

Allegato 6

**PRSS**  
Programma Regionale  
di Sviluppo Sostenibile

# AGGIORNAMENTO DEI PIANI TERRITORIALI REGIONALI D'AREA ANNO 2024

## **Aggiornamento dei Piani Territoriali Regionali d'Area (PTRA) - ANNO 2024 (EX ART. 22 L.R. 12/2005)**

### **PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA (PTRA) "NAVIGLI LOMBARDI"**

Si apportano modifiche e integrazioni ai seguenti elaborati del PTRA:

**Documento di Piano** – Sezione 2 - LE AREE TEMATICHE PRIORITARIE – TURISMO

- Obiettivo 1: Sviluppare la navigazione;
- Azione: sviluppo della navigazione inizialmente anche per tratti e della mobilità sostenibile sul tratto lombardo dell'itinerario Locarno – Milano – Venezia: dal lago Maggiore a Milano e da Milano a Pavia;
- Azione: sviluppo della navigazione inizialmente anche per tratti e della mobilità sostenibile lungo l'idrovia Lario – Adda – Milano – Po;
- Tavola 8 – Navigazione.

Le modifiche sono descritte dettagliatamente nel seguito. Al fine di facilitarne l'individuazione e la lettura nel contesto di riferimento, laddove le modifiche interessino intere porzioni di testo, queste vengono riportate integralmente o per stralci con le modifiche evidenziate in colore rosso.

### **Documento di Piano – Sezione 2 - LE AREE TEMATICHE PRIORITARIE**

#### **TURISMO**

#### **OBIETTIVO 1: SVILUPPARE LA NAVIGAZIONE**

L'OBIETTIVO DI PIANO DEDICATO ALLO SVILUPPO DEL TURISMO FLUVIALE VIENE AGGIORNATO NELLE PARTI DI SEGUITO RIPORTATE:

[...]

Il sistema dei Navigli Lombardi assume sempre di più un aspetto multifunzionale grazie al molteplici utilizzo del canale. La presenza storica di numerose associazioni sportive in particolare lungo il Naviglio Grande (Canottieri San Cristoforo, Canottieri Olona) e in Darsena (~~Marinai d'Italia~~) che praticano discipline nautiche direttamente in alveo, oltre a rilevare la necessità di potenziare i punti di ormeggio in corrispondenza delle storiche sedi associative, sta sollevando un forte interesse anche lungo gli altri navigli (Martesana, Bereguardo, Canale Villoresi). Nell'ambito del PIA Navigli infatti sono stati realizzati diversi interventi per favorire la canoabilità: attrezzaggio di pontili lungo il Naviglio di Bereguardo, pontile e percorso kayak a Cernusco sul Naviglio. Fuori aria PTRA Navigli, nel comune di Parabiago, è stato realizzato un Kayak point ed infine il comune di Vimodrone ha realizzato autonomamente un percorso kayak.

Dopo anni di navigazione turistica sperimentale, Regione Lombardia con R.R. n. 2/2019, ha approvato il Regolamento del servizio di navigazione sul sistema dei Navigli Lombardi, in attuazione della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (articolo 3, comma 2, lettera d bis), con il quale disciplina la programmazione, le modalità di affidamento e di controllo del servizio di navigazione pubblica sui Navigli lombardi e le idrovie collegate.

~~Per quanto previsto dal Regolamento, dal 2020 Regione Lombardia affiderà il servizio di navigazione per i successivi 9 anni a garanzia di continuità e miglioramento dell'offerta. Si tratterà di un servizio di linea con un programma di esercizio, tariffe predefinite e pubblicizzate.~~

~~Il servizio in concreto interesserà la Darsena, il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese, il Canale Villoresi, il Fiume Ticino nella tratta da Somma Lombardo alla diga della Miorina, una breve tratta del Naviglio Martesana tra i Comuni di Trezzo e Vaprio d'Adda~~

Per quanto previsto dal Regolamento, dal 2020 Regione Lombardia ha intrapreso un percorso che ha portato all'affidamento del servizio di navigazione fino al 31.12.2029 garanzia di continuità e miglioramento dell'offerta. Si tratta di un servizio di linea con un programma di esercizio, tariffe predefinite e pubblicizzate.

Ai sensi della lr 6/2012, del RR 2/2019, della DGR 2603/2019 e del successivo bando approvato con DDUO 18985/2019 sono state affidate 3 distinte autorizzazioni (3 lotti) per effettuare il servizio di trasporto di navigazione di linea sulla rete dei navigli (una per ciascun Lotto messo a bando) alla Società NavigaMi.

Ciascuno dei 3 lotti si articola in due distinti "servizi", uno dei quali a domanda forte, identico per i 3 lotti (Darsena, asta orizzontale del Naviglio Grande e primo tratto del Naviglio Pavese) e l'altro a domanda debole (rispettivamente per i tre lotti, asta verticale del Naviglio Grande, Bacino del Panperduto e Naviglio Martesana), proprio con la finalità di incentivare questi ultimi. Ogni servizio a sua volta è composto da diversi itinerari.

Il servizio in concreto interessa la Darsena, il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese, il Canale Villoresi, il Fiume Ticino nella tratta da Somma Lombardo alla diga della Miorina, una breve tratta del Naviglio Martesana tra i Comuni di Trezzo e Vaprio d'Adda.

Il ripristino della navigazione con finalità turistiche lungo i Navigli, d'altra parte, non può prescindere dalle sinergie con le altre opzioni di fruizione.

[...]

L'AZIONE "SVILUPPO DELLA NAVIGAZIONE INIZIALMENTE ANCHE PER TRATTI E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE SUL TRATTO LOMBARDO DELL'ITINERARIO LOCARNO – MILANO – VENEZIA: DAL LAGO MAGGIORE A MILANO E DA MILANO A PAVIA" VIENE AGGIORNATA NELLE PARTI DI SEGUITO RIPORTATE:

[...]

### 3) Il Naviglio Grande

Tratto Turbigo – Abbiategrasso

Superato il centro di Turbigo con i suoi ponti e le sue caratteristiche costruzioni inizia l'asta "monumentale" del Naviglio Grande fino a Milano.

*Questo tratto del Naviglio Grande è attualmente **navigabile e navigato**, non necessita di particolari interventi infrastrutturali grazie all'esistenza di approdi e ormeggi e segnaletica per la navigazione, necessita invece di interventi di messa in sicurezza e di adeguamento delle strutture esistenti finalizzate alla navigazione turistica.*

*Questo tratto del Naviglio Grande è attualmente **navigabile e navigato**. Al fine di favorire una navigazione che tenga in considerazione le criticità (livelli idrometrici sotto i ponti, correnti e ostacoli) e le richieste del territorio, è necessario regolarizzare e strutturare le posizioni di ormeggio mediante la redazione di uno specifico Piano Ormeggi a seguito della revisione della Legge Regionale 6/2012 e implementare la segnaletica per tutte le modalità di navigazione in corrispondenza delle bocche di presa presenti lungo il Naviglio Grande.*

*In tal senso sono in corso da parte del Consorzio EstVilloresi:*

- 1. la redazione di un progetto relativo all'installazione di ormeggi in funzione della tipologia di sponda, in corrispondenza di ciascuna delle posizioni di ormeggio individuata nell'ambito del Piano Ormeggi con relativa valutazione della stabilità della sponda;*
- 2. la redazione di uno studio di fattibilità per la realizzazione di scivoli di alaggio lungo l'idrovia (individuazione siti idonei) e di idonei punti di varo e/o alaggio per le unità navali del servizio di navigazione pubblica di linea lungo l'asta verticale del Naviglio Grande;*
- 3. Completamento della segnaletica per la navigazione lungo il Naviglio Grande in corrispondenza delle bocche di presa.*

#### **Tratto da Abbiategrasso fino alla Darsena di Milano**

*Anche in questo tratto non ci sono particolari problemi per la navigazione; è attiva una navigazione di tipo turistico iniziata sperimentalmente già nel 2006, la quale ha permesso da un lato di verificare le potenzialità commerciali della navigazione dall'altro di capire le necessità di interventi infrastrutturali (ad esempio sugli approdi, sugli ormeggi e sulle sponde) per rendere più agevole l'utilizzo dell'idrovia.*

*In merito invece alle ipotesi di realizzazione, lungo la tratta Milano-Abbiategrasso, di una linea di trasporto pubblico di linea, a servizio della densa conurbazione attraversata, sono i lunghi tempi di percorrenza prevedibili (in particolare "controcorrente") e la presenza, in parallelo a poche decine di metri, della linea ferroviaria, che offrirà presto un servizio di tipo suburbano, la fanno ritenere al momento non sostenibile.*

*È infine attivo un servizio di navigazione nell'area della Darsena di Milano, che mette in relazione il Naviglio Grande con l'inizio del Naviglio Pavese.*

~~Lungo tutto il corso del Naviglio Grande sono stati realizzati dal Consorzio ETVilloresi interventi di consolidamento delle sponde, che hanno interessato i punti più critici evidenziati nel corso di una campagna di ricognizione, compiuta dallo stesso Consorzio e dalla Navigli s.c.a.r.l.~~

~~Sono stati inoltre valorizzati gli approdi esistenti con interventi di manutenzione straordinaria e sono stati creati 4 nodi di interscambio boat bike a Bornate Ticino, Pontevocchio di Magenta, Boffalora sopra Ticino e Robecco sul Naviglio. Infine, la presenza di numerose associazioni sportive da evidenza della multifunzionalità in particolare in questa tratta del Naviglio: il canottaggio per la particolarità e le dimensioni delle imbarcazioni trova in questa tratta la sua collocazione preferenziale (RR n.3/2015).~~

Nel tratto tra Abbiategrasso e Gaggiano, a seguito della crisi idrica del 2022, non è stato consentito l'uso plurimo delle acque al fine di evitare danni ingenti alla produzione agricola. Stante i successivi cambiamenti climatici, Regione Lombardia ed ETVilloresi stanno individuando soluzioni idonee per consentire l'uso plurimo delle acque e quindi anche la navigazione indipendentemente dai livelli idrici.

Dopo l'esperienza dell'attivazione del servizio di navigazione di tipo turistico iniziata sperimentalmente già nel 2006, la quale ha permesso da un lato di verificare le potenzialità commerciali della navigazione dall'altro di capire le necessità di interventi infrastrutturali (ad esempio sugli approdi, sugli ormeggi e sulle sponde) per rendere più agevole l'utilizzo dell'idrovia, il tratto è attualmente interessato dal servizio di navigazione di linea affidato all'operatore NavigaMI sino al 2029.

In merito invece alle ipotesi di realizzazione, lungo la tratta Milano-Abbiategrasso, di una linea di trasporto pubblico di linea, a servizio della densa conurbazione attraversata, sono i lunghi tempi di percorrenza prevedibili (in particolare "controcorrente") e la presenza, in parallelo a poche decine di metri, della linea ferroviaria, che offrirà presto un servizio di tipo suburbano, la fanno ritenere al momento non sostenibile.

In area milanese è attivo un itinerario di navigazione di linea che mette in relazione l'area della Darsena di Milano con l'inizio del Naviglio Pavese, il tratto di asta orizzontale e verticale del Naviglio Grande e l'intero Naviglio Grande (asta orizzontale e asta verticale) fino a Turbigo.

È oggetto di discussione anche la possibilità di bacinnizzare la Darsena di Milano, tramite degli sbarramenti temporanei o attraverso soluzioni ancora da individuare durante il periodo di asciutta invernale, per consentire la navigazione del tratto Milanese tutto l'anno.

Lungo tutto il corso del Naviglio Grande sono stati realizzati dal Consorzio ETVilloresi interventi di consolidamento delle sponde, che hanno interessato i punti più critici evidenziati nel corso di una campagna di ricognizione, compiuta dallo stesso Consorzio. È stato inoltre completamente riprogettato e realizzato un nuovo pontile in Comune di Cuggiono.

Sono stati inoltre valorizzati gli approdi esistenti con interventi di manutenzione straordinaria e sono stati creati 4 nodi di interscambio boat-bike a Bernate Ticino, Pontevocchio di Magenta, Boffalora sopra Ticino e Robecco sul Naviglio. Infine, la presenza di numerose associazioni sportive da evidenza della multifunzionalità in particolare in questa tratta del Naviglio: il canottaggio per la particolarità e le dimensioni delle imbarcazioni trova in questa tratta la sua collocazione preferenziale (RR n.3/2015).

## Criticità

Non sono presenti conche di navigazione od altri ostacoli, ma in questo caso le criticità di navigazione sono rappresentate da:

- una corrente piuttosto veloce, a volte caratterizzata da "piccole rapide" dovute o a **sconnessioni del fondo** o alla presenza di opere (soglie di fondo) per la regimazione della corrente, in particolare nel tratto tra Robecco sul Naviglio ed Abbiategrasso;
- **la crescita di alghe o erbe palustri** da tagliare periodicamente perché possono creare problemi ai natanti e per il regolare deflusso delle acque;
- **sbarramenti "provvisori"** posizionati in alveo in prossimità delle bocche di presa.

## Naviglio di Bereguardo

Da Abbiategrasso, deviando dal Naviglio Grande, ha origine il Naviglio di Bereguardo.

Se si esclude il primissimo tratto di canale (ancora nell'abitato di Castelletto di Abbiategrasso), la sezione ristretta del canale con la presenza di numerose conche di navigazione (10 conche e 1 ponte a raso), rendono il percorso molto lungo e difficilmente navigabile. Inoltre, il naviglio scorre, per la gran parte del suo tracciato, piuttosto distante dai luoghi di interesse culturale, rendendone il collegamento e la visita non agevole.

Invece, grazie agli interventi realizzati con il Programma P.I.A. Navigli e con le risorse regionali destinate alle manutenzioni straordinarie (poco meno di 4,5 milioni di euro investiti) sono state eliminate le principali criticità delle sponde, migliorando in maniera decisiva la sicurezza idraulica su tutto il canale. Inoltre, sono stati attuati interventi per favorire la canoabilità con l'installazione di numerosi pontili lungo tutta la tratta.

*Sono attualmente in corso con i fondi del Piano Lombardia lavori di consolidamento delle sponde nei tratti di Ozzero, Morimondo, Motta Visconti per complessivi 1320 m.*

[...]

#### Diga, conca e Bacino del Panperduto

Un primo esempio di elemento di grande interesse paesaggistico e storico-monumentale è l'impianto della diga del Panperduto, all'inizio del percorso, che si trova inoltre in una situazione ambientale e paesaggistica eccezionale dentro al Parco regionale del Ticino. La riqualificazione del Bacino di Panperduto consente non solo il prolungamento della navigazione lungo l'idrovia, ma costituisce un molteplice approdo turistico, di terra e di acqua, in cui trovano spazio i diversi temi relativi ad un complesso sistema ambientale.

Utilizzando l'acqua come filo conduttore, è stato realizzato un **percorso didattico** per la comprensione dei sottosistemi che compongono il **bacino di Panperduto**, lungo il Naviglio Grande, invitando il visitatore a scoprire e cogliere le ragioni dell'esistenza del bacino stesso, la sua storia ma anche le nuove necessità legate alla qualità ambientale e alle fonti energetiche rinnovabili. Il percorso didattico è finalizzato alla conoscenza dei manufatti storici presenti, della fauna, della flora locale nonché alla comprensione di nuove attività che si possono svolgere sull'acqua. Un giardino acquatico, un giardino botanico, un'area dedicata alla fauna, con le scale di risalita per l'ittiofauna sono solo alcune delle aree tematiche possibili all'interno del complesso sistema ambientale. Nel Bacino del Pamperduto è stato realizzato il Museo delle acque Italo-Svizzero, raggiungibile dall'Ostello del Panperduto via battello, entrambe le strutture, come anche il pontile a servizio sono state finanziate da Progetto Integrato d'Area Navigli.

~~Il recupero/restauro degli edifici storici e di tutti gli elementi a corredo per il funzionamento di conche ed alzaie ha permesso il ripristino della navigazione nel bacino e lungo l'idrovia, verso l'incile del Canale Villorosi e del Canale Industriale.~~

~~Il recupero/restauro degli edifici storici e di tutti gli elementi a corredo per il funzionamento di conche ed alzaie, attraverso la realizzazione di un approdo per la navigazione turistica, ha permesso il ripristino della navigazione nel bacino e lungo l'idrovia, oltre che nel bacino e in fiume Ticino anche verso l'incile del Canale Villorosi e del Canale Industriale.~~

[...]

L'AZIONE "SVILUPPO DELLA NAVIGAZIONE INIZIALMENTE ANCHE PER TRATTI E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE LUNGO L'IDROVIA LARIO – ADDA – MILANO – PO" VIENE AGGIORNATA NELLE PARTI DI SEGUITO RIPORTATE:

[...]

#### 4) Il Naviglio Martesana (da Trezzo a Milano)

[...]

#### Criticità

Per il naviglio Martesana, la presenza di criticità "nautiche" non consente di inserire negli interventi prioritari il ripristino della navigabilità sull'intero tracciato. Le condizioni al contorno fanno propendere per l'attuazione di interventi coordinati con le opere finalizzate alla valorizzazione dell'utilizzo ciclopedonale dell'alzaia, al fine di fornire nuove occasioni di fruizione, comprendenti la navigazione, per brevi tratte, a scopo essenzialmente di loisir o didattico, da attivare in ambiti o in situazioni puntuali da concordare anche con le rappresentanze locali e in sinergia con le opportunità di navigazione lungo l'Adda.

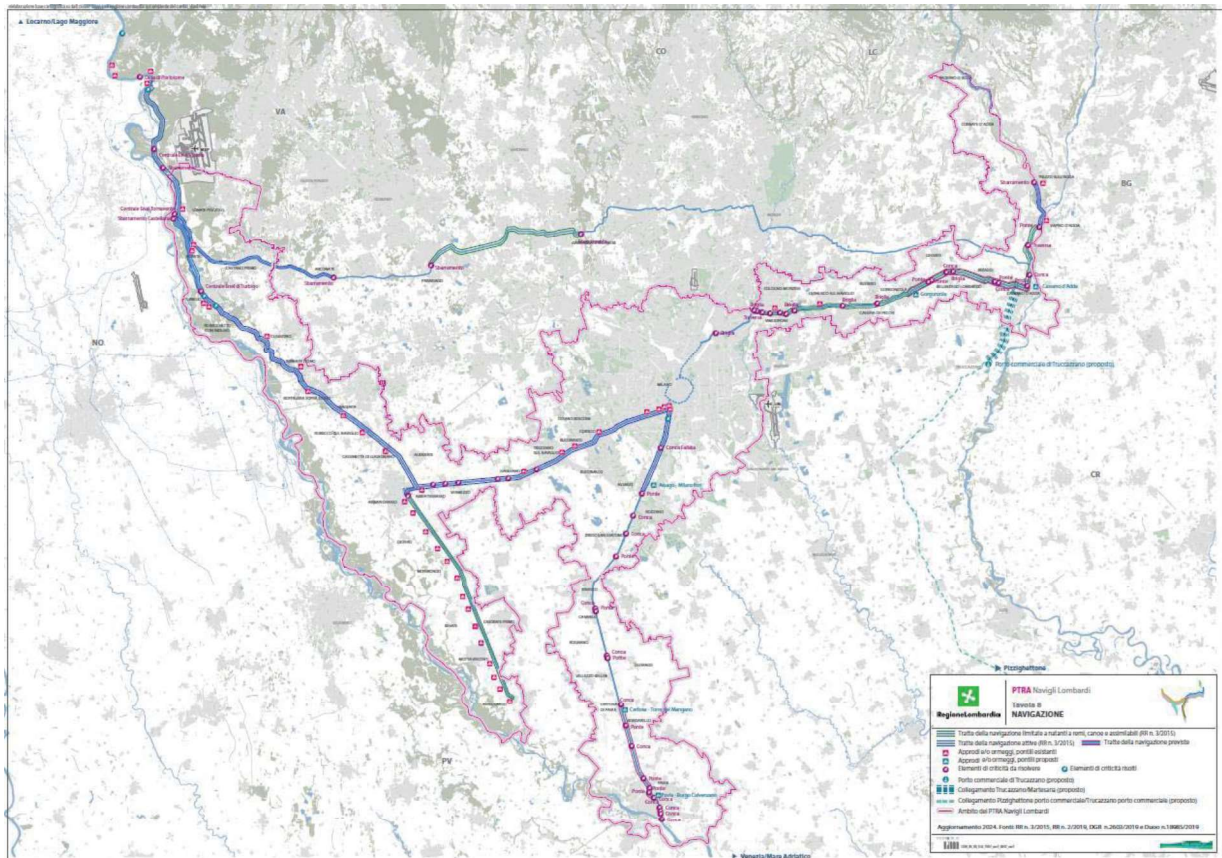
In particolare la tratta est del Naviglio Martesana favorisce la fruizione di un contesto a notevole valenza paesistica, accompagnata da un sistema di beni storico-architettonici di pregio, anche attraverso la realizzazione di collegamenti con altri itinerari.

**Sono quindi ipotizzabili degli interventi puntuali di ripristino della navigabilità su tratte contenute di valenza locale, per piccoli natanti e a scopo esclusivamente turistico.**

**Sono quindi ipotizzabili degli interventi puntuali di ripristino della navigabilità su tratte contenute di valenza locale, per piccoli natanti e a scopo esclusivamente turistico. Negli ultimi anni, sul tratto tra Vaprio e Trezzo è attivo un servizio di navigazione di linea affidato all'operatore NavigaMI.**

[...]

Tavola 8 – Navigazione



## PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA (PTRA) "VALLI ALPINE"

Si apportano modifiche e integrazioni ai seguenti elaborati del PTRA:

### **Documento di Piano – PARTE TERZA: SCELTE DI PIANO**

#### - Capitolo 11 – Azioni e disposizioni di Piano:

Obiettivo operativo 1.2: VALORIZZAZIONE DI UNA RETE PRIORITARIA INTERVALLIVA DI LIVELLO REGIONALE DI SENTIERISTICA E MOBILITA' DOLCE – Azione 1.2.2. Riconoscimento e messa a sistema di una rete di mobilità dolce di livello regionale unitaria ed integrata all'offerta di servizi - *VALORIZZAZIONE E COMPLETAMENTO DELLA RETE CICLOPEDONALE – PROGETTUALITÀ LOCALI*

Le modifiche sono descritte dettagliatamente nel seguito. Al fine di facilitarne l'individuazione e la lettura nel contesto di riferimento, laddove le modifiche interessino intere porzioni di testo, queste vengono riportate integralmente o per stralci con le modifiche evidenziate in colore rosso.

### **Documento di Piano – PARTE TERZA: SCELTE DI PIANO**

#### **CAPITOLO 11 – AZIONI E DISPOSIZIONI DI PIANO**

Obiettivo operativo 1.2: VALORIZZAZIONE DI UNA RETE PRIORITARIA INTERVALLIVA DI LIVELLO REGIONALE DI SENTIERISTICA E MOBILITA' DOLCE - Azione 1.2.2. Riconoscimento e messa a sistema di una rete di mobilità dolce di livello regionale unitaria ed integrata all'offerta di servizi.

*VALORIZZAZIONE E COMPLETAMENTO DELLA RETE CICLOPEDONALE – PROGETTUALITÀ LOCALI*

TRA LE PROGETTUALITÀ LOCALI RELATIVE ALL'OBIETTIVO 1.2 IL PARAGRAFO RIGUARDANTE L'INIZIATIVA E-BIKE EXPERIENCE VIENE AGGIORNATO NELLE PARTI DI SEGUITO INDICATE:

[...]

#### **E-Bike Experience**

L' iniziativa "e-bike Experience", partita ufficialmente nell'estate del 2019, consiste in una rete di noleggio di biciclette elettriche lungo i percorsi ciclabili della Val Seriana e della Val di Scalve ed è promossa dall'agenzia turistica locale "Promoserio" con la collaborazione della Fondazione "ITS Mobilità Sostenibile", che forma tecnici con specializzazione anche in "soft & smart mobility" per i territori montani a vocazione turistica.

Tale iniziativa è il frutto della sperimentazione del progetto europeo CESBA ALPS (vedi cap. 13 Monitoraggio) nel territorio della val Seriana, che ha visto una proficua collaborazione tra Enti e istituzioni locali. Infatti, a livello locale, il progetto europeo ha permesso un attento confronto sui temi di maggior interesse per il territorio (turismo, mobilità sostenibile e risparmio energetico) attraverso il calcolo di indicatori specifici su tali temi. In particolare, per quanto riguarda il tema del turismo, si è potuto verificare come la domanda sia sempre più orientata al contatto con la natura, ossia verso un turismo più sostenibile. La proposta della rete di noleggio di e-bike rappresenta pertanto una risposta diretta a questa domanda.

L'iniziativa si appoggia alla esistente linea ferroviaria leggera che da Bergamo raggiunge la stazione di Albino all'inizio della valle Seriana. Tale stazione rappresenta il punto di connessione intermodale da cui parte il tracciato ciclopedonale per raggiungere la val Seriana e la val di Scalve.

La validità e l'efficacia di tale iniziativa consistono principalmente in:

- possibilità di scegliere modelli di bicicletta differenti;
- presenza di molti punti per il noleggio e la ricarica delle biciclette;
- Unico prezzo per il noleggio in tutti i punti del territorio;
- Mappatura dei punti ricarica diffusi sul territorio.

L'offerta è completata dalla possibilità di "scaricare" da una apposita app diversi percorsi tematici, che rendono turisticamente più fruibile il percorso.

**A supporto dello sviluppo della mobilità sostenibile e della micromobilità elettrica - vista anche l'iniziativa "e-bike Experience" che consiste in una rete di noleggio di biciclette elettriche lungo i percorsi ciclabili della Val Seriana e della Val di Scalve - si segnala**

ECOMOBS Ecosistema della Mobilità Sostenibile in Lombardia ([servizirl.it](http://servizirl.it)) quale strumento offerto alle Pubbliche Amministrazioni per supportare azioni di pianificazione e programmazione per lo sviluppo/completamento dell'infrastruttura per la ricarica di veicoli e di mezzi di micromobilità elettrica, beneficiando di una mappatura certificata dello stato di fatto già realizzato sul territorio e di altri strati informativi e indicatori di contesto e offerta del territorio.

ECOMOBS - con la sua sezione cartografica, gestionale e informativa ad accesso riservato alla pubblica amministrazione - costituisce uno strumento di supporto per la pianificazione e programmazione dello sviluppo e/o del completamento dell'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici. Inoltre, l'applicativo dialoga con il Catasto infrastrutture e reti di Regione Lombardia, garantendo la sinergia con informazioni utili per la scelta localizzativa delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici, e in prospettiva andrà a mappare anche i siti per la produzione e distribuzione di carburanti alternativi.

## PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA (PTRA) "AEROPORTO MONTICHIARI"

Si apportano modifiche e integrazioni ai seguenti elaborati del PTRA:

### Documento di Piano

#### Capitolo 1 – IMPOSTAZIONE DEL PIANO

- Paragrafo 1.3 I RIFERIMENTI PRINCIPALI DEL TERRITORIO DELL'AEROPORTO DI MONTICHIARI

#### Capitolo 2 – IL QUADRO PROGRAMMATICO

- Paragrafo 2.3 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)
- Paragrafo 2.5 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI BRESCIA ADOTTATO (PTCP)

#### Capitolo 3 – OBIETTIVO DI PIANO

- Paragrafo 3.1 IL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI
  - 3.1.1 Gli obiettivi principali del piano

#### Capitolo 4 – SCENARI DI SVILUPPO

- Paragrafo 4.2 LO SCENARIO A LUNGO TERMINE

#### Capitolo 5 – SCELTE PROGRAMMATICHE DEGLI SCENARI DI SVILUPPO

- Paragrafo 5.4 SCENARIO A LUNGO TERMINE: STRATEGIE
  - 5.4.1 Strategia D – Salvaguardia per lo Sviluppo Aeroportuale Regionale

#### Capitolo 7 – DISCIPLINA DEL PTRA MONTICHIARI

- Paragrafo 7.3 DISPOSIZIONI DI CARATTERE PRESCRITTIVO, OPERANTI SULL'AMBITO A
  - 7.3.3 Ambito territoriale T3: di sviluppo locale

#### Capitolo 8 – DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

- Paragrafo 8.1 DISCIPLINA PER LA COMPENSAZIONE TERRITORIALE

### Tavole grafiche

- Tavola 2.0 – Quadro di riferimento infrastrutturale
- Tavola 8.0 – Organizzazione territoriale
- Tavola 9.0 – Modello spaziale
- Tavola 11.0 – Ambiti di compensazione ambientale

Le modifiche sono descritte dettagliatamente nel seguito. Al fine di facilitarne l'individuazione e la lettura nel contesto di riferimento, laddove le modifiche interessino intere porzioni di testo, queste vengono riportate integralmente o per stralci con le modifiche evidenziate in colore rosso.

### Documento di Piano

#### Capitolo 1 – IMPOSTAZIONE DEL PIANO

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

NELLE FONTI DI INFORMAZIONE PRIORITARIE PER LA DEFINIZIONE DEL QUADRO INFRASTRUTTURALE, RELATIVAMENTE ALLA PREVISIONE DI RFI COLLEGAMENTO AC/AV "CORRIDOIO V", VIENE INSERITA LA NOTA DI SEGUITO RIPORTATA:

[...]

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

- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Brescia (PTCP);

- Previsioni RFI<sup>1</sup> collegamento AC/AV “corridoio V”.

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

PREVISIONI DEL PTCP PROVINCIA DI BRESCIA		
Infrastrutture viarie		Infrastrutture ferroviarie
Riqualificazione/potenziamento	Nuova costruzione	Nuova costruzione
Tangenziale Sud Brescia da Roncadelle a Rezzato	BREBEMI	Costruzione rete ferroviaria AV/AC <sup>2</sup>
Infrastruttura di connessione SP 236-casello Brescia Est	Completamento SP 19 da Lograto fino all'innesto con la SP 236	
SS 45	Viabilità extraurbana di tipo locale a Ovest di Ghedi con innesto sulla SP 668	
SP 11 da Rezzato	Viabilità extraurbana di tipo secondario a Est di Ghedi con innesto sulla SP 668 e sulla variante alla SP 668	
Riqualificazione SP 19 da Concesio all'intersezione con la SP 235		

## Capitolo 2 – IL QUADRO PROGRAMMATICO

### 2.3 IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

NELLA PARTE DI TESTO RIGUARDANTE IL COMPLETAMENTO DEL SISTEMA DELL'ALTA CAPACITA'/ALTA VELOCITA' VIENE INSERITA UNA NOTA CHE RICHAMA LA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE APPROVATA CON DELIBERAZIONE CIPE N. 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO “SHUNT DI BRESCIA”:

[...]

Il PTR, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 951 del 19 gennaio 2010, individua le infrastrutture, strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, e tra le priorità sottolinea la necessità di promuovere lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, riconoscendo un forte ruolo allo scalo di Montichiari (voli charter collegamenti regionali e cargo).

Conseguentemente lo sviluppo del sistema aeroportuale necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e di adduzione, in particolare il collegamento pedemontano Bre.Be.Mi. per quanto riguarda la rete viabilistica e il completamento del Sistema Alta Capacità/Alta velocità<sup>3</sup> TO-MI-VE.

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

[...]

Nel basso Garda si è assistito negli ultimi anni a fenomeni di forte urbanizzazione, ma anche di vivacità nel comparto produttivo e dove sono localizzate o si stanno localizzando centri per la logistica, funzioni produttive e commerciali di grande rilievo, connessi alle importanti infrastrutture di trasporto esistenti o in progetto (collegamento per il Brennero e snodo con il Corridoio V, aeroporti di

<sup>1</sup>Il progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona è stato approvato con deliberazione CIPE n. 42 del 10 luglio 2017 con lo stralcio del cosiddetto “Shunt di Brescia”; in alternativa RFI Spa ha approvato il progetto preliminare del “Quadruplicamento ad est di Brescia”, in affiancamento alla linea storica.

Al fine di valutare il potenziamento della connessione ferroviaria al sedime aeroportuale, RFI Spa ha avviato la progettazione del raddoppio della linea Brescia - San Zeno – Ghedi con lo studio di alcune ipotesi di tracciato per il collegamento di tale linea verso l'Aeroporto e la Fiera di Montichiari. Nel momento i cui gli esiti di questa progettazione saranno resi noti sarà importante verificarne gli impatti in relazione al contesto territoriale di riferimento del PTR al fine di valutare l'opportunità di attivare le corrette azioni per la salvaguardia dei corridoi infrastrutturali.

<sup>2</sup> Si richiama la nota n. 1

<sup>3</sup> Si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.

Montichiari e Verona, alta capacità ferroviaria<sup>4</sup>) che interessano l'area. Qui si assiste alla nascita, per lo più spontanea, di una nuova forte polarizzazione (riconosciuta anche dagli strumenti di pianificazione della Regione Veneto) che può avere nel bacino del Garda il fattore ambientale di maggiore rilevanza.

[...]

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

A SEGUITO DELL'INTRODUZIONE DI NUOVE NOTE A PIÙ DI PAGINA, IL NUMERO DELLA NOTA RELATIVA ALLA VARIANTE DI ADEGUAMENTO DEL PTCP DI BRESCIA VIENE AGGIORNATO:

La variante di adeguamento del piano vigente<sup>5</sup> alla Legge Regionale 12/05, adottata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 14 del 31 marzo 2009, conferma il ruolo strategico dell'aeroporto per lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo e del Nord Italia e per la crescita socio economica della stessa provincia e delle province limitrofe.

[...]

## Capitolo 3 – OBIETTIVO DI PIANO

### 3.1 IL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI

#### 3.1.1 Gli obiettivi principali del piano

NELLA PARTE DI TESTO RIGUARDANTE L'OBIETTIVO 2 DEL PARAGRAFO 3.1.1 INERENTE ALLA LOCALIZZAZIONE DELLA LINEA AC/AV, VIENE INSERITA UNA NOTA CHE RICHAMA LA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE APPROVATA CON DELIBERAZIONE CIPE N. 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO "SHUNT DI BRESCIA":

[...]

*Obiettivo 2: Salvaguardia dei corridoi infrastrutturali*

[...]

- gli studi e i quadri di programmazione ad oggi disponibili, pur in assenza di sviluppi progettuali, identificano le aree a nord dell'aeroporto di Montichiari quali siti idonei per la localizzazione della linea ferroviaria AC/AV<sup>6</sup>, anche nell'ipotesi di realizzare una stazione nelle vicinanze dell'aeroporto;

[...]

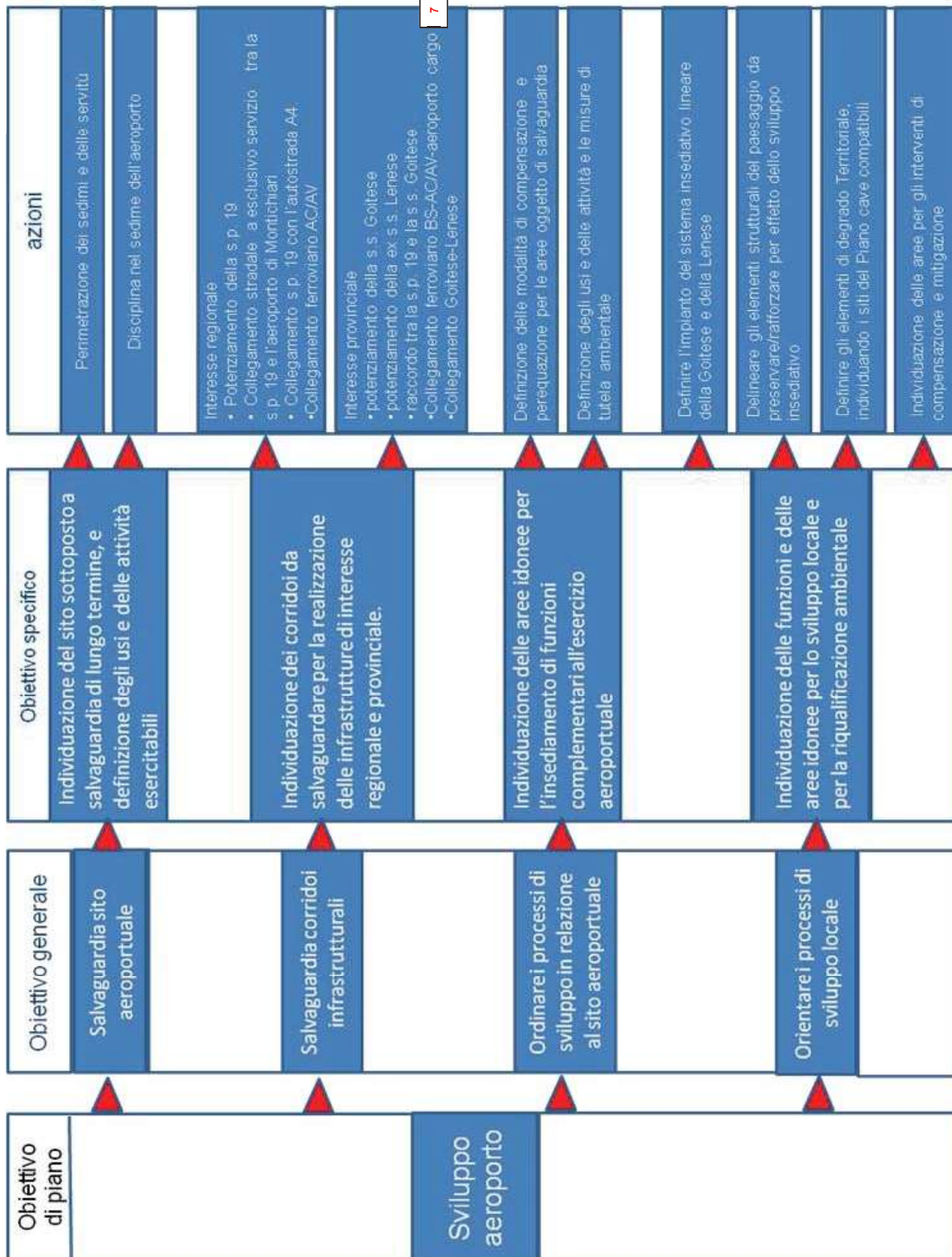
NEL DIAGRAMMA CONCLUSIVO DEL CAPITOLO 3, PER QUANTO ATTIENE LE AZIONI CONNESSE ALLA SALVAGUARDIA DEI CORRIDOI INFRASTRUTTURALI VIENE INSERITA UNA NOTA CHE RICHAMA LA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE APPROVATA CON DELIBERAZIONE CIPE N. 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO "SHUNT DI BRESCIA":

---

<sup>4</sup> Si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.

<sup>5</sup> Il PTCP di Brescia che ha costituito la base di riferimento a scala provinciale per il PTR, è stato revisionato a partire dal 2011, portando la Provincia ad approvare un nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) con Delibera di Consiglio n. 31 del 13 giugno 2014. Il piano è diventato efficace con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul BURL Serie Avvisi e concorsi n. 45 del 5 novembre 2014. Con successiva variante semplificata, adottata con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 38 del 27/07/2023 e approvata con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 37 del 28/09/2023, la Provincia ha richiesto a Regione Lombardia (ai sensi e per gli effetti dell'art. 22, comma 1ter, lett. b) della l.r. 12/2005) di eliminare il collegamento ferroviario metropolitano "S26 Brescia-Montichiari" e il relativo corridoio infrastrutturale di salvaguardia.

<sup>6</sup> Si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.



7

<sup>7</sup> In riferimento alle azioni di interesse regionale e di interesse provinciale riguardanti il "Collegamento ferroviario AC/AV" presenti nel diagramma qui riportato, si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.

## **Capitolo 4 – SCENARI DI SVILUPPO**

NELLA DESCRIZIONE DELLO SCENARIO 2, PER QUANTO RIGUARDA LA LOCALIZZAZIONE DELLA LINEA AC/AV, VIENE INSERITA UNA NOTA CHE RICHIAMA LA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE APPROVATA CON DELIBERA CIPE 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO SHUNT DI BRESCIA:

[...]

❖ elaborazione di “scenari teorici” fondati sugli elementi di giudizio sopra menzionati, così definiti:

- **Scenario 1** – anno 2015. Nel medio periodo, l'aeroporto di Brescia Montichiari, in assenza di AV/AC completa e in assenza di problemi di saturazione nel sistema aeroportuale del Nord Italia, segue un percorso di crescita contenuto e principalmente legato alle strategie della società di gestione, che tuttavia risulta beneficiato, al naturale crescere del traffico, per effetto della posizione baricentrica dello scalo rispetto al sistema del nord Italia e alle aree con maggiore capacità di generazione di domanda di trasporto. Al verificarsi delle ipotesi di scenario, il traffico passeggeri atteso nel 2015 ammonterebbe a circa 1,8 milioni di passeggeri.
- **Scenario 2** – anno 2025. Nel lungo periodo si verifica un incremento dei tassi di crescita, in conseguenza dell'entrata in servizio dell'AV/AC, che produce due effetti favorevoli per lo scalo: si determina l'allargamento del bacino di utenza dell'aeroporto, favorendo gli spostamenti di passeggeri la cui origine o destinazione si trova in province prima escluse dal bacino di Montichiari; la presenza di un collegamento ferroviario efficiente e di una stazione dell'AV/AC connessa all'aeroporto migliora l'attrattività dello scalo nei confronti dei vettori aerei<sup>8</sup>.

[...]

### **4.2 LO SCENARIO A LUNGO TERMINE**

NELLA DESCRIZIONE DELLO SCENARIO A LUNGO TERMINE, IN MERITO ALLA LINEA AC/AV, VIENE INSERITA UNA NOTA CHE RICHIAMA LA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE APPROVATA CON DELIBERA CIPE 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO SHUNT DI BRESCIA:

[...]

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

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

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

- venga realizzato il collegamento ferroviario AC/AV;
- l'aerostazione sia direttamente e rapidamente connessa con la fermata AC/AV<sup>9</sup>;
- il sistema autostradale in corso di realizzazione (Bre.Be.Mi, Pedemontana, SP 19, collegamento autostradale con la Valtrompia) sia completamente in esercizio.

[...]

## **Capitolo 5 – SCELTE PROGRAMMATICHE DEGLI SCENARI DI SVILUPPO**

NELLA DESCRIZIONE DELL'ESAME DELLO SCENARIO A LUNGO TERMINE, IN MERITO ALLA LINEA AC/AV, VIENE INSERITA UNA NOTA CHE RICHIAMA LA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE APPROVATA CON DELIBERA CIPE 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO SHUNT DI BRESCIA:

[...]

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.

<sup>8</sup> Si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.

<sup>9</sup> Si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.

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<sup>10</sup>, condizione necessaria perché il bacino geografico di riferimento dell'aeroporto possa sensibilmente crescere.

[...]

## 5.4 SCENARIO A LUNGO TERMINE: STRATEGIE

### 5.4.1 Strategia D – Salvaguardia per lo Sviluppo Aeroportuale Regionale

NELLA STRATEGIA “D” VIENE ELIMINATO IL RIFERIMENTO AI COLLEGAMENTI FERROVIARI, A SEGUITO DELLA DELIBERAZIONE CIPE N. 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO “SHUNT DI BRESCIA”:

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

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

[...]

## **Capitolo 7 – DISCIPLINA DEL PTR A MONTICHIARI**

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

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

LA DISCIPLINA DEL PTR A MONTICHIARI VIENE AGGIORNATA NELLE PARTI RELATIVE AL SISTEMA FERROVIARIO AC/AV A SEGUITO DELL'EVOLUZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE CONSEGUENTE ALL'APPROVAZIONE DELLA DELIBERA CIPE N. 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO “SHUNT DI BRESCIA”:

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

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

I corridoi di salvaguardia sono così definiti:

- Rete stradale, SP 19, SP 236, SP 668 e relativi collegamenti e varianti ml 60 dall'asse stradale per parte;
- ~~Linea ferroviaria e metropolitana AC/AV ml 75 dall'asse ferroviario;~~

fatte salve le eventuali previsioni derivanti dal PTCP assunte in coerenza con gli stati di avanzamento o varianti progettuali, così come precisato alla nota di cui al Capitolo 2.

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

[...]

---

<sup>10</sup> Si richiama la nota n. 1 al paragrafo 1.3.

## **Capitolo 8 – DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE**

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

NELLA DISCIPLINA PER LA COMPENSAZIONE TERRITORIALE VIENE ELIMINATO IL RIFERIMENTO AL SISTEMA FERROVIARIO AC/AV A SEGUITO DELLA DELIBERAZIONE CIPE N. 42 DEL 10 LUGLIO 2017 CHE HA DETERMINATO LO STRALCIO DEL COSIDDETTO “SHUNT DI BRESCIA”:

[...]

Vengono inoltre indicati gli ambiti in cui potranno essere attuate le compensazioni: l'ambito della città lineare e l'asse della Goitese; ~~l'ambito dell'asse infrastrutturale AV/AC~~; l'ambito della dorsale a ridosso di Ghedi; l'ambito di protezione di Montichiari; l'ambito della collina di Castenedolo.

I Comuni, nel definire gli oneri di urbanizzazione in base ai disposti di cui all'art. 44 della L.r. 12/05, determinano, nel rispetto dei criteri definiti ai sensi del successivo punto 8.2, la quota parte degli oneri di urbanizzazione secondaria che dovrà essere corrisposta per i fini di cui al precedente capoverso; tale quota parte viene convenzionalmente definita “oneri di compensazione ambientale”. I comuni stabiliscono altresì le modalità di corresponsione di detti oneri nel quadro dei procedimenti autorizzativi, urbanistici ed edilizi.

[...]

TAVOLE GRAFICHE MODIFICATE

Tavola 2.0 – Quadro di riferimento infrastrutturale

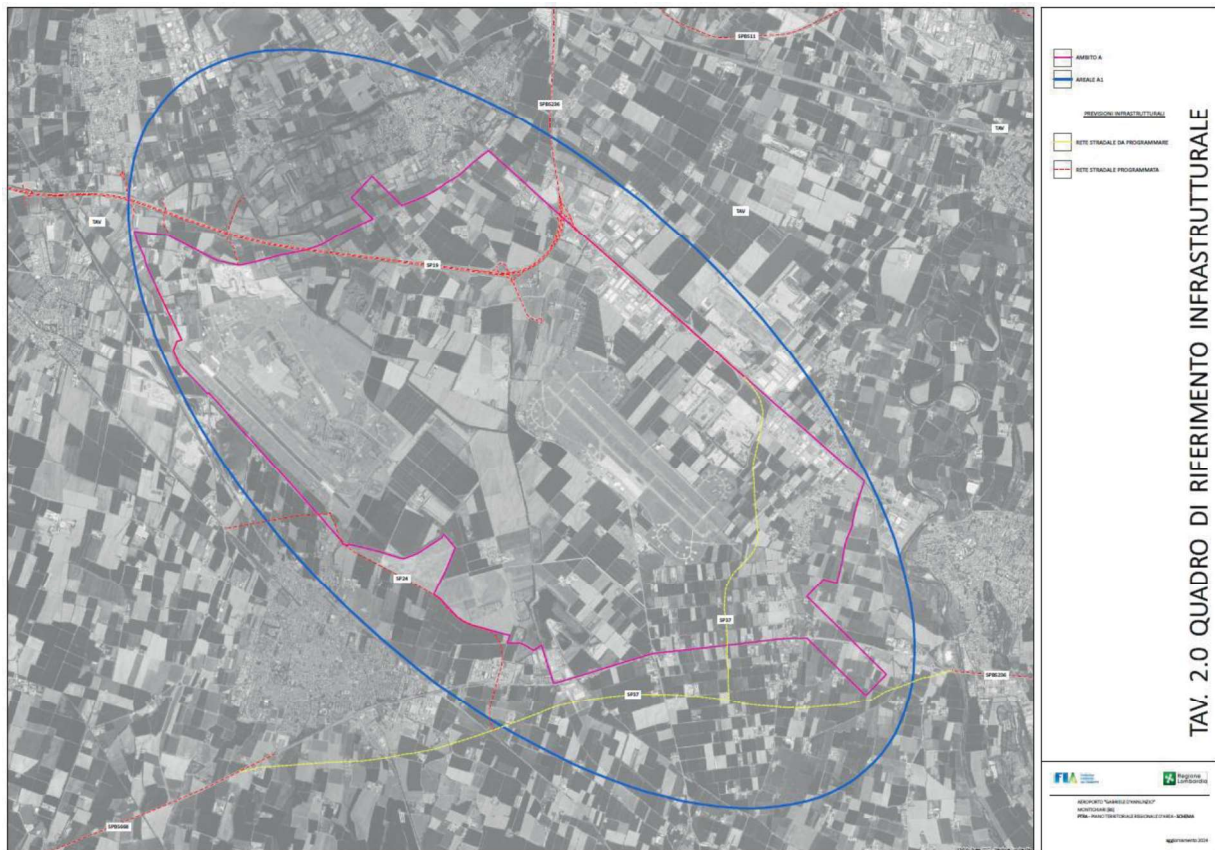


Tavola 8.0 – Organizzazione territoriale

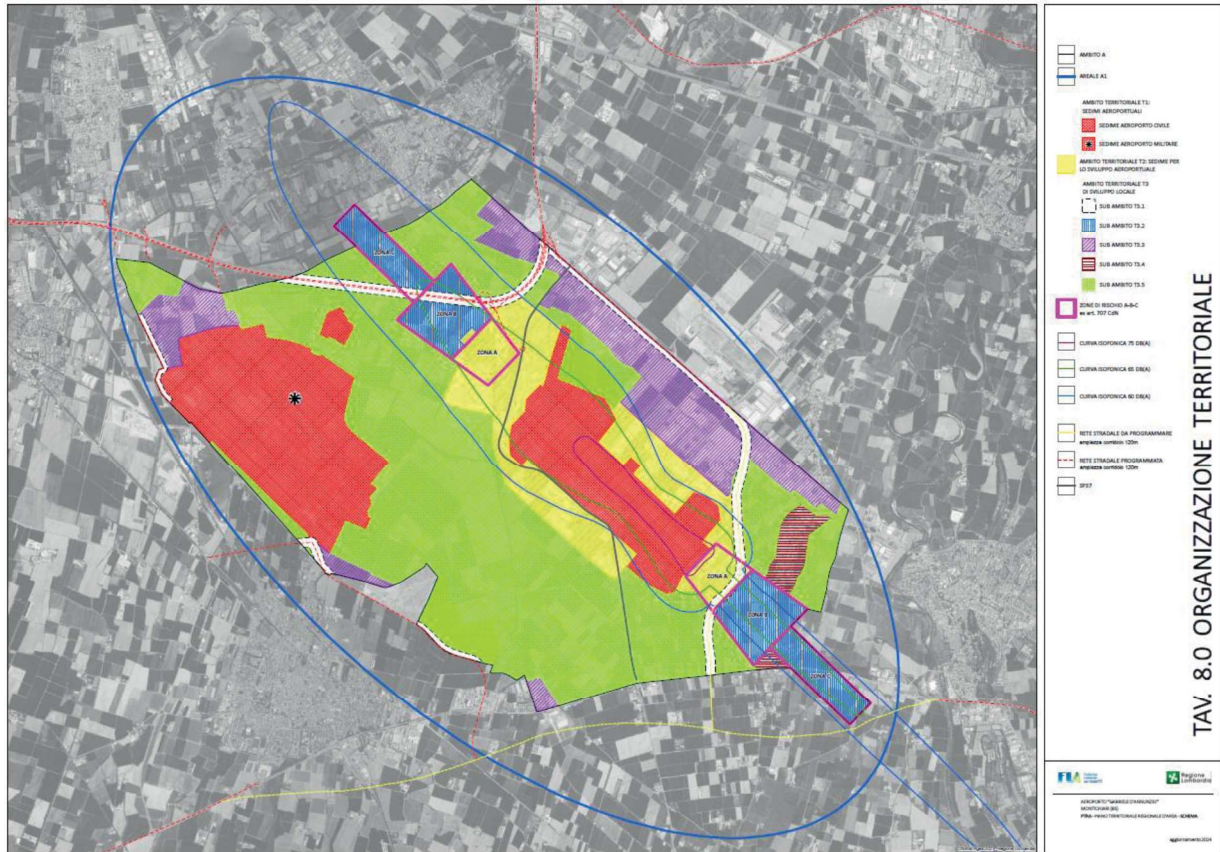


Tavola 9.0 – Modello spaziale

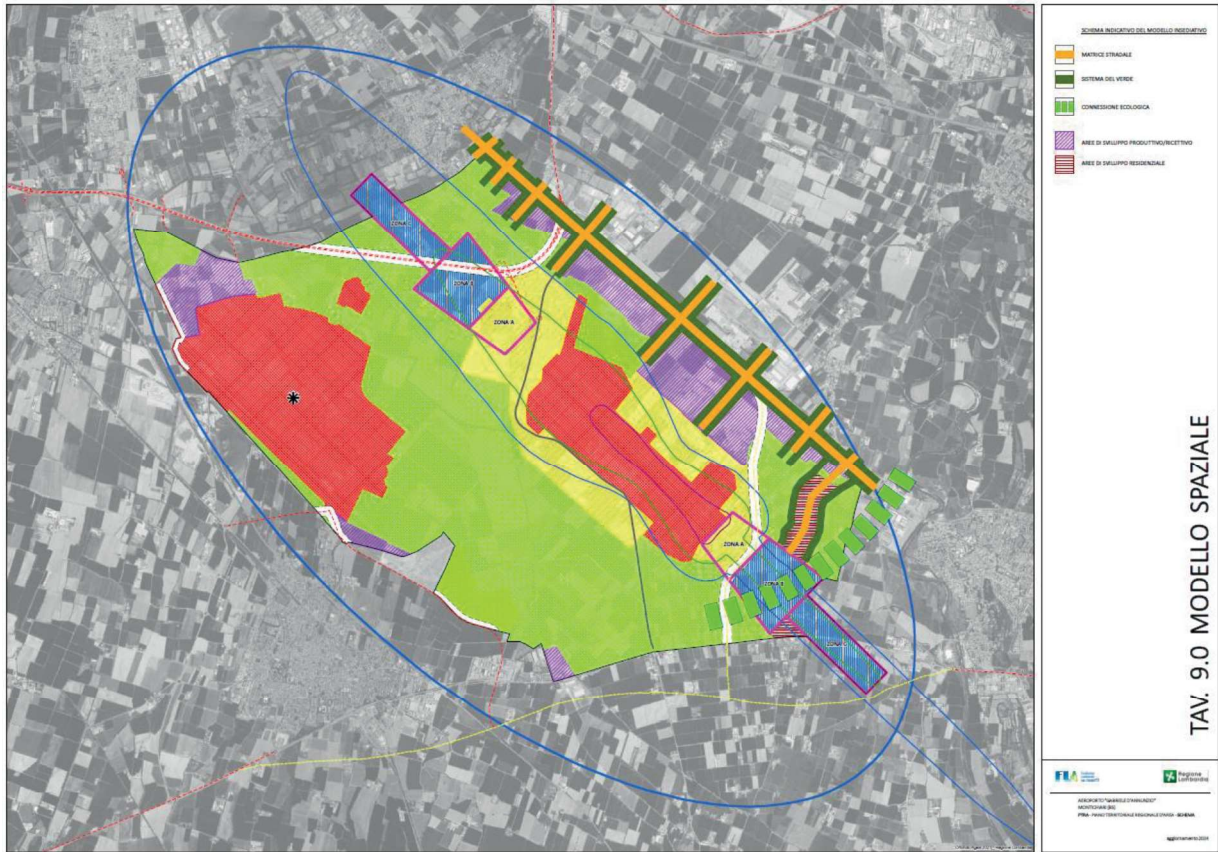


Tavola 11.0 – Ambiti di compensazione ambientale

