

COMMITTENTE



COMUNE DI BRESCIA

TITOLO

**VARIANTE URBANISTICA AI SENSI DELL'ART. 56 DELLE NTA DEL PIANO DELLE REGOLE DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI BRESCIA  
-LOCALIZZAZIONE/REALIZZAZIONE NUOVA BASE HEMS IN VIA GHISLANDI-**

Regione Lombardia Provincia di Brescia Comune di Brescia

PROGETTISTA



EQUIPE-CONTRIBUTI SPECIALISTICI



ELABORATO

**ALLEGATO 02 AL RAPPORTO AMBIENTALE**

**VALUTAZIONE DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE**

TAVOLA	SCALA	COMMESSA	SETTORE-TIPOLOGIA	N. AGGIORNAMENTO
-	-	E210312	EP-R	n. 00 data 12.10.2022
AGGIORNAMENTO	DATA	REDATTO	VERIFICATO/APPROVATO	
00	12.10.2022	L.S.	R.B.	

Studio Associato Professione Ambiente di Bellini Dott. Leonardo e Bellini Ing. Roberto  
Via S.A. Morcelli 2 – 25123 Tel. +39 030 3533699 Fax +39 030 3649731  
info@team-pa.it / www.team-pa.it

A termine delle vigenti leggi sui diritti di autore, questo elaborato non potrà essere copiato, riprodotto o comunicato ad altre persone o ditte senza autorizzazione dello Studio Associato Professione Ambiente

## INDICE

1.	Premesse .....	3
2.	Metodologia .....	4
3.	La valutazione delle alternative .....	4

## 1. PREMESSE

Lo svolgimento della procedura di VAS si caratterizza anche per l'individuazione, la descrizione e la valutazione di ragionevoli alternative agli interventi progettuali oggetto della procedura stessa (in considerazione degli obiettivi previsti dal progetto stesso e del contesto territoriale di inserimento).

Dal punto di vista disciplinare, l'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative del piano/programma (P/P) ha l'obiettivo di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle scelte di P/P più coerenti.

Dal punto di vista tecnico invece, tale procedura si concretizza a valle di considerazioni, valutazioni tecnico-economiche, ambientali, di sostenibilità ecc., avvalendosi della costruzione di scenari previsionali riguardanti la possibile evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione delle diverse alternative e nel confronto con lo scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano).

In generale, ogni alternativa di P/P è finalizzata a rispondere a una gamma di obiettivi specifici attraverso possibili diverse linee di azione. Ciascuna alternativa è costituita quindi da un insieme di azioni, misure, norme che caratterizzano la soluzione e la differenziano significativamente rispetto alle altre alternative e allo scenario di riferimento (alternativa zero).

Il processo di selezione dell'alternativa di P/P è un percorso complesso nel quale intervengono diversi aspetti:

- le caratteristiche degli effetti ambientali di ciascuna linea di azione e della loro globalità;
- l'importanza attribuita da ciascun attore a ogni effetto e a ogni variabile;
- la ripercorribilità del processo di selezione;
- l'esplicitazione dell'importanza attribuita ai differenti elementi da parte di chi prende la decisione finale;
- la motivazione delle opzioni effettuate.

Una alternativa di piano "ragionevole" dovrebbe comunque tenere nel debito conto, nel suo insieme della:

- sostenibilità economico-sociale;
- sostenibilità ambientale;
- sostenibilità territoriale;
- fattibilità tecnica.

Va inoltre considerato il livello pianificatorio del piano/programma oggetto di VAS; infatti, alternative scaturite all'interno del processo di predisposizione di un P/P di livello sovralocale/locale (ad esempio un PGT) sono, per ovvie ragioni tecniche e di azioni/obiettivi specifici, molto differenti da quelle riconducibili a processi attuativi quali la redazione di pianificazione attuativa/esecutiva che raggiungono spesso un livello progettuale semi-definitivo.

Se per piano/programma di tipo "strategico ad alto livello" la formulazione di alternative discende da un processo condiviso e partecipato atto alla programmazione di un insieme di azioni, misure, norme che caratterizzano l'alternativa stessa e possono diversificarla anche dal punto di vista localizzativo, ad un livello inferiore ("attuativo"), l'alternativa e la sua valutazione verteranno necessariamente anche/soprattutto sugli aspetti legati agli elementi caratterizzanti l'intervento specifico.

In conclusione, la valutazione di alternative differenti garantisce che gli obiettivi del

piano/programma possano essere raggiunti anche attraverso il confronto e la scelta delle soluzioni pianificatorie più idonee, dal punto di vista urbanistico, ambientale ed economico, garantendo così un miglioramento del processo decisionale. Come ovvio, tali alternative devono risultare realistiche/realizzabili poiché, individuare deliberatamente scenari che implicino condizioni peggiorative al fine di direzionare la scelta verso l'intervento oggetto di VAS, comporterebbe l'inidoneità della valutazione stessa.

## 2. METODOLOGIA

La variabilità dei processi decisionali, il grado di strategicità del piano, gli attori e gli interessi coinvolti, ecc., costituiscono elementi di base all'interno dei processi di predisposizione di piano/programma (e della conseguente VAS) che evidenziano non solo la complessità della fase di valutazione delle alternative ma anche la varietà di approcci metodologici nei confronti di tale attività (individuazione alternative e valutazione).

Il percorso di individuazione della proposta di Localizzazione/Realizzazione nuova Base HEMS di Brescia si è sviluppato attraverso la partecipazione di diversi attori e il confronto di differenti scenari/ipotesi localizzative che nel tempo hanno condotto all'individuazione del sito oggetto di intervento. Assodato quindi tale aspetto, la valutazione delle possibili alternative deve necessariamente concentrarsi sull'analisi ed il raffronto delle motivazioni che hanno condotto a tale scelta.

Non potendo realisticamente pretendere che l'operatore/committente dia incarico a differenti professionisti per redigere altri progetti e studi specifici su ipotetiche scelte alternative, si ritiene opportuno percorrere la via di un confronto tra alternative basato su obiettivi e azioni consolidate nell'ambito dell'individuazione della proposta in oggetto.

Al fine di una corretta valutazione delle alternative possibili, si deve prendere in considerazione anche la cosiddetta "alternativa 0", ossia il mantenimento dello scenario di riferimento presente e la rinuncia alla realizzazione di qualsiasi intervento. La valutazione della suddetta alternativa, non può prescindere però dal diretto confronto con l'attuazione dell'intervento in oggetto proprio perché rappresentante una situazione di immutabilità del contesto e conseguentemente "sterile" di aspetti positivi/negativi (deducibili esclusivamente da situazioni di confronto).

Riassumendo, dalla metodica valutativa sopra esposta, le alternative prese in considerazione sono:

- **alternativa 0:** mantenimento dello scenario di riferimento presente;
- **alternativa 1:** sviluppo dell'intervento presso i siti precedentemente individuati durante la fase di "ricerca di aree idonee" ad ospitare una base di elisoccorso;
- **alternativa 2:** sviluppo dell'intervento come da proposta.

## 3. LA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE

### Alternativa 0

L'alternativa 0 rappresenta l'ipotetico abbandono/rinuncia alla realizzazione della nuova Base HEMS di Brescia.

Tale alternativa, essendo per definizione la mancata realizzazione dell'intervento, si

caratterizza per l'immutevolezza della situazione attuale; ciò comporta dal punto di vista ambientale, il mantenimento di una condizione che in termini di interventi edilizi non determina alcuna interferenza nei confronti delle componenti ambientali (paesaggio, suolo, sottosuolo e ambiente idrico) in quanto mantiene la situazione immutata.

In termini urbanistici, il mantenimento dell'attuale assetto non consente il perseguimento degli "obiettivi" programmati e/o utili al territorio (intervento urbanistico attuabile attraverso Variante allo strumento urbanistico così come previsto ai sensi dell'art. 56 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano delle Regole) nonché l'attivazione di un servizio di pubblica utilità per territorio comunale e la sua cittadinanza. Si evidenzia infatti che Brescia, a partire dagli anni '80, è dotata di una base di elisoccorso attiva h24 presso gli Spedali Civili. In un'ottica di sempre maggiore utilizzo del mezzo su ala rotante, tale base risulta oggi inadeguata a soddisfare un incremento delle operazioni sia in termini quantitativi che qualitativi. Le limitazioni risultano connesse in particolare alla gestione di un vettore di elevate potenzialità e di dimensioni maggiori a quelle dell'elicottero in uso attualmente. Proprio le dimensioni del nuovo elicottero rendono di fatto impercorribile la permanenza in loco della base stanti, tra l'altro, le insufficienti dimensioni dell'hangar, la cui presenza è condizione imprescindibile per il mantenimento della base stessa.

Si tiene inoltre ad evidenziare che, dalla primavera ultima scorsa, la base dell'elisoccorso AREU è stata momentaneamente trasferita da Brescia a Montichiari presso l'aeroporto civile, proprio in attesa dell'individuazione e realizzazione di una nuova base. Tale condizione ne influenza inevitabilmente l'ordinario funzionamento: infatti, l'elisoccorso rappresenta un servizio che per raggiungere la massima efficienza deve necessariamente aver libertà di movimentazione durante la giornata in caso di emergenza (libertà di decollo/atterraggio) cosa che non può accadere presso l'aeroporto di Montichiari dove, per via della compresenza di altri aeromobili, le attività di decollo/atterraggio devono essere autorizzate dalla torre di controllo.

#### Alternativa 1

L'alternativa 1 è rappresentata dalle diverse possibilità localizzative di sviluppo della nuova base dell'elisoccorso che sono state preliminarmente valutate in alternativa all'attuale proposta. Di seguito si riportano le descrizioni di ogni singola area fornite da AREU.

#### **“Alberto Passerini Glazel”**

*Si tratta di un'area posta nei pressi dell'uscita autostradale di Brescia Centro. La conformazione dell'area appare conforme alle esigenze. Si constata tuttavia la presenza di due elettrodotti quasi paralleli, tra loro, che formano una sorta di corridoio all'interno del quale dovrebbero necessariamente collocarsi le traiettorie di decollo e atterraggio dell'elicottero. La distanza tra le linee elettriche è di circa 115 m ed è inferiore a quella prevista dal Regolamento Enac “Costruzione ed esercizio degli eliporti” (RCEE) per l'elicottero AW139 che opererebbe dalla base.*

*Per questo motivo si ritiene che la proposta debba essere scartata.*

#### **BVC Srl**

*Si tratta di un'area posta nei pressi dell'uscita autostradale di Brescia Ovest, a nord dell'autostrada. La conformazione dell'area appare conforme alle esigenze. Si constata la presenza di due elettrodotti, tra loro incidenti, che comportano la necessità di vie di atterraggio o decollo non rettilinee. Da questo punto di vista, la società proponente ha già ipotizzato un percorso di decollo che la stessa dichiara essere rispondente al disposto normativo (RCEE) pur in presenza degli elettrodotti esistenti.*

*Si tratta, inoltre, di un'area compromessa dal punto di vista ambientale e che quindi necessita delle opportune opere di bonifica/contenimento al fine di essere utilizzata.*

*Per quanto riguarda le caratteristiche richieste dalla presente procedura, e rinviando alle eventuali successive*

*fasi di selezione esami più approfonditi dei progetti, si ritiene che l'area possa essere ritenuta accettabile.*

### ***Elifly International Srl***

*La società propone un'area che di fatto comprende già una base dotata delle strutture necessarie. Tale area, tuttavia, non si trova nel comune di Brescia (condizione obbligatoria nel bando), ma a Esine, ben distante dalla città.*

*Per questo motivo si ritiene che la proposta debba essere scartata.*

### ***Petra Srl***

*La società propone un'area che di conformazione rettangolare con la dimensione di circa 30m. Tale dimensione dal punto di vista strettamente geometrico, è inferiore a quella minima richiesta per un'area di atterraggio destinata all'elicottero AW139 (FATO+Area di sicurezza). Le direzioni di approccio e decollo dovrebbero inoltre essere orientate lungo l'asse maggiore (290°-110°) ma in tal modo i manufatti necessari alla base, andrebbero ad interferire con le superfici di limitazione ostacolo.*

*Per quanto sopra si ritiene che la proposta debba essere scartata”.*

Come si evince da quanto sopra, l'unica alternativa che tecnicamente e dimensionalmente potrebbe risultare adeguata è l'area posta nei pressi dell'uscita autostradale di Brescia Ovest, a nord dell'autostrada (proprietà BVC Srl).

Successive valutazioni hanno comunque fatto propendere per la scelta del sito oggetto di valutazione (Alternativa 2) in quanto rispondente alle esigenze operative.

Ulteriore alternativa potrebbe essere il mantenimento della base presso l'aeroporto di Montichiari ma con le limitazioni evidenziate precedentemente.

### *Alternativa 2*

L'alternativa 2 è rappresentata dalla proposta localizzativa/realizzativa oggetto della presente procedura valutativa. Tale localizzazione è stata giudicata preliminarmente tecnicamente e operativamente idonea come di seguito riportato:

#### ***“SIAB Srl***

*Si tratta di un'area posta nei pressi dell'uscita autostradale di Brescia Ovest, a sud dell'autostrada. La conformazione dell'area, pur singolare, appare essere conforme alle esigenze. Si constata la presenza di due elettrodotti, tra loro incidenti, che comportano la necessità di vie di atterraggio o decollo non rettilinee. La società proponente ha già ipotizzato tracciati di decollo/atterraggio che la stessa ritiene compatibili con gli elettrodotti esistenti”.*

Come indicato da AREU, le ricerche dell'area più idonea hanno coinvolto sin dall'inizio anche il Comune di Brescia. Tutti i possibili siti individuati non presentavano però caratteristiche idonee a causa della presenza di ostacoli incompatibili con l'attività e/o per la presenza nelle vicinanze di aree fortemente urbanizzate con conseguenti possibili disturbi riconducibili al sorvolo dell'elicottero. Anche l'area in oggetto, come citato precedentemente, presenta alcuni elementi di ostacolo rappresentati dalla presenza di linee dell'elettrodotto. Tali criticità però sono risultate superabili attraverso l'identificazione di precise vie di decollo/atterraggio che hanno determinato l'idoneità dell'area nella sua conformazione come da proposta.

In termini urbanistici, la realizzazione della nuova base dell'elisoccorso consente il perseguimento degli “obiettivi” programmati e/o utili al territorio nonché l'attivazione di un servizio di pubblica utilità per territorio comunale e la sua cittadinanza.