapposizione, sono state individuate anche le diverse destinazioni d’uso delle aree, determinate dagli strumenti urbanistici (P.G.T.) in vigore nei due comuni o nei conseguenti progetti di variante, interessate dalle zone di tutela del P.R.A..

Si sono quindi effettuate le valutazioni necessarie, circa l’interazione tra le previsioni della normativa dello strumento urbanistico vigente e le zone di tutela del P.R.A.; si sono inoltre effettuate le valutazioni necessarie, circa l’interazione tra le previsioni della normativa del progetto di Variante allo strumento urbanistico vigente e le zone di tutela del P.R.A..

Dalla valutazione di dette interazioni è stata redatta la normativa del P.R.A., che dovrà integrare opportunamente la normativa dello strumento urbanistico vigente, mediante la conseguente prevista Variante di recepimento.

Sinteticamente, in relazione alle zone omogenee previste dagli **STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI VIGENTI** ricadenti entro le zone di tutela a partire dalla testata 14 (decollo), si è rilevata la situazione riportata nelle tabelle seguenti.

Vedi tavole allegate al presente Piano:

Tavola P02.1 *“Pianificazione vigente d’area e zone di tutela”* (scenario A)

Tavola P02.2 *“Pianificazione vigente d’area e zone di tutela”* (scenario B)

SCENARIO A

<i>Comune di Castenedolo</i>	<i>Destinazione di Zona P.G.T. vigente</i>		
<i>Zona di tutela A</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area		c.a. 295.750 m ²
<i>Zona di tutela B</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area		c.a. 531.050 m ²
<i>Zona di tutela C</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area		c.a. 727.900 m ²
<i>Zona di tutela D</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area		c.a. 505.800 m ²
<i>Comune di Ghedi</i>	<i>Destinazione di Zona P.G.T. vigente</i>		
<i>Zona di tutela A</i>	- Aree estrattive attive	c.a. 6.500 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area c.a. 6.500 m ²
<i>Zona di tutela B</i>	- E1 Agricola produttiva	c.a.172.400 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area c.a. 285.700 m ²
	- Edifici rurali di interesse storico		
<i>Zona di tutela C</i>	- Aree estrattive attive	c.a. 113.300 m ²	
	- E1 Agricola produttiva	c.a. 52.600 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area c.a. 92.100 m ²
	- Aree estrattive attive	c.a. 39.500 m ²	
<i>Zona di tutela D</i>	- E1 Agricola produttiva	c.a. 634.900 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale Regionale d'Area c.a. 648.600 m ²
	- Aree estrattive attive	c.a. 13.700 m ²	

Riassumendo la situazione dello **SCENARIO A**

Zona A		<i>Area m²</i>	<i>TOT: m²</i>
Castenedolo	97,8 %	c.a. 295.750 m ²	302.250 m ²
Ghedi	2,2%	c.a. 6.500 m ²	
Zona B			
Castenedolo	65,0 %	c.a. 531.050 m ²	816.750 m ²
Ghedi	35,0 %	c.a. 285.700 m ²	
Zona C			
Castenedolo	88,8 %	c.a. 727.900 m ²	820.000 m ²
Ghedi	11,28 %	c.a. 92.100 m ²	
Zona D			
Castenedolo	43,8 %	c.a. 505.800 m ²	1.154.400 m ²
Ghedi	56,2 %	c.a. 648.600 m ²	

SCENARIO B

<i>Comune di Castenedolo</i>		<i>Destinazione di Zona P.G.T. vigente</i>	
<i>Zona di tutela A</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area	c.a. 301.050 m ²	
<i>Zona di tutela B</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area	c.a. 648.656 m ²	
<i>Zona di tutela C</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area	c.a. 1.007.825 m ²	
<i>Zona di tutela D</i>	- Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area	c.a. 830.663 m ²	
<i>Comune di Ghedi</i>		<i>Destinazione di Zona P.G.T. vigente</i>	
<i>Zona di tutela A</i>	- Aree estrattive attive	c.a. 69.060 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area c.a. 111.450 m ²
	- E1 agricola produttiva	c.a. 42.390 m ²	
<i>Zona di tutela B</i>	- E1 Agricola produttiva	c.a.168.094 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area c.a. 168.094 m ²
	- Edifici rurali di interesse storico		
<i>Zona di tutela C</i>	- E1 Agricola produttiva	c.a. 142.418 m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area c.a. 228.448 m ²
	- Aree estrattive attive	c.a. 86.030 m ²	
<i>Zona di tutela D</i>	- E1 Agricola produttiva	c.a. 906.551m ²	Area sottoposta a vincolo temporaneo dal Piano Territoriale d’Area c.a. 925.327 m ²
	- Aree estrattive attive	c.a. 18.776 m ²	

Riassumendo la situazione dello **SCENARIO B**

Zona A		<i>Area m²</i>	<i>TOT: m²</i>
Castenedolo	73 %	301.050	412.500
Ghedi	27 %	111.450	
Zona B			
Castenedolo	79,4 %	648.656	816.750
Ghedi	20,6 %	168.094	
Zona C			
Castenedolo	81,5%	1.007.825	1.236.273
Ghedi	18,5 %	228.448	
Zona D			
Castenedolo	47,3 %	830.663	1.755.990
Ghedi	52,7 %	925.327	

Di seguito vengono riportati i volumi esistenti e quelli realizzabili nelle quattro zone di tutela considerando la pianificazione vigente (vedi allegato 2 "Localizzazione edifici", allegato 4 "Indagine edifici in zone di tutela", tav P02.1 "Pianificazione vigente e zone di tutela – scenario A" e tav P02.2 "Pianificazione vigente e zone di tutela – scenario B").

SCENARIO A

Comune	Toponimo	Scheda	Volume [m ³]		Tot. [m ³]	
			realizzati	realizzabili	realizzati	realizzabili
Zona A						
Castenedolo	-	-	-	-	-	-
Ghedi	-	-	-	-		
Zona B						
Castenedolo	-	-	-	-	29.052	2.905
Ghedi	Cascina Novara	14	29.052	2.905		
Zona C						
Castenedolo	Ancelotti	3	1.261	359	42.751	4.523
	Feniletti Sera	5	15.265	1 689		
	Cascina Feniletto	6	15.502	2 475		
Ghedi	-	-	-	-		
Zona D						
Castenedolo	Cascina Rodenga	18	31.545	6.391	41.115	7.977
	Cascina Fenil Nuovo Rodenga	19	9.570	1.586		
Ghedi	-	-	-	-		

SCENARIO B

Comune	Toponimo	Scheda	Volume [m ³]		Tot. [m ³]	
			realizzati	realizzabili	realizzati	realizzabili
Zona A						
Castenedolo	-	-	-	-	-	-
Ghedi	-	-	-	-		
Zona B						
Castenedolo	-	-	-	-	38.388	3.837
Ghedi	Cascina Novara	14	29.052	2.905		
	Villa La Libera	13	9.336	932		
Zona C						
Castenedolo	Ancelotti	3	1.261	359	50.624	7.178
	Feniletti Sera	5	15.265	1 689		
	Cascina Feniletto	6	15.502	2 475		
	Cascina S.Francesco	8	10.723	947		
	-	9	600	40		
	Allevamento Salvi	11	4.873	1.428		
Ghedi	Villa La Libera	13	2.400	240		
Zona D						
Castenedolo	Cascina Rodenga	18	31.545	6.391	94.387	21.806
	C.Fenil NuovoRodenga	19	9.570	1.586		
	Azienda Valbona	2	33.044	11.807		
Ghedi	-	16	20.228	2.022		

Per la definizione delle superfici e delle altezze (e quindi dei volumi) dei fabbricati esistenti, si è fatto riferimento ai dati estrapolati dal Sistema Informativo Territoriale (DB Topografico) per il Comune di Castenedolo e ai dati forniti dall’ Ufficio tecnico per il comune di Ghedi.

Per quanto riguarda la definizione dei volumi realizzabili si è fatto riferimento rispettivamente a:

- comune di Ghedi: (dato fornito dall’Ufficio tecnico comunale)

Il calcolo è stato effettuato secondo i criteri stabiliti nell’art.14 delle Norme tecniche di attuazione: “Fasce di rispetto e arretramento dell’edificazione”, paragrafo 8: *“per gli interventi da realizzare in aree poste entro la perimetrazione del Piano d’Area dell’Aeroporto G.D’Annunzio, si rimanda alle norme del P.T.R.A.M. approvato con D.C.R. 6 dicembre 2011, n. 298”*

- comune di Castenedolo: il calcolo è stato effettuato secondo i criteri stabiliti nell’art 13 - *“Piano territoriale regionale d’area dell’Aeroporto civile di Montichiari”* delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, secondo il quale per le nuove costruzioni, relative ai soli interventi di ampliamento di edifici esistenti, non comportanti cambio di destinazione d’uso è previsto, per le attività produttive sino a un massimo del 20% della superficie lorda di pavimento esistente, mentre per la funzione residenziale sino a un massimo del 10 %, senza possibilità d’incremento delle unità immobiliari. Quindi per determinare i metri cubi realizzabili, la superficie coperta (dato desunto dal DB topografico) è stata moltiplicata per l’altezza media (3 m nel caso di edifici residenziali a prevalenza su piano unico o per 6 m nel caso di due piani; per gli edifici produttivi si è utilizzata un’altezza media di 5 m).

Di seguito vengono riportati i **dati relativi al CARICO ANTROPICO (esistente e incremento previsto) all’interno delle zone di tutela**, per entrambi gli scenari previsti dal P.T.R.A (vedi allegato 4 *“Indagine edifici in zone di tutela”*), secondo le indicazioni della pianificazione vigente:

<i>ESISTENTI</i>	<i>Scenario A</i>		<i>Scenario B</i>	
	<i>esistente</i>	<i>previsione</i>	<i>esistente</i>	<i>previsione</i>
Zona di Tutela A				
Zona di tutela A+B			25	
Zona di Tutela B	25			
Zona di tutela B+C			7	
Zona di Tutela C	119	19	133	19
Zona di tutela B+C+D			23	
Zona di Tutela D	5		5	
TOTALE	149	19	193	19

Nota: il calcolo del carico antropico è stato effettuato dividendo le volumetrie ottenute per 150 mc/ab.

Nelle tabelle seguenti vengono riportati i **volumi esistenti e quelli realizzabili** e i **dati relativi al CARICO ANTROPICO** nelle quattro zone di tutela, calcolati facendo riferimento alle norme del presente Piano di Rischio, per entrambi gli scenari previsti dal P.T.R.A. (vedi allegato 2 *“Localizzazione edifici”*, allegato 4 *“Indagine edifici in zone di tutela”*, tav P03 *“Organizzazione territoriale PTR A e sovrapposizione piano di rischio”*).

COMUNE	ZONA TUTELA	SUB-AMBITO PTR	SCHEDA n°	SUPERFICI mq	VOLUME mc					CARICO ANTROPICO							TOT.			
					AGRICOLO		RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO AEROPORTO	ESISTENTE (dati forniti da uffici comunali)				PREVISTO (150 mc/ab)						
					ABIT.	ATTREZZ.				AGRICOLO ABIT. ATTREZZ.	RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO	AGRICOLO ABIT. ATTREZZ.	RESID.	PRODUT.		ATTIVITA' SUPPORTO AEROPORTO		
CASTENEDOLO	A	T2		295.750					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	da determinare	
	B	T2		409.580					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	-	11	
		T3-1		66.500						0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T3-2		54.970	1.650	5.497				0	0	0	0	0	0	11	0	0		
	C	T2		119.350					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	227
		T3-1		210.070						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		T3-2		365.290	10.960	36.530					0	0	0	0	73	0	0	0	0	
			3		1 261 (e)						7	0	0	0	0	0	0	0	0	
					63															
		5	13.600			15 265 (e)				0	80	0	0	0	0	23	0	0		
		6	19.590			8 898 (e)	7 930 (e)			0	32	0	0	0	0	12	0	0		
					1.780															
	D	T2		241.930					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	24
			18		31 545 (e)					DISMESSO										
			19		9 570 (e)					5	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T3-1		167.637					0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T3-3		2.980					0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		T3-5		93.253	2.798	9.325				0	0	0	0	19	0	0	0	0		
	totali parziali									124				138				262		
	GHEDI	A	T2		6.500					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	da determinare
B		T2		184.500					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	33	
		T2/ T3-2	14	62.800	29 052 (e)					25	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T3-5		38.400	1.152	3.840				0	0	0	0	8	0	0	0	0		
C		T2		72.280					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	4
		T3-2		9.460	283	946				0	0	0	0	2	0	0	0	0		
		T3-5		10.360	310	1.035				0	0	0	0	2	0	0	0	0		
D		T2		14.505					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	100
	T3-5		499.095	14.970	50.000				0	0	0	0	100	0	0	0	0			
totali parziali									25				112				137			
									ESISTENTE				PREVISTO							
TOT. SCENARIO A									149				250				399			

(e) = volumi esistenti

COMUNE	ZONA TUTELA	SUB-AMBITO PTR	SCHEDE n°	SUPERFICI mq	VOLUME mc					CARICO ANTROPICO							TOT.				
					AGRICOLO		RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO AEROPORTO	ESISTENTE (dati forniti da uffici comunali)				PREVISTO (150 mc/ab)							
					ABIT.	ATTREZZ.				AGRICOLO ABIT. ATTREZZ.	RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO	AGRICOLO ABIT. ATTREZZ.	RESID.	PRODUT.		ATTIVITA' SUPPORTO AEROPORTO			
CASTENEDOLO	A	T1		298.000					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	da determinare		
		T3-1		3.050						0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	B	T2		22.672					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	70	
		T3-1		274.100						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T3-2		351.884	10.556	35.188				0	0	0	0	70	0	11	0	0	0		
	C	T2		341.414					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	262	
		T3-1		82.293						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		3		523.858	12.772	38.482					0	0	0	0	85	0	0	0	0		0
					1 261 (e)						7	0	0	0	0	0	0	0	0		0
		5		13.600							0	80	0	0	0	23	0	0	0		0
		6		19.590							0	32	0	0	0	12	0	0	0		0
									7 930 (e)												
		8			10 723 (e)						8	0	0	0	0	4	0	0	0		0
						526															
		9		807							0	4	0	0	0	1	0	0	0		0
	11			4 873 (e)						1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	T3-5		25.263	758	2.526					0	0	0	0	5	0	0	0	0	0		
	D	T2		241.930,00					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	95	
			18		31 545 (e)					DISMESSO											
			19		9 570 (e)					5	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		T3-1		174.276						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
T3-3			4.838						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
T3-5			409.619	12.289	7.918					0	0	0	0	82	0	0	0	0	0		
	2			33 044 (e)					8	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
totali parziali									145				282				427				

COMUNE	ZONA TUTELA	SUB-AMBITO PTRA	SCHEDA n°	SUPERFICI mq	VOLUME mc					CARICO ANTROPICO								TOT.		
					AGRICOLO		RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO AEROPORTO	ESISTENTE (dati forniti da uffici comunali)				PREVISTO (150 mc/ab)						
					ABIT.	ATTREZZ.				AGRICOLO ABIT. ATTREZZ.	RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO	AGRICOLO ABIT. ATTREZZ.	RESID.	PRODUT.	ATTIVITA' SUPPORTO AEROPORTO			
GHEDI	A	T2		111.450					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	da determinare	
	B	T2		4.063					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	48	
		T3-2	14		164.031	0	0				25	0	0	0	0	0	0	0		
			13 (1)				29 052 (e)					23	0	0	0	0	0	0		0
	C	T2		147.365					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	16	
		T3-5			81.083	2.432	5.708				0	0	0	0	16	0	0	0		
			13 (2)				2 400 (e)					0	0	0	0	0	0	0	0	
	D	T2			150.891					da determinare	0	0	0	0	0	0	0	0	da determinare	154
		T3-5			774.436	23.233	57.215				0	0	0	0	154	0	0	0	0	
			16				20 228 (e)					0	0	0	0	0	0	0	0	
									totali parziali	48				170				218		
									ESISTENTE				PREVISTO							
									TOT. SCENARIO B	193				452				645		

(e) = volumi esistenti

Per la definizione del **CARICO ANTROPICO** all'interno delle zone di tutela, sono state calcolate le potenzialità edificatorie di tutte le aree comprese all'interno di tali zone, facendo riferimento alla normativa prevista dal presente Piano di Rischio aeroportuale.

Nel calcolo dei volumi agricoli (abitazioni e attrezzature), residenziali e produttivi realizzabili, si è tenuto conto dei volumi già esistenti all'interno di ciascun sub-ambito che caratterizza le quattro zone di tutela.

Per la determinazione della capacità insediativa agricola teorica prevista, in attuazione dell'art. 59 della LR 12/2005 e s.m.i, si è tenuto conto della sola superficie agricola delle aree, escludendo dal conteggio potenziali trasferimenti perequativi di edificabilità da superfici aziendali esterne alle zone di tutela considerate, ovvero esistenti in altri comuni contermini, poiché, ignorando la consistenza aziendale delle proprietà presenti, non è possibile effettuare detta simulazione di calcolo.

Si sottolinea che le superfici ricadenti all'interno del sub-ambito T3-3 (destinazione produttiva prevista dal PTR) non sono state considerate in quanto irrilevanti per estensione, inoltre il successivo progetto di Variante al P.G.T. del comune di Castenedolo, dove sono collocate tali aree, non prevederà nessun cambio di destinazione d'uso di tali zone, ma si limiterà a confermare le destinazioni agricole esistenti.

Il carico antropico totale per lo **SCENARIO A** ammonta a **399 abitanti** di cui 149 abitanti sono esistenti e 250 sono previsti. Di detti nuovi abitanti teoricamente previsti si sottolinea che la maggior parte (n. 204 pari all' 81%) è conseguente alla realizzazione potenziale di nuove abitazione ad uso esclusivamente agricolo.

Il carico antropico totale per lo **SCENARIO B** ammonta a **645 abitanti** di cui 193 abitanti sono esistenti e 452 sono previsti.

8. CONTENUTI DEL PIANO DI RISCHIO

Nel capitolo 5 "*Contenuti minimi di un piano di rischio*", della Circolare APT-33 del 30 agosto 2010, vengono elencati i documenti tipo e i relativi contenuti minimi che devono costituire un piano di rischio:

- *P01* : "*elaborato grafico contenente la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale viene riportata l'impronta delle aree di tutela. In tale tavola, se il piano interessa il territorio di più comuni, vanno riportati i confini degli stessi. Il posizionamento delle aree di tutela va effettuato tenendo conto dell'ubicazione della pista di volo e della strip pubblicati dall'ENAV nell'AIP; i dati sono disponibili presso le Direzioni Aeroportuali ENAC di competenza*".

Tale elaborato è sostituito dagli allegati alla presente relazione:

- *Allegato n.1 "Inquadramento generale"*: sull'ortofotogrammetrico dal quale risulta visibile il territorio interessato dall'aeroporto e dalla sua pista, vengono indicati i confini comunali e il perimetro del P.T.R.A.;
- *Allegato n.2 "Localizzazione edifici – scenario A /scenario B"*: sulla base aerofotogrammetrica dei comuni di Castenedolo, Ghedi e Montichiari sono state posizionate le zone di tutela tenendo conto dell'ubicazione della pista di volo e della strip attuale con dimensioni 2930x300 m; sono stati individuati i confini comunali e il perimetro del P.T.R.A.; infine sono stati individuati e numerati tutti gli edifici ricadenti nelle zone di tutela ai quali corrisponde una specifica scheda di rilievo, in seguito illustrata (vedi allegato 4);
- *Allegato n.3 "Infrastrutture e reti – scenario A /scenario B"*: sulla base aerofotogrammetrica dei comuni di Castenedolo, Ghedi e Montichiari sono state posizionate le zone di tutela tenendo conto dell'ubicazione della pista di volo e della strip attuale con dimensioni 2930x300 m; sono stati individuati i confini comunali e il perimetro del P.T.R.A.; infine sono stati individuati tutti i tracciati infrastrutturali esistenti e di progetto (tra cui la AC/AV con la sua stazione) e la rete di distribuzione del gas; infine, sono stati individuati anche in questi allegati tutti gli edifici ricadenti nelle zone di tutela ai quali corrisponde una specifica scheda di rilievo in seguito illustrata (vedi allegato 4 - Indagine edifici in zone di tutela);

- *P02* : "*elaborato grafico nel quale, all'interno dell'impronta delle aree di tutela, vengono riportate le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. La tavola dovrà contenere una tabella con indicazione per ogni zona di tutela dei volumi (espressi in m³) esistenti (e quindi già realizzati) e di quelli realizzabili secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti*" (elaborati realizzati per entrambi gli scenari).

- *Tav P02.1 e P02.2 "Pianificazione vigente e zone di tutela" (scenario A e B)*: all'interno di queste tavole sono state posizionate le zone di tutela tenendo conto dell'ubicazione della pista di volo e della strip attuale con dimensioni 2930x300 m; sono state inserite inoltre le tavole della pianificazione vigente di ogni comune (P.G.T. approvato nell'ottobre 2011 per il comune di Castenedolo; P.G.T.-Variante 1 approvata in novembre 2011 per il comune di Ghedi; P.G.T. approvato in giugno 2013 per il comune di Montichiari); sono state inserite inoltre le tabelle con l'individuazione dei metri cubi realizzati e realizzabili per gli edifici o i complessi agricoli ricadenti all'interno delle zone di tutela, oltre alla tabella che individua la quantità di superficie di ogni singolo comune ricadente all'interno delle zone di tutela.
- *Allegato n.4 "Indagine edifici in zone di tutela"*: (allegato alla relazione) per ogni edificio individuato all'interno dell'allegato n.2 è stata compilata una scheda di rilievo, identificata sulla carta con una numerazione progressiva.

I dati inseriti nella scheda riguardano:

- comune di appartenenza;
- indirizzo;
- toponimo: individuato solo se presente;
- vincolo: eventuale vincolo legislativo presente, per evidenziare gli edifici sottoposti a tutela monumentale dall’art. 10 del Decreto Legislativo. n. 42 del 24 gennaio 2004 o da decreto ministeriale apposito. La mancata individuazione del vincolo è attribuita a edifici che non sono sottoposti a norme specifiche di tutela monumentale;
- destinazione d’uso principale;
- destinazione d’uso secondaria;
- numero dei residenti;
- numero degli addetti: per le aziende agricole e per le attività;
- note: contiene note particolari sul numero dei residenti e degli addetti e l’eventuale indicazione dell’articolo delle Norme di attuazione dello strumento urbanistico generale vigente;
- metri cubi realizzati: metri cubi esistenti;
- metri cubi realizzabili **;
- nei campi “Zone di tutela” e “Adiacente/limitrofo alle zone di tutela” viene indicato in quale zona di tutela ricade l’edificio o se è limitrofo ad una di queste (distinto nei due scenari A e B individuati dal P.T.R.A. dell’aeroporto di Montichiari);
- immagini fotografiche: per una più veloce localizzazione sono state inserite una fotografia e un estratto dell’ortofotogrammetria.

- R01: “ relazione nella quale venga principalmente valutata la coerenza degli strumenti urbanistici vigenti con le misure di tutela previste nel regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti; la valutazione va condotta tenendo conto della tabella di confronto riportata in tavola P02. A seguito della valutazione di coerenza nel documento dovranno essere indicate le eventuali misure correttive da apportare alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti al fine di renderli coerenti con quanto sopra. Tali misure potranno prevedere la ridefinizione delle attività compatibili e l’adeguamento/riduzione degli indici di edificabilità previsti negli strumenti urbanistici”.

- R01 “Relazione e norme tecniche”

Infine, per una più facile lettura delle previsioni del P.T.R.A approvato, redatto su un’ortofotogrammetria a larga scala nella quale i territori sono poco riconoscibili, si è provveduto alla sua trascrizione sui voli aerofotogrammetrici dei comuni interessati:

- Tav P03 “Organizzazione territoriale PTRA e sovrapposizione piano di rischio” : all’interno di questa tavola sono stati evidenziati tutti gli “Ambiti” e i “Sub-Ambiti” indicati all’interno delle tavole del PTRA, inoltre sono stati indicati tutti i tracciati della viabilità e delle infrastrutture per il trasporto esistenti e in progetto; infine sono state sovrapposte le “zone di tutela” del piano di rischio per lo scenario A (e per lo scenario B – vedi allegato n.5).

9. NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

9.1 PREMESSA

Le Norme di attuazione del presente Piano di Rischio Aeroportuale (di seguito P.R.A., *n.d.r.*) dell'aeroporto "Gabriele d'Annunzio" di Montichiari in provincia di Brescia, relativo al territorio dei **comuni di Castenedolo** (Bs) e di **Ghedì** (Bs), sono redatte ai sensi del Titolo III°, Capo III°, art. 707 del D.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 "Codice della Navigazione Aerea", come modificato dal D.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 e successive modifiche e integrazioni, accolgono le prescrizioni del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti – Edizione II°, Emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011, Capitolo 9 - paragrafo 6: Piani di Rischio", il cui contenuto è stato successivamente recepito nell'Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011, e le indicazioni contenute nella Circolare E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, *n.d.r.*), APT 33 del 30 agosto 2010 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione".

Considerato che il territorio di entrambi i comuni è parzialmente interessato dalle operazioni di decollo degli aeromobili che utilizzano lo scalo aeroportuale di Montichiari; preso atto che il comune di Ghedi non è interessato dal tracciato della pista, ma solamente dalle zone di tutela da questa generate, mentre il comune di Castenedolo è interessato solo in minima parte dalla testata di decollo nord-ovest della pista, la n.14; in ottemperanza al paragrafo 6.7 del sopra citato "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", il P.R.A. è stato redatto in maniera coordinata tra i due comuni interessati.

L'altra testata della pista, la n. 32, come l'intero impianto aeroportuale, ricadono invece nel territorio di Montichiari, per il quale è stato redatto un ulteriore specifico Piano di Rischio, comunque coordinato con il presente strumento.

La delimitazione delle aree da sottoporre ai diversi gradi di tutela è definita dal Piano medesimo in ottemperanza al paragrafo 6.5 del sopra citato "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", per le piste di volo di codice 3 e per le piste di volo di codice 4; la differenziazione delle indicazioni e delle prescrizioni nelle quattro zone previste provvede comunque a fornire un uniforme livello di tutela.

Le Norme di attuazione del presente P.R.A., per le aree da sottoporre ai diversi gradi di tutela previsti, sono state redatte:

- oltre che in ottemperanza al già citato paragrafo 6.6 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti";
- tenuto conto della normativa regionale in materia di governo del territorio, in particolare del Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari, approvato dal Consiglio regionale lombardo con deliberazione 6 dicembre 2011, n. IX/0298 e pubblicato sul B.U.R.L., Serie ordinaria, n. 52 del 28 dicembre 2011;
- in base alla situazione esistente dell'Aeroporto di Montichiari, di cui E.N.A.C. ha indicato come base di riferimento la cartografia pubblicata sul sito dell'E.N.A.V. AIP, ove la STRIP da considerare è quella attuale, con dimensioni 2930x300 m, corrispondente quindi allo *SCENARIO A* del Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari, e in assenza di un suo Piano di sviluppo aeroportuale approvato.

Le presenti Norme di attuazione contengono le indicazioni e le prescrizioni relative alle limitazioni, per i gradi di rischio aeronautico presunto nelle aree sottoposte ai differenziati gradi di tutela previsti dalle legge, da imporre alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio; ciò al prevalente fine di tutela da un eventuale incidente e pertanto allo scopo di contenere la presenza umana e individuare le attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti stessi

Dette Norme di attuazione, acquisito il prescritto parere di E.N.A.C. e definitivamente approvate dai Comuni, dovranno al più presto essere recepite nei vigenti strumenti urbanistici generali, affinché prevalgano sulle previsioni urbanistiche e sulle diverse norme di attuazione dei rispettivi vigenti Piani di

Governo del Territorio, o dei piani attuativi, con efficacia di immediata salvaguardia, dalla data della delib di adozione del P.R.A. medesimo.

Le presenti norme non trovano attuazione nell’ambito del sedime aeroportuale, che sarà regolato dallo specifico “*Piano di sviluppo aeroportuale*”, approvato da E.N.A.C..

9.2 NORME DI ATTUAZIONE

Art. 1 – Disposizioni di carattere generale

1. Il presente Piano di Rischio Aeroportuale dell'aeroporto "*Gabriele d'Annunzio*" di Montichiari (Bs) (di seguito P.R.A., *n.d.r.*), relativo al territorio dei comuni di Castenedolo e di Ghedi, in provincia di Brescia, è redatto ai sensi del Titolo III°, Capo III°, art. 707 del D.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 "*Codice della Navigazione – Parte Aeronautica*", come modificato dal D.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 e successive modifiche e integrazioni e accoglie le prescrizioni del "*Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti – Edizione II°, Emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011, Capitolo 9 - paragrafo 6: Piani di Rischio*", il cui contenuto è stato successivamente recepito nell'*Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011*, e le indicazioni contenute nella Circolare E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, *n.d.r.*), APT 33 del 30 agosto 2010 "*Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione*".
2. Il P.R.A. è stato altresì redatto tenuto conto della normativa regionale lombarda in materia di governo del territorio, in particolare del Piano Territoriale Regionale d'Area "*Aeroporto di Montichiari*" (di seguito P.T.R.A. Aeroporto Montichiari, *n.d.r.*), approvato dal Consiglio regionale lombardo con propria deliberazione 6 dicembre 2011, n. IX/0298 e pubblicato sul B.U.R.L., Serie ordinaria, n. 52 del 28 dicembre 2011.
3. Il P.R.A. individua le specifiche zone di tutela, previste dal citato "*Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti*" (par. 6.5), in base all'attuale esistente tipologia di aeroporto, di aeromobili e operazioni di volo (rif.: art. 5 *Circolare E.N.A.C. APT 33 del 30 agosto 2010 - STRIP* attuale con dimensioni 2930x300 m), nonché alla conseguente esposizione al rischio aeronautico.
4. Le prescrizioni e limitazioni del P.R.A., dopo la sua definitiva approvazione da parte dei due Enti comunali competenti e il successivo suo recepimento nei vigenti Piani di Governo del Territorio (di seguito P.G.T., *n.d.r.*), limitatamente alle aree comprese nei rispettivi territori, sono sempre prevalenti, all'interno delle predette zone di tutela, su quelle del vigente P.G.T., nonché sulle altre previsioni e norme di altri strumenti urbanistici vigenti (generali e particolareggiati).

Art. 2 – Finalità e contenuti

1. Il P.R.A. è finalizzato a garantire la sicurezza nelle aree limitrofe alle infrastrutture aeroportuali, individuando specifiche disposizioni atte a salvaguardare l'incolumità pubblica nelle zone di tutela di cui al comma 3 del precedente art.1.
2. Ai sensi dell'art 709 del citato "*Codice della Navigazione – Parte Aeronautica*", costituiscono ostacolo e dunque pericolo per la navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici e in genere le opere che, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, interferiscono con le superfici di rispetto, di cui al comma 3 del precedente art.1.
3. Nelle stesse zone di tutela sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.
4. La disciplina prevista dal P.R.A., riferita all'individuazione delle zone di tutela riportate negli specifici elaborati grafici allegati (tavv.: PO2.1 "*Pianificazione vigente d'area e zone di tutela*" e P03 "*Organizzazione territoriale PTRA e sovrapposizione piano di rischio*") costituenti parte integrante e sostanziale delle presenti norme, ha efficacia all'interno delle aree suddette, così come perimetrate e classificate negli elaborati citati.
5. Le limitazioni derivanti dall'attuazione del P.R.A. sono riferite solamente alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, che possano comportare aumento del carico antropico; il Piano dunque non produce effetti ablatori né interdittori delle attività già presenti.
6. Restano in ogni caso confermate eventuali normative, generali e/o particolari, di tipo urbanistico, edilizio, di tutela dell'ambiente e della salute, aventi carattere nazionale, regionale, provinciale o comunale, con contenuto più restrittivo, ancorché non espressamente richiamate dalle presenti

disposizioni e anche laddove non puntualmente disciplinate, alle quali gli interventi edilizi e/o le nuove attività ammissibili sono comunque subordinate.

7. Il P.R.A. dei comuni di Castenedolo e di Ghedi è composto dai seguenti elaborati:

a - elaborati descrittivi e normativi:

Relazione e relativi allegati;

Norme di attuazione;

b – elaborati cartografici:

PO2.1 "Pianificazione vigente d'area e zone di tutela", scenario A, in scala 1:10.000;

PO2.2 "Pianificazione vigente d'area e zone di tutela", scenario B, in scala 1:10.000;

PO3 "Organizzazione territoriale PTRR e sovrapposizione piano di rischio", in scala 1:5.000;

8. Ai fini di cui al comma 1 è approvata, unitamente alle presenti norme, la suddivisione dei territori comunali interessati dal P.R.A., nelle zone di tutela A, B, C e D, individuate nei settori omogenei illustrati al paragrafo 6.5, per le piste di volo di codice 3 e per le piste di volo di codice 4, del citato Regolamento E.N.A.C. e rappresentate negli elaborati grafici allegati.

Art. 3 – Sedime aeroportuale

1. L'area di sedime dell'aeroporto, interna al suo recinto ed esclusivamente interessate dall'esercizio delle attività aeroportuali (aree comprese nell'ambito territoriale T1 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari), è assoggettata a specifico "Piano di sviluppo aeroportuale", redatto dal Gestore dell'aeroporto e approvato da E.N.A.C., pertanto non è soggetta alle presenti disposizioni.

Art. 4 – Zona di tutela A

Nelle porzioni del territorio comunale di Castenedolo e Ghedi, comprese entro il perimetro della "Zona di tutela A", esattamente identificate negli elaborati grafici del P.R.A., ai sensi del punto 9.6.6 del Regolamento E.N.A.C. sopra citato (aree comprese nell'ambito territoriale T2 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari), deve essere limitato al massimo il carico antropico, pertanto sono ammesse esclusivamente le funzioni di seguito descritte:

Destinazione d'uso *principale:* attività agricola;

complementare:

- servizi e impianti tecnologici interrati, con esclusione delle condutture di fluidi a rischio di esplosione o d'incendio (gas, ossigeno, carburanti, ecc...);

- attività estrattive, già attive alla data di approvazione del P.R.A.;

non ammessa:

tutte le attività diverse da quelle consentite, in particolare la residenza, i servizi pubblici e di uso pubblico (*scuole, ospedali, centri sportivi, ecc...*) e in generale gli obiettivi sensibili (vedi successivo art.9).

Edificabilità

non è ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere, neppure ai soggetti indicati all'art. 60 della L.r. n. 12/2005.

Sono ammesse nuove edificazioni per l'attività di supporto all'esercizio aeroportuale e per le funzioni correlate, attuabili nell'ambito di procedure di concertazione tra la Provincia di Brescia e i Comuni territorialmente competenti, previa acquisizione del parere di E.N.A.C. e sentito il Gestore dell'aeroporto. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

Altre norme

2. E' ammesso il trasferimento della capacità edificatoria, concessa dall'art. 59 della stessa L.r. n. 12/2005 e con le limitazioni di cui al citato art. 60, in aree diverse; con utilizzazione di tutti gli

apezzamenti, anche non contigui, costituenti l'azienda, compresi quelli collocati entro i confini di Comuni contermini.

3. Sono ammesse nuove edificazioni per l'attività di supporto all'esercizio aeroportuale e per le funzioni correlate, attuabili nell'ambito di procedure di concertazione tra la Provincia di Brescia e i Comuni territorialmente competenti, previa acquisizione del parere di E.N.A.C. e sentito il Gestore dell'aeroporto. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

4. E' vietata ogni forma di attività alberghiera, turistico ricettiva e di attività agrituristica, in particolare l'ospitalità in spazi aperti attrezzati per la sosta dei campeggiatori, come prevista dal Regolamento regionale 6 maggio 2008 - n. 4 "*Attuazione della legge regionale 8 giugno 2007, n. 10 (Disciplina regionale dell'agriturismo)*".

5. Sono vietate le piantagioni e l'allevamento di animali che possano costituire un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.

Art. 5 – Zona di tutela B

Nelle porzioni del territorio comunale di Castenedolo e Ghedi, comprese entro il perimetro della "*Zona di tutela B*", esattamente identificate negli elaborati grafici del P.R.A., ai sensi del punto 9.6.6 del Regolamento E.N.A.C. sopra citato (aree comprese parte nell'ambito territoriale T2, parte nel Sub-ambito T3-1, parte nel Sub-ambito T3-2 e parte nel Sub-Ambito T3.5 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari), possono essere previste esclusivamente attività che comportino la permanenza di un numero limitato di persone, pertanto ridotte funzioni residenziali e limitate attività produttive; di conseguenza sono ammesse esclusivamente le funzioni di seguito descritte:

Destinazione d'uso principale: attività agricola;

complementare:

- residenze, già esistenti alla data di approvazione del P.R.A.;
- attività estrattive, già attive alla data di approvazione del P.R.A.;
- depositi di merci e materiali a cielo aperto, con esclusione di attività a rischio di esplosione o d'incendio (*gas, ossigeno, carburanti, ecc...*);
- servizi e impianti tecnologici, con esclusione d'impianti e condutture di fluidi a rischio di esplosione o d'incendio (*gas, ossigeno, carburanti, ecc...*);

non ammessa:

tutte le attività diverse da quelle consentite, in particolare i servizi pubblici e di uso pubblico (*scuole, ospedali, centri sportivi, ecc...*) e in generale gli obiettivi sensibili (vedi successivo art.9).

Attività edilizia

- a) manutenzione ordinaria,
- b) manutenzione straordinaria,
- c) restauro e risanamento conservativo,
- d) ristrutturazione edilizia,
- e) nuova costruzione - sub: 1, 2, 3, 6, 7, 7bis di cui all'art. 27 della L.r. n. 12/2005.

Edificabilità

per le aree comprese nell'ambito territoriale T2 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere, neppure ai soggetti indicati all'art. 60 della L.r. n. 12/2005. Sono ammesse nuove edificazioni per l'attività di supporto all'esercizio aeroportuale e per le funzioni correlate, attuabili nell'ambito di procedure di concertazione tra la Provincia di Brescia e i Comuni territorialmente competenti, previa acquisizione del parere di E.N.A.C. e sentito il Gestore dell'aeroporto. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

Per le aree comprese nell'ambito territoriale T3-1 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere,

neppure ai soggetti indicati all’art. 60 della L.r. n. 12/2005 e le attività che determinano trasformazioni permanenti dei suoli.

Per le aree comprese nel Sub-ambito T3-2 e T3-5 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari é ammessa la realizzazione di nuovi alloggi agricoli e attrezzature produttive agricole, nel rispetto dell’art. 59 della L.r. n. 12/2005, subordinatamente all’acquisizione del preventivo parere favorevole da parte di E.N.A.C..

Non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni con destinazione d’uso diversa da quella agricola.

Altre norme

1. Gli interventi edilizi sui fabbricati esistenti, previsti dalla presente norma, potranno essere concessi anche a soggetti diversi dai soggetti indicati all’art. 60 della L.r. n. 12/2005.
2. E’ ammesso il trasferimento della capacità edificatoria, concessa dall’art. 59 della L.r. n. 12/2005, in aree diverse; con utilizzazione di tutti gli appezzamenti, anche non contigui, costituenti l’azienda, compresi quelli collocati entro i confini di Comuni contermini.
3. E’ vietata ogni forma di attività alberghiera, turistico ricettiva e di attività agrituristica, in particolare l’ospitalità in spazi aperti attrezzati per la sosta dei campeggiatori, come prevista dal Regolamento regionale 6 maggio 2008 - n. 4 “Attuazione della legge regionale 8 giugno 2007, n. 10 (Disciplina regionale dell’agriturismo)”.
4. La realizzazione degli interventi edilizi dovrà assicurare una qualità idonea a garantire il raggiungimento di livelli prestazionali acustici superiori, rispetto agli standard obbligatori, in considerazione dell’attività aeronautica che interessa l’area.
5. Sono vietate le piantagioni e l’allevamento di animali che possano costituire un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.

Art. 6 – Zona di tutela C

1. Nelle porzioni del territorio comunale di Castenedolo e di Ghedi, comprese entro il perimetro della “Zona di tutela C”, esattamente identificate negli elaborati grafici del P.R.A., ai sensi del punto 9.6.6 del Regolamento E.N.A.C. sopra citato (aree comprese in parte nell’ambito T2, parte nel Sub-ambito T3-1, in parte nel Sub-ambito T3-2 e in parte in parte nel Sub-ambito T3-5 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari), possono essere previste attività che comportino un limitato incremento della funzione residenziale esistente e ridotte attività produttive; di conseguenza sono ammesse esclusivamente le funzioni di seguito descritte:

Destinazione d’uso principale: attività agricola;

complementare:

- residenze, già esistenti alla data di approvazione del P.R.A.;
- attività artigianali, già esistenti alla data di approvazione del P.R.A.;
- attività estrattive, già attive alla data di approvazione del P.R.A.;
- depositi di merci e materiali a cielo aperto, con esclusione di attività a rischio di esplosione o d’incendio (*gas, ossigeno, carburanti, ecc...*);
- servizi e impianti tecnologici, con esclusione d’impianti e condutture di fluidi a rischio di esplosione o d’incendio (*gas, ossigeno, carburanti, ecc...*);

non ammessa:

tutte le attività diverse da quelle consentite, in particolare i servizi pubblici e di uso pubblico (*scuole, ospedali, centri sportivi, ecc...*) e in generale gli obiettivi sensibili (vedi successivo art.9).

Attività edilizia

- a) manutenzione ordinaria,
- b) manutenzione straordinaria,
- c) restauro e risanamento conservativo,
- d) ristrutturazione edilizia,

e) nuova costruzione - sub: 1, 2, 3, 6, 7, 7bis di cui all'art. 27 della L.r. n. 12/2005.

Edificabilità

per le aree comprese nell'ambito territoriale T2 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere, neppure ai soggetti indicati all'art. 60 della L.r. n. 12/2005. Sono ammesse nuove edificazioni per l'attività di supporto all'esercizio aeroportuale e per le funzioni correlate, attuabili nell'ambito di procedure di concertazione tra la Provincia di Brescia e i Comuni territorialmente competenti, previa acquisizione del parere di E.N.A.C. e sentito il Gestore dell'aeroporto. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

Per le aree comprese nell'ambito territoriale T3-1 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere, neppure ai soggetti indicati all'art. 60 della L.r. n. 12/2005 e le attività che determinano trasformazioni permanenti dei suoli.

Per le aree comprese nei Sub-ambiti T3-2 e T3-5 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari é ammessa la realizzazione di nuovi alloggi agricoli e attrezzature produttive agricole, nel rispetto dell'art. 59 della L.r. n. 12/2005, previa verifica del progetto da parte di E.N.A.C..

E' inoltre ammesso l'incremento, non superiore al 20%, della superficie lorda di pavimento esistente, già in precedenza destinata all'uso residenziale. Detto ampliamento dovrà essere realizzato mediante il recupero di superfici esistenti, già destinate ad attività agricole o dismesse (attrezzature produttive: stalle, fienili, depositi attrezzi, magazzini, ecc...).

Non é ammesso alcun incremento della superficie lorda di pavimento degli edifici esistenti con destinazione d'uso produttiva.

Altre norme

2. Gli interventi edilizi sui fabbricati esistenti, previsti dalla presente norma, potranno essere concessi anche a soggetti diversi dai soggetti indicati all'art. 60 della L.r. n. 12/2005.
3. E' ammesso il trasferimento della capacità edificatoria, concessa dall'art. 59 della L.r. n. 12/2005, in aree diverse; con utilizzazione di tutti gli appezzamenti, anche non contigui, costituenti l'azienda, compresi quelli collocati entro i confini di Comuni contermini.
4. Le aree destinate a impianti e attrezzature artigianali esistenti, in caso di riconversione delle attuali attività, dovranno essere vincolate a un utilizzo che non determini un aumento apprezzabile del carico antropico, che comporti la permanenza discontinua di un numero limitato di persone e che non provochi aggravio del rischio di esplosione o d'incendio e/o Rischio d'Incidente Rilevante (di cui al D.lgs. 17 agosto 1999, n. 334 e D.lgs. 21 novembre 2005, n. 238 e successive modifiche e integrazioni) o emissioni che possano costituire un pericolo per la navigazione aerea.
5. E' vietata ogni forma di attività alberghiera, turistico ricettiva e di attività agrituristica, in particolare l'ospitalità in spazi aperti attrezzati per la sosta dei campeggiatori, come prevista dal Regolamento regionale 6 maggio 2008 - n. 4 *"Attuazione della legge regionale 8 giugno 2007, n. 10 (Disciplina regionale dell'agriturismo)"*.
6. La realizzazione degli interventi edilizi dovrà assicurare una qualità idonea a garantire il raggiungimento di livelli prestazionali acustici superiori, rispetto agli standard obbligatori, in considerazione dell'attività aeronautica che interessa l'area.
7. Sono vietate le piantagioni e l'allevamento di animali che possano costituire un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.

Art. 7 – Zona di tutela D

1. Nelle porzioni del territorio comunale di Castenedolo e Ghedi, comprese entro il perimetro della *"Zona di tutela D"*, esattamente identificate negli elaborati grafici del P.R.A., ai sensi del punto 9.6.6 del

Regolamento E.N.A.C. sopra citato (aree comprese in parte nell’ambito T2, in parte nel Sub-ambito T3-1, in parte nel Sub-ambito T3-3 e in parte nel Sub-ambito T3-5 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari), zona finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera coordinata con l’operatività aeroportuale, deve essere evitata la realizzazione d’interventi puntuali a elevato affollamento, pertanto possono essere previste attività che comportino un limitato incremento della funzione residenziale esistente e delle attività produttive, di conseguenza sono ammesse esclusivamente le funzioni di seguito descritte:

Destinazione d’uso principale: attività agricola;

complementare:

- residenze, già esistenti alla data di approvazione del P.R.A.;
- attività estrattive, già attive alla data di approvazione del P.R.A.;
- depositi di merci e materiali a cielo aperto, con esclusione di attività a rischio di esplosione o d’incendio (*gas, ossigeno, carburanti, ecc...*);
- servizi e impianti tecnologici, con esclusione d’impianti e condutture di fluidi a rischio di esplosione o d’incendio (*gas, ossigeno, carburanti, ecc...*);

non ammessa:

tutte le attività diverse da quelle consentite, in particolare i servizi pubblici e di uso pubblico (*scuole, ospedali, centri sportivi, ecc...*) e in generale gli obiettivi sensibili (vedi successivo art.9).

Attività edilizia

- a) manutenzione ordinaria,
- b) manutenzione straordinaria,
- c) restauro e risanamento conservativo,
- d) ristrutturazione edilizia,
- e) nuova costruzione - sub: 1, 2, 3, 6, 7, 7bis di cui all’art. 27 della L.r. n. 12/2005.

Edificabilità

per le aree comprese nell’ambito territoriale T2 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere, neppure ai soggetti indicati all’art. 60 della L.r. n. 12/2005. Sono ammesse nuove edificazioni per l’attività di supporto all’esercizio aeroportuale e per le funzioni correlate, attuabili nell’ambito di procedure di concertazione tra la Provincia di Brescia e i Comuni territorialmente competenti, previa acquisizione del parere di E.N.A.C. e sentito il Gestore dell’aeroporto. Tale concertazione deve prevedere idonee misure di compensazione ambientale e territoriale.

Per le aree comprese nell’ambito territoriale T3-1 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari non é ammessa la realizzazione di nuove edificazioni di alcun genere, neppure ai soggetti indicati all’art. 60 della L.r. n. 12/2005 e le attività che determinano trasformazioni permanenti dei suoli.

Per le aree comprese nel Sub-ambito T3-3 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari é ammesso l’insediamento di attività economico afferenti al settore secondario e terziario.

Per le aree comprese nel Sub-ambito T3-5 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari é ammessa la realizzazione di nuovi alloggi agricoli e attrezzature produttive agricole, nel rispetto dell’art. 59 della L.r. n. 12/2005.

E’ inoltre ammesso l’incremento, non superiore al 20%, della superficie lorda di pavimento esistente, già in precedenza destinata all’uso residenziale. Detto ampliamento dovrà essere realizzato mediante il recupero di superfici esistenti, già destinate ad attività agricole o dismesse (attrezzature produttive: stalle, fienili, depositi attrezzi, magazzini, ecc...).

Altre norme

2. Gli interventi edilizi sui fabbricati esistenti, previsti dalla presente norma, potranno essere concessi anche a soggetti diversi dai soggetti indicati all'art. 60 della L.r. n. 12/2005.
3. E' ammesso il trasferimento della capacità edificatoria, concessa dall'art. 59 della L.r. n. 12/2005, in aree diverse; con utilizzazione di tutti gli appezzamenti, anche non contigui, costituenti l'azienda, compresi quelli collocati entro i confini di Comuni contermini.
4. Le aree destinate all'insediamento di attività economiche afferenti al settore secondario e terziario, dovranno essere vincolate a un utilizzo che non determini un aumento apprezzabile del carico antropico, che comporti la permanenza discontinua di un numero limitato di persone e che non provochi rischio di esplosione o d'incendio e/o Rischio d'Incidente Rilevante (di cui al D.lgs. 17 agosto 1999, n. 334 e D.lgs. 21 novembre 2005, n. 238 e successive modifiche e integrazioni) o emissioni che possano costituire un pericolo per la navigazione aerea.
5. E' vietata ogni forma di ricettività agrituristica, in particolare l'ospitalità in spazi aperti attrezzati per la sosta dei campeggiatori, come prevista dal Regolamento regionale 6 maggio 2008 - n. 4 *"Attuazione della legge regionale 8 giugno 2007, n. 10 (Disciplina regionale dell'agriturismo)"*.
6. Sono vietate le piantagioni e l'allevamento di animali che possano costituire un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.

Art. 8 – Corridoi infrastrutturali

1. All'interno delle zone di tutela A, B, C e D, nelle aree definite dai corridoi di salvaguardia infrastrutturale, aree comprese nell'ambito territoriale T3-1 del P.T.R.A. Aeroporto Montichiari, sono vietate la costruzione di qualsiasi edificio o manufatto edilizio e le attività che determinino trasformazioni permanenti dei suoli; fatte salve le previsioni contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, che potranno consentire la riduzione di tali aree, in coerenza con gli stati d'avanzamento delle relative opere.

Art. 9 – Obiettivi sensibili e altri divieti

1. All'interno delle zone di tutela A, B, C e D sono comunque vietati nuovi insediamenti a elevato affollamento, costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili e attività che possono creare pericolo d'incendio, esplosione e danno ambientale.
2. Sono considerati "sensibili", in conformità e a integrazione di quanto indicato nella Circolare E.N.A.C. del 30 agosto 2010, i seguenti siti:
 - a insediamenti a elevato affollamento, quali: centri commerciali, istituti scolastici, istituti religiosi, alberghi, stadi e attrezzature a questi assimilabili;
 - b edificazioni che, se coinvolte in un eventuale incidente, possano creare pericolo d'incendio o comunque amplificare il danno, sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio:
 - distributori di carburante;
 - depositi di liquidi infiammabili e/o esplosivi;
 - industrie chimiche;
 - consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di decollo e in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere.
3. All'interno delle zone di tutela A, B, C e D non trova applicazione la Legge Regionale 13 marzo 2012, n. 4 *"Norme per la valorizzazione del patrimonio edilizio esistente e altre disposizioni in materia urbanistico – edilizia"* e successive modifiche e integrazioni.

Art. 10 – Ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea

1. Ai sensi dell'art 709 del citato *"Codice della Navigazione – Parte Aeronautica"*, la costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione di E.N.A.C., previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.



2. Nel caso E.N.A.C. rilevi la presenza di ostacoli esistenti, non compatibili con la sicurezza della navigazione aerea, ai sensi dell'art 714 del citato "*Codice della Navigazione – Parte Aeronautica*", ne può motivatamente ordinare l'abbattimento, con onere a carico del proprietario dell'opera che costituisce ostacolo. Se l'ostacolo o la situazione di pericolo sono preesistenti alla data di pubblicazione del Piano di sviluppo aeroportuale o, in carenza di esso, del Piano regolatore aeroportuale, sarà corrisposta un'indennità al proprietario dell'opera.

Art. 11 – Segnaletica per la sicurezza della navigazione aerea

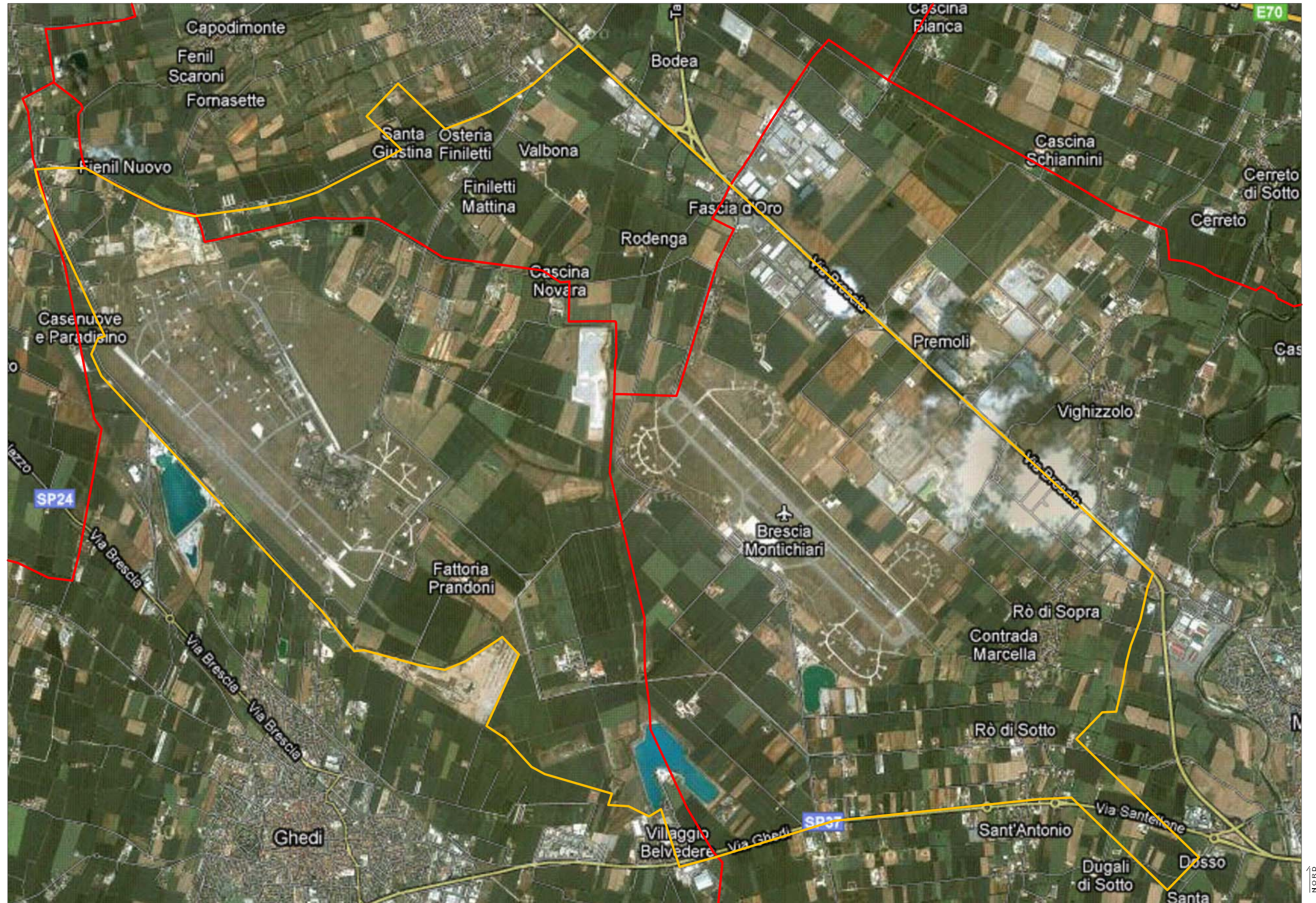
1. Ai sensi dell'art 712 del citato "*Codice della Navigazione – Parte Aeronautica*", l'E.N.A.C., anche su segnalazione delle autorità e degli organismi locali e con oneri a carico del proprietario, ha potere di ordinare, anche con riguardo ad aree estranee alle zone di tutela A, B, C e D sopra descritte, il collocamento di segnali sulle costruzioni, sui rilievi orografici e in genere sulle opere che richiedono maggiore visibilità, nonché l'adozione di altre misure necessarie per la sicurezza della navigazione.
2. Il personale incaricato dall'E.N.A.C. di eseguire i rilievi e di collocare i segnali potrà accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.
3. I comuni territorialmente competenti segnaleranno all'E.N.A.C. eventuali inosservanze delle prescrizioni in materia di collocamento di segnali.

ALLEGATO 1 – INQUADRAMENTO GENERALE

LEGENDA

-  Confini comunali
-  Perimetro Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari (Del. Consiglio Regionale 06/12/2011 n. 298)

INQUADRAMENTO GENERALE

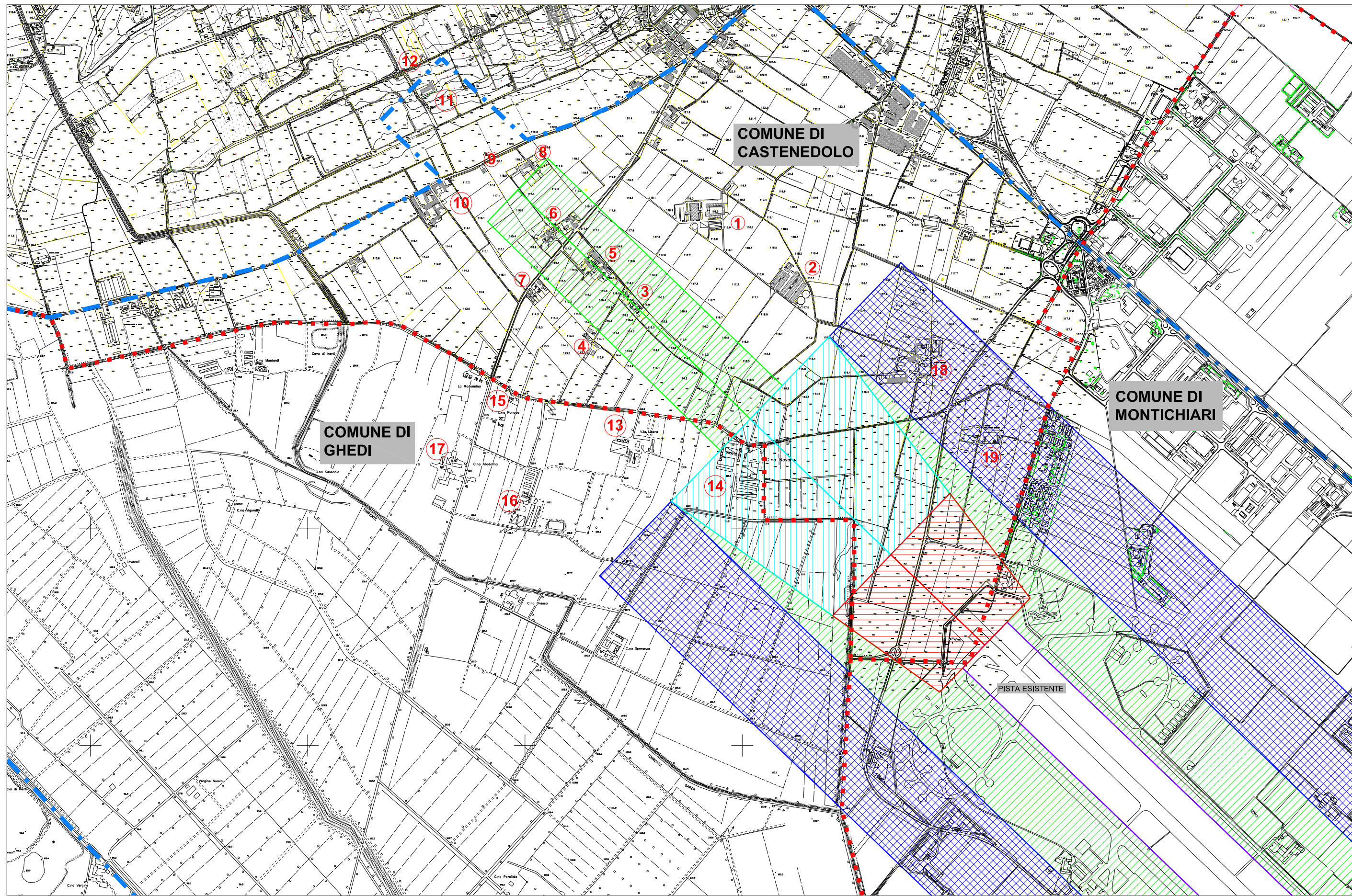


**ALLEGATO 2 – LOCALIZZAZIONE EDIFICI
SCENARIO A e B**

LEGENDA

- Confini comunali
- Perimetro Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari (DGR 06/12/2011 n. 298)
- ZONA A
- ZONA B
- ZONA C
- ZONA D

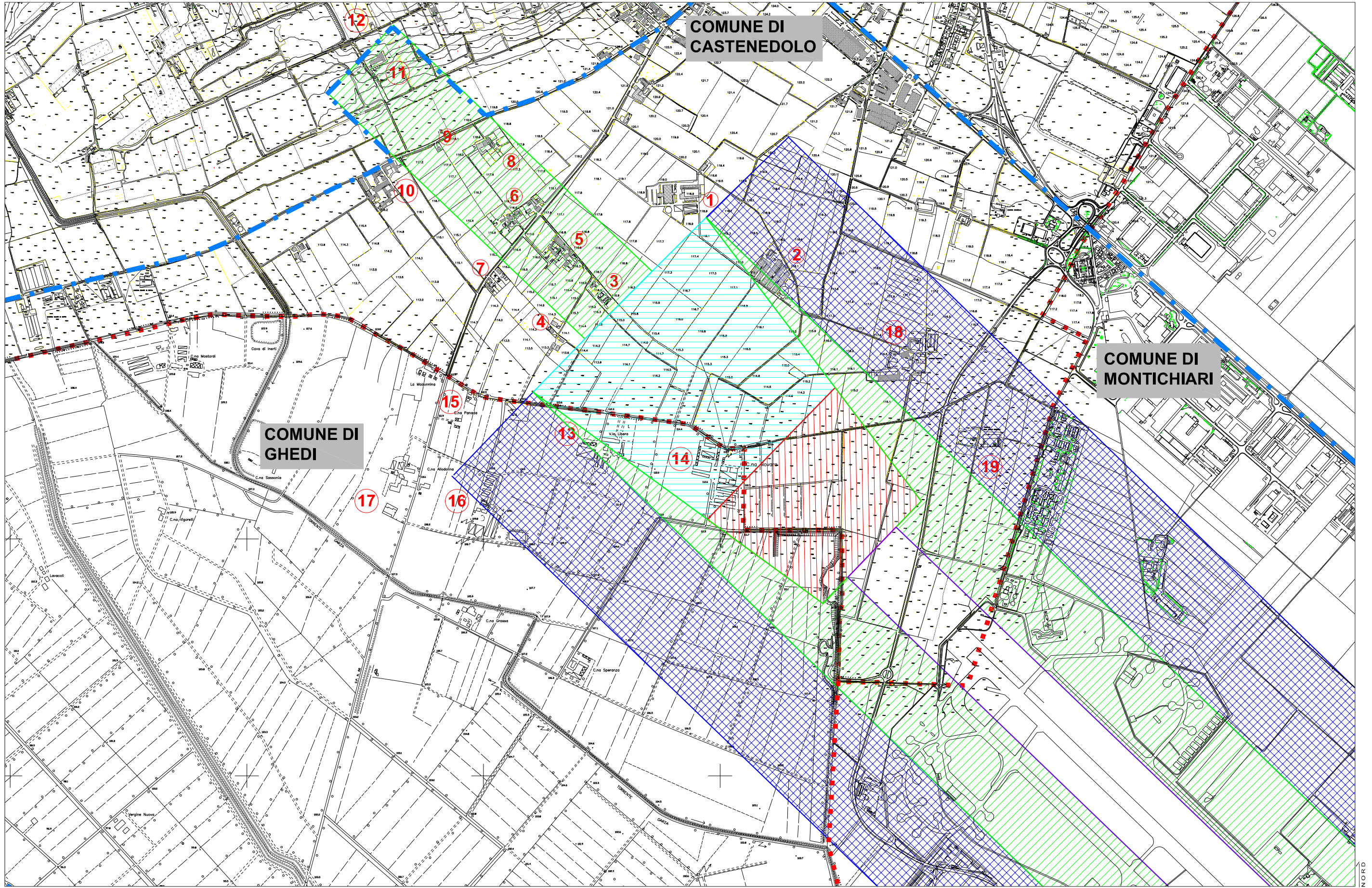
LOCALIZZAZIONE EDIFICI
SCENARIO A



LEGENDA

- Confini comunali
- Perimetro Piano Territoriale Regionale d'area Aeroporto di Montichiari (DGR 06/12/2011 n. 298)
- ZONA A
- ZONA B
- ZONA C
- ZONA D

LOCALIZZAZIONE EDIFICI
SCENARIO B



**ALLEGATO 3 – INFRASTRUTTURE E RETI
SCENARIO A e B**

LEGENDA

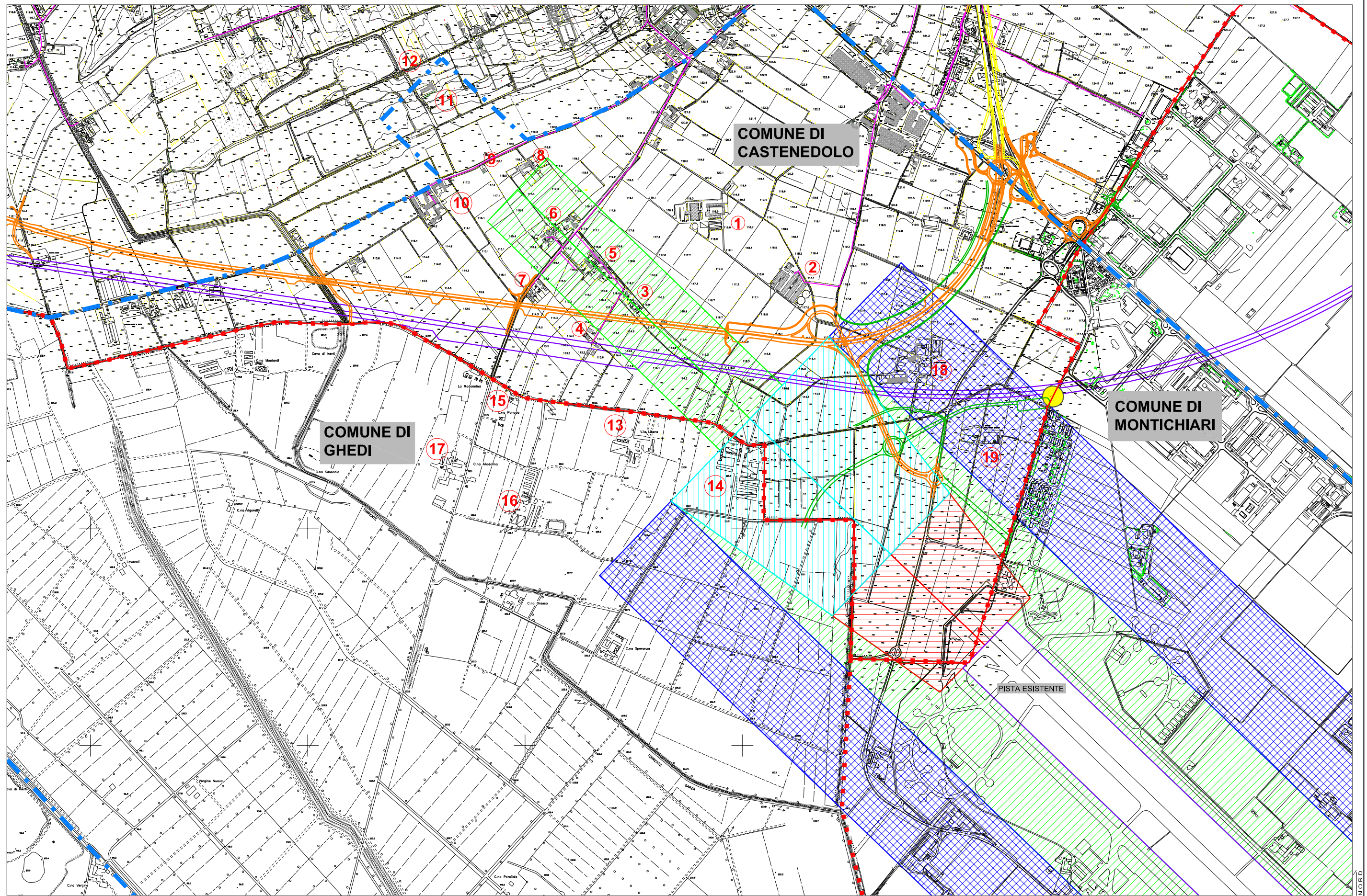
- - - Confini comunali
- - - Perimetro Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari (DGR 06/12/2011 n. 298)
- ZONA A
- ZONA C
- ZONA B
- ZONA D

- RETE DI DISTRIBUZIONE DEL GAS
- TRACCIATO SP 19
- BRETELLA DI COLLEGAMENTO SP 236 TANG SUD - SS 45 BIS - PROGETTO

Infrastrutture in progetto

- TRACCIATI IN PROGETTO
- TRACCIATO AC/AV (DEL CIPE n. 120 5/12/2003)
- STAZIONE AC/AV

**INFRASTRUTTURE E RETI
SCENARIO A**



LEGENDA

--- Confini comunali

--- Perimetro Piano Territoriale Regionale
d'Area Aeroporto di Montichiari
(DGR 06/12/2011 n. 298)

ZONA A

ZONA B

ZONA C

ZONA D

RETE DI DISTRIBUZIONE DEL GAS

TRACCIATO SP 19

BRETELLA DI COLLEGAMENTO
SP 236 TANG SUD - SS 45 BIS - PROGETTO

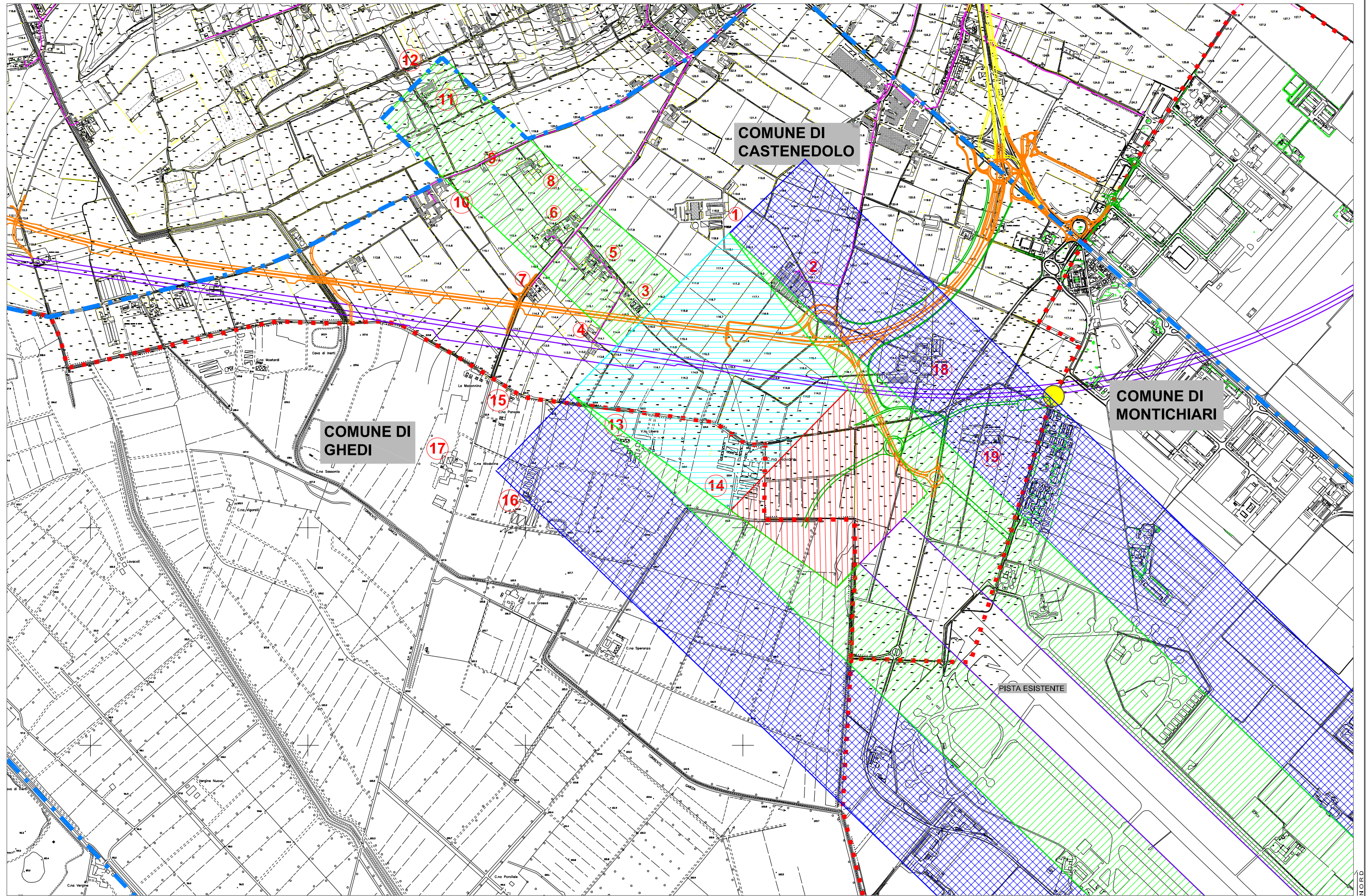
Infrastrutture in progetto

TRACCIATI IN PROGETTO

TRACCIATO AC/AV
(DEL CIPE n. 120 S/12/2003)

STAZIONE AC/AV

**INFRASTRUTTURE E RETI
SCENARIO B**



ALLEGATO 4 – INDAGINE EDIFICI IN ZONA DI TUTELA

Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

1

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola/ residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via T.Olivari, n.11"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="artigianale/produttiva"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Valbona"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="24"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="34465"/>
Numero addetti	<input type="text" value="19"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="6052"/>
Note	<input type="text" value="Il numero degli addetti riguarda le schede 1 e 2 - Na: art. 49 - scheda 28"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

2

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via T.Olivari, n.11"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text" value="Azienda Valbona"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="33044"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="11807"/>
Note	<input type="text" value="NON ABITATA - Na: art 49"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

3

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Olivari, n.17"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="residenziale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Ancellotti Angiolino"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="4"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="1261"/>
Numero addetti	<input type="text" value="3"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="359"/>
Note	<input type="text" value="Proprietario: Ancellotti Angiolino - Na: art 49"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

4

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Olivari, n.35-37"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="artigianale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Grillo - Cascina Belvedere"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="15"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="10654"/>
Numero addetti	<input type="text" value="3"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="1587"/>
Note	<input type="text" value="Na: artt. 56,57"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

5

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Olivari dal 17/F al 27/C"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text" value="Feniletti Sera"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="80"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="15265"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="1689"/>
Note	<input type="text" value="Na: art. 49- scheda 32"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

6

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Olivari 50-52-56"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="artigianale/produttiva"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Feniletto"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="32"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="15502"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="2475"/>
Note	<input type="text" value="L'attività esistente ha carattere familiare - Na:art. 56,57,49 (scheda 31)"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

7

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="VIA Olivari 29, 29A,31"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="9"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="6449"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="732"/>
Note	<input type="text" value="Na: art.56"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

8

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola/residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Volta 1C"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina San Francesco"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="8"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="10723"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="947"/>
Note	<input type="text" value="L'attività esistente ha carattere familiare - Na: art 49 - scheda 26"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

9

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Volta 1E"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="4"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="600"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="40"/>
Note	<input type="text" value="Na: art.56"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

10

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Volta dal 9 al 9H"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="agricola"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Santa Giustina"/>		
Vincolo	<input type="text" value="D.M. 30/06/1993"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="67"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="38533"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="5723"/>
Note	<input type="text" value="L'attività esistente ha carattere familiare - Na:art.56,57,49 (scheda 27)"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

11

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Rimembranze"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text" value="Allevamento Salvi"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="4873"/>
Numero addetti	<input type="text" value="1"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="1428"/>
Note	<input type="text" value="Na: art 53"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

12

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="residenziale"/>
Indirizzo	<input type="text" value="via Rimembranze, 76"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="932"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="80"/>
Note	<input type="text" value="Alla data del rilievo non risulta abitato"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

13

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="GHEDI"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="strada Quarti"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="residenziale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Villa La Libera"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="20"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="11736"/>
Numero addetti	<input type="text" value="3"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="1173"/>
Note	<input type="text" value="Proprietari sig. Bellini - sig Grasselli"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

14

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="GHEDI"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="strada Quarti"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="residenziale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Novara"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="25"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="29052"/>
Numero addetti	<input type="text"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="2905"/>
Note	<input type="text" value="Proprietari sig. Medeghini - L'azienda è in via di dismissione"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

15

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="GHEDI"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="Strada Quarti"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="residenziale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Panada"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="15"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="5700"/>
Numero addetti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="570"/>
Note	<input type="text" value="Sig. Magri - Saletti"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

16

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="GHEDI"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text"/>
Indirizzo	<input type="text" value="Strada Quarti"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="29000"/>
Numero addetti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="2900"/>
Note	<input type="text" value="A2 - AG - A.I.S"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

17

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="GHEDI"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="Strada Quarti"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="residenziale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Allodina"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="15"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="19600"/>
Numero addetti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="1960"/>
Note	<input type="text" value="Sigg. Poli"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

18

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola - DISMESSA"/>
Indirizzo	<input type="text" value="strada comunale della Rodenga"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Rodenga"/>		
Vincolo	<input type="text" value="art.10 D.Lgs.42/2004"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="31545"/>
Numero addetti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="6391"/>
Note	<input type="text" value="Na:art49 - scheda 37"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche



Edifici in zona di tutela Aeroporto Montichiari

19

Indagine:

studio associato arch. G.Cigognetti - arch. M.Piccardi - ing.C.Vitale - località S.Polo - Lonato d/G (Bs)

Comune di	<input type="text" value="CASTENEDOLO"/>	Destinazione d'uso principale	<input type="text" value="agricola"/>
Indirizzo	<input type="text" value="strada comunale del Carbone- n.19"/>	Destinazione d'uso secondaria	<input type="text" value="residenziale"/>
Toponimo	<input type="text" value="Cascina Fenil Nuovo Rodenga"/>		
Vincolo	<input type="text"/>		

Numero residenti	<input type="text" value="5"/>	Metri cubi esistenti ca.	<input type="text" value="9570"/>
Numero addetti	<input type="text" value="0"/>	Metri cubi realizzabili da strumento urbanistico vigente	<input type="text" value="1586"/>
Note	<input type="text" value="Na: art.49-scheda 38"/>		

SCENARIO A

Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

SCENARIO B

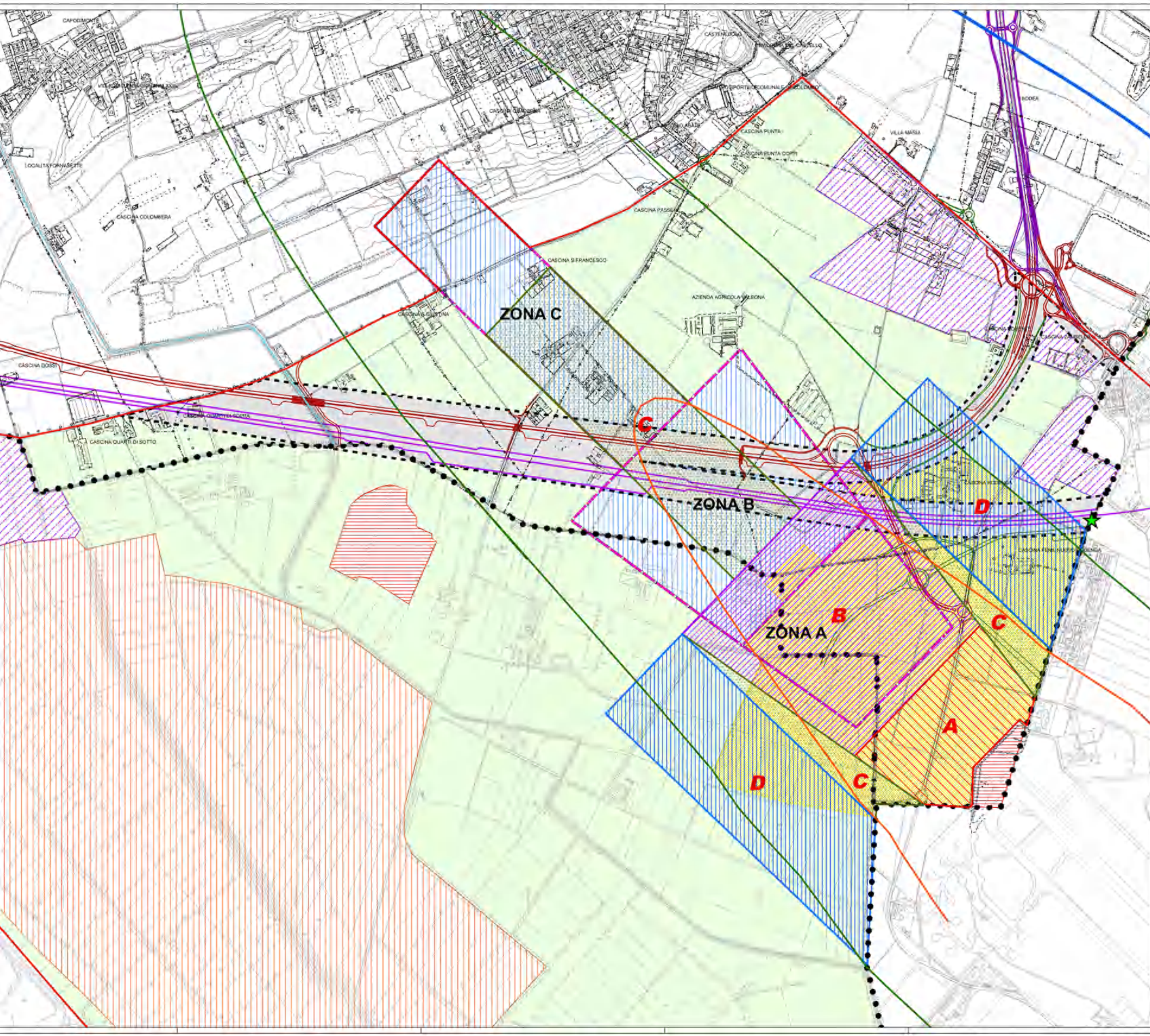
Zona di tutela

Adiacente / limitrofo alle zone di tutela

Immagini fotografiche

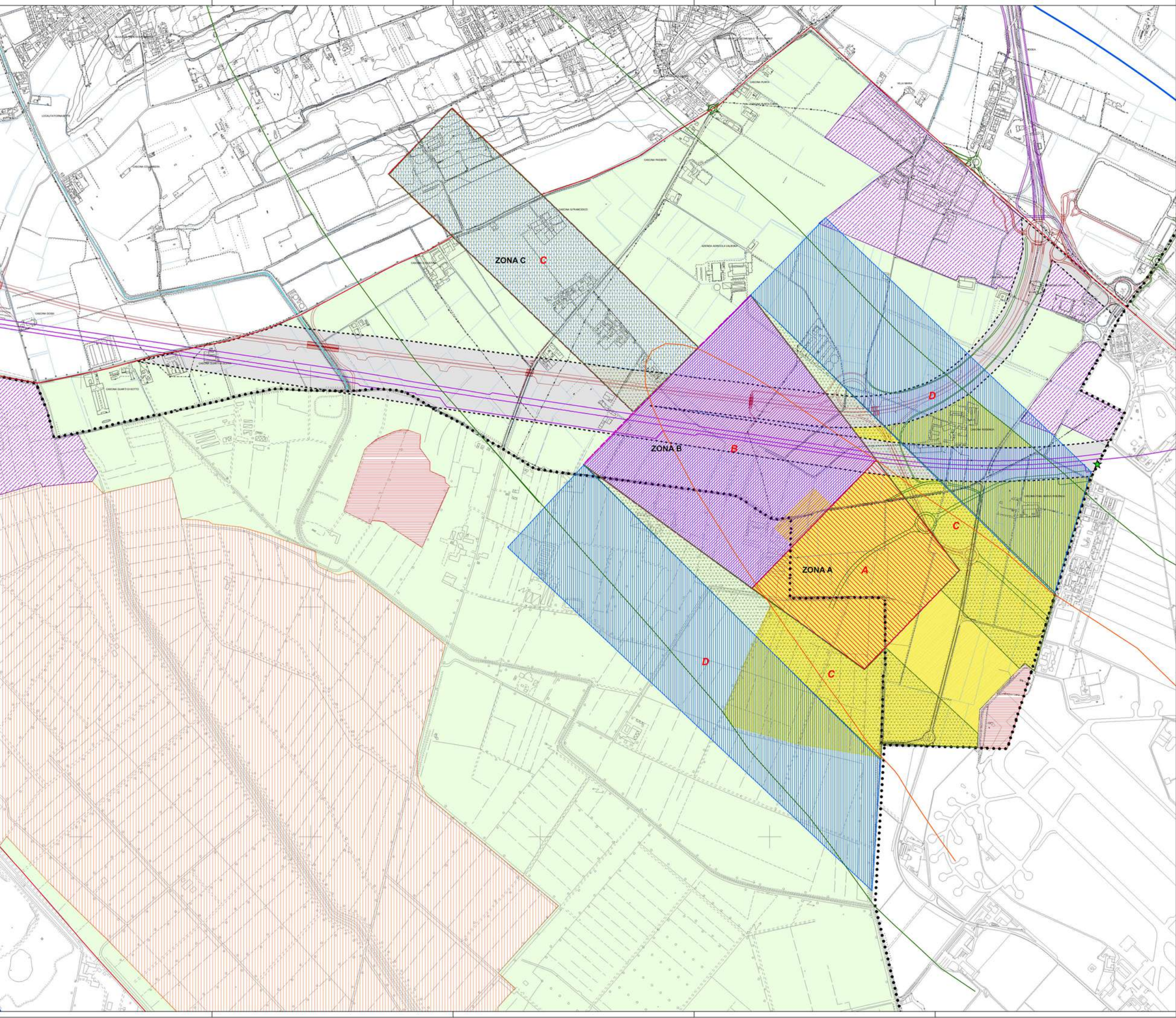


**ALLEGATO 5 – ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE P.T.R.A
E ZONE DI TUTELA PIANO DI RISCHIO
SCENARIO A e B**



- LEGENDA**
- Contorno comune
 - ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE P.T.R.A.**
 - ▭ Area S
 - ▭ Area E1
 - ▭ Zona di riserva AURCC ex art.107/108
 - ▭ Ambito territoriale T1 - Sottosviluppato
 - ▭ Sottosviluppato verde
 - ▭ Sottosviluppato urbano
 - Ambito territoriale T2
 - ▭ Riserva per lo sviluppo economico
 - Ambito di sviluppo urbanistico
 - ▭ Sub-Ambito T2.1
 - ▭ Sub-Ambito T2.2
 - ▭ Sub-Ambito T2.3
 - ▭ Sub-Ambito T2.4
 - Curve isobattimetriche**
 - Curve isobattimetriche (100m)
 - Curve isobattimetriche (200m)
 - Vie e Infrastrutture**
 - Strada Provinciale SP n. 16
 - Passaggio statale provinciale (P.S.P.) in "stato di manutenzione"
 - Viabilità in itinere progetto
 - Linea A.V. (A.C. in progetto) senza opere di infrastruttura

- PIANO DI RISCHIO**
- ▨ A
 - ▨ B
 - ▨ C
 - ▨ D



LEGENDA

- Confini comunali
- ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE P.T.R.A.**
- ▭ Ambito A
- ▭ Ambito A1
- ▭ Zone di rischio A-B-C ex art 707 CdN
- Ambito territoriale T1 - Sedimi aeroportuali**
- ▭ Sedime aeroportuale civile
- ▭ Sedime aeroportuale militare
- Ambito territoriale T2**
- ▭ Sedime per lo sviluppo aeroportuale
- Ambito di sviluppo locale T3**
- ▭ Sub-Ambito T3.1
- ▭ Sub-Ambito T3.2
- ▭ Sub-Ambito T3.3
- ▭ Sub-Ambito T3.5
- Curve isofoniche**
- Curva isofonica 65dB(A)
- Curva isofonica 60dB (A)
- Viabilità e infrastrutture**
- Strada Provinciale SP n. 19
- Tracciato strada provinciale SPBS 236 "Golese", in progetto
- Viabilità e rotonde, in progetto
- Linea A.V. /A.C. recepita con delibera CIPE n°120/2003
- PIANO di RISCHIO_scenariob**
- ▭ A
- ▭ B
- ▭ C
- ▭ D

