

Prot.n.123/SIPRICS/AR/la-16

Con riferimento alla consultazione in oggetto, a integrazione della nostra precedente comunicazione dell'8aprile u.s., Prot.n.93/SIPRICS/AR/la-16, si trasmettono in allegato le note dei Comuni di Milano, Genova e Grassobbio, quale contributo istruttorio di questa Associazione rispetto all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Nazionale degli Aeroporti.

Cordiali saluti

Da: Area Sicurezza PEC Anci [mailto:areasicurezza@pec.anci.it]

Inviato: venerdì 8 aprile 2016 17:46

A: 'protocollo@pec.enac.gov.it'

Oggetto: ANCI - riscontro ENAC-PROT-10/02/2016-0013882- Valutazione Ambientale Strategica Piano Nazionale degli Aeroporti/ consultazione art.13 c. 1 D.Lgs.152/2006

Priorità: Alta

Prot.n.93/SIPRICS/AR/la-16

Con riferimento alla consultazione in oggetto, si trasmettono in allegato le note dei Comuni di Elmas e Cagliari, quali formali osservazioni di questa Associazione rispetto all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Nazionale degli Aeroporti.

AREA Relazioni internazionali,
Sicurezza, Legalità e Diritti civili
Territorio e Infrastrutture, Ambiente e Protezione civile
Responsabile Antonio Ragonesi

ANCI - Associazione Nazionale dei Comuni Italiani

Via dei Prefetti, 46 00186 Roma - Italia

areasicurezza@anci.it e-mail

areasicurezza@pec.anci.it PEC

Da: protocollo [mailto:protocollo@pec.enac.gov.it]

Inviato: mercoledì 10 febbraio 2016 16:57

A: mbac-dg-val@mailcert.beniculturali.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it; mbac-dg-ant@mailcert.beniculturali.it; dgprev@postacert.sanita.it; protocollo.ispra@ispra.legalmail.it; anci@pec.anci.it; upi@messagingpec.it; gransassolagapark@pec.it; parcopollino@mailcertificata.biz; parco.cilentodianoalburni@pec.it

Oggetto: ENAC-PROT-10/02/2016-0013882-P - Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti Comunicazione ai soggetti in materia ambientale di avvio della consultazione ai sensi dell art.13 c. 1 del

D.Lgs.152/2006 e s.m.i. #45768443#

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: ENAC

Numero di protocollo: 13882

Data protocollazione: 10/02/2016

Segnatura: ENAC-PROT-10/02/2016-0013882-P

Milano



Comune
di Milano

Milano, 5 maggio 2016

Spett.le ANCI
Associazione Nazionale Comuni Italiani
Via dei Prefetti, 46
00186 ROMA

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale Aeroporti – Consultazione ai sensi dell’articolo 13 comma 1 del D.Lgs 156 e s.m.i.

A seguito della nota dell’A.N.C.I., pervenuta tramite posta elettronica in data 12 febbraio 2016 attraverso la quale viene richiesto ai Sindaci l’invio di eventuali osservazioni in merito al Piano in oggetto si trasmette il seguente contributo.

La proposta di Rapporto Preliminare Ambientale relativa alla VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti si compone di una prima macrofase comprendente l’inquadramento dell’attività pianificatoria in atto, gli obiettivi e le azioni di Piano e di una seconda macrofase dedicata alla definizione della portata delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale ed alle metodologie che si intendono utilizzare nel processo di VAS; con riferimento alla descrizione della proposta di PNA sono stati identificati:

- un livello di obiettivi ed azioni strategiche, con rilevanza sul sistema aeroportuale nel suo complesso
- un livello di obiettivi ed azioni operative, che dettaglia le modalità e le soluzioni attraverso cui perseguire il disegno strategico.

Gli obiettivi **strategici** di Piano prevedono, tra l’altro:

- il contenimento degli impatti su ambiente e paesaggio orientando le azioni di piano alle sole infrastrutture aeroportuali esistenti;
- l’obiettivo di integrare l’evoluzione degli aeroporti con le strategie di sviluppo dei territori;
- il miglioramento dell’accessibilità agli aeroporti e l’integrazione ferro-aria;

da perseguirsi, **operativamente**, attraverso:

- la costruzione di un disegno organizzativo della rete aeroportuale per reti e sistemi, contemplando la specializzazione del ruolo degli aeroporti a seconda delle relative capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito e della domanda di traffico, tenendo in considerazione i possibili casi di saturazione;
- il potenziamento, la razionalizzazione e l’ottimizzazione delle infrastrutture aeroportuali esistenti, nonché l’utilizzo delle capacità residue degli scali aeroportuali.

In tal senso il piano persegue la riorganizzazione della rete aeroportuale nazionale secondo un modello di “sistema aeroportuale” basato su due livelli gerarchici di scali di interesse nazionale

Settore Pianificazione Urbanistica Generale
Servizio Gestione Pianificazione Generale

(aeroporti definiti "strategici" ed "ulteriori aeroporti di interesse nazionale") attraverso l'individuazione di "bacini di traffico omogenei" ed ulteriori azioni volte a revisionare periodicamente la lista degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale sulla base della valutazione dei relativi piani industriali e di natura economico/finanziaria.

Troverà inoltre applicazione la "policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti", che si baserà, da un lato, sull'applicazione di buone pratiche ambientali nella realizzazione delle opere, dall'altro sulla previsione di azioni differenziate - per infrastrutture esistenti, nuove opere o piani di sviluppo successivi all'emanazione delle Policy ambientali - in relazione all'efficientamento energetico delle strutture.

Dal punto di vista **strategico**, secondo quanto disposto dall'art 698 del Codice della Navigazione Aerea, al quale la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti si richiama, gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali di interesse vengono individuati tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei "TEN".

In particolare, alla luce della revisione della rete trans europea dei trasporti (TEN-T) adottata nel Dicembre 2013 dalla Commissione Europea, lo scalo di Linate, parzialmente ricadente nel territorio del Comune di Milano, risulta inserito nella "core network" o Rete Centrale (della quale fanno parte anche gli scali di Milano Malpensa e Milano Bergamo), che dovrà essere pienamente operativa e completa entro il 2030 ed il cui ruolo sarà quello di fungere da struttura portante dei trasporti nel mercato unico europeo; la "core network" sarà compresa all'interno della più ampia "Comprehensive network" o Rete Globale, pienamente operativa e completa entro il 2050, che garantirà la piena copertura del territorio UE e l'accessibilità a tutte le regioni. Muovendo da tale elemento di cornice, il PNA, come sopra riportato, definisce gli Aeroporti di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello stato, sulla base dell'individuazione di 10 bacini di traffico omogeneo sul territorio nazionale: con riferimento al bacino di Nord Ovest, gli Scali di Torino e Milano Malpensa sono stati individuati come "aeroporti strategici", mentre quelli di Milano Linate e Milano Bergamo - Orio al Serio sono stati classificati come "ulteriori aeroporti di interesse nazionale".

Lo scalo di Milano Malpensa verrebbe quindi ad essere classificato nella tipologia T1 ("Aeroporti strategici - gate intercontinentali facenti parte del core network"), mentre Milano Linate e Milano Bergamo apparterrebbero alla tipologia T4 ("Ulteriori aeroporti di interesse nazionale facenti parte del core network"); pertanto, ai fini della successiva redazione del Rapporto Ambientale, la classe di portata dell'informazione a livello strategico, basata sulla classificazione gerarchica degli scali, varierebbe da alta (Milano Malpensa) a Medio Alta (Milano Linate e Milano Bergamo).

In termini di valenza **operativa**, al fine di adeguare gli scali aeroportuali agli intendimenti strategici della proposta di Piano, per quanto riguarda lo scalo di Milano Linate sono previsti unicamente interventi di riqualifica/riconfigurazione sul sottosistema delle piste.

Per lo scalo di Milano Malpensa sono invece previsti:

- interventi di nuova realizzazione sui sottosistemi delle piste, vie di rullaggio, piazzali, terminal passeggeri, cargo, parcheggi e per la mobilità interna su ferro;
- interventi di potenziamento sul sottosistema delle attività di supporto e per la mobilità interna su gomma.

Per Milano Bergamo si prevedono infine:

- interventi di potenziamento sui sottosistemi dei piazzali, terminal passeggeri e parcheggi;
- interventi di riqualifica/riconfigurazione sul sottosistema delle piste e delle vie di rullaggio.

A livello operativo, pertanto, la portata dell'informazione da fornire nel Rapporto Ambientale, derivata dall'incrocio tra azioni operative previste, tipologia di interventi (realizzazione, potenziamento, riqualifica) e sistemi/fattori ambientali su cui prevedere i potenziali effetti ambientali, si differenzia notevolmente tra lo scalo di Milano Linate (da media a bassa), quello di Milano Malpensa (con valori alti relativamente al sotto sistema delle piste, dei piazzali, del terminal passeggeri e cargo) e quello di Milano Bergamo (valori alti per i sottosistemi del terminal passeggeri e dei piazzali).

In relazione al livello di approfondimento su cui condurre la valutazione del successivo Rapporto Ambientale, le funzioni di valore utilizzate per definire una classifica degli scali in **funzione della portata complessiva** dell'informazione ambientale da fornire contemplano, per lo scalo di Milano Malpensa, un valore "alto" in ragione del numero di azioni operative previste, riguardanti peraltro, per la maggior parte, la tipologia "realizzazione", mentre restituiscono per Milano Linate un livello "basso" e per Milano Bergamo un livello "molto basso".

Con riferimento ai dati relativi al traffico aereo nazionale dell'anno 2013, lo scalo di Milano Linate movimentava circa 9 mln di passeggeri all'anno, quello di Milano Malpensa 17,8 mln passeggeri/anno, quello di Bergamo - Orio al Serio 8,9 mln passeggeri/anno, mentre lo scenario di riferimento medio al 2030 presso gli stessi aeroporti – orizzonte considerato dalla proposta del Piano Nazionale Aeroporti – prevede un traffico pari rispettivamente a 9,3 mln passeggeri/anno per Linate, 36,5 mln passeggeri/anno per Malpensa, 11,5 mln passeggeri/anno per Orio al Serio, all'interno di un trend generale di aumento del traffico aereo a scala nazionale in cui, secondo lo scenario medio, il numero dei passeggeri trasportati passerebbe da 143,5 mln a 246,5 mln.

Secondo quanto riportato nel Rapporto Preliminare Ambientale, la proposta di Piano Nazionale Aeroporti muove dalla domanda di mobilità aerea sopra citata e stimata, considerandola esclusivamente in termini di dato di contesto rispetto al quale elaborare i propri obiettivi ed azioni e non come parte dell'ambito di competenza del Piano: in tal senso il PNA è quindi, si legge, *"dedicato alla sola pianificazione di come dare risposta alla domanda stessa attraverso l'organizzazione complessiva della rete aeroportuale di competenza"*; viene inoltre rimarcata la natura "prestazionale" della proposta di PNA, che definisce, cioè, regole organizzative della rete aeroportuale, ma senza proporsi di esplicitare al proprio interno le specifiche soluzioni possibili per l'attuazione delle scelte pianificatorie.

Tale visione, a parere di questa Amministrazione, non pare pienamente condivisibile, in quanto l'implementazione delle proposte del PNA, sia su temi strategici quali, ad esempio, i criteri di selezione per definizione dell'elenco degli aeroporti di interesse nazionale per il bacino di Nord Ovest, sia su temi strettamente operativi, come le previsioni di intervento sui sottosistemi aeroportuali (es. ampliamento dei terminal sia passeggeri che cargo), potrebbero costituire di per se stessi fattori di scelta ed elementi discriminanti e condizionanti nell'ambito della concorrenzialità dei sistemi di trasporto ed incidere, in modo variabile e ad oggi non prevedibile, **sulle pressioni ambientali, anche di area vasta**, (per vasta area intendiamo, sul sistema di Milano l'area compresa tra Milano-Malpensa e Milano-Bergamo), i cui conseguenti effetti ambientali non verrebbero quindi ad essere previsti e valutati in modo complessivo.

Infine, con specifico riferimento allo scalo di Milano-Linate parzialmente ricadente nel territorio di competenza del Comune di Milano, ai fini della valutazione della compatibilità della proposta degli interventi di PNA, si precisa che il Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente a far tempo dal 21 novembre 2012, colloca detta infrastruttura aeroportuale nel "Sistema

Settore Pianificazione Urbanistica Generale
Servizio Gestione Pianificazione Generale

del verde urbano, delle infrastrutture per la mobilità e dell'ERS" come "infrastruttura aeroportuale esistente" nell'ambito delle "infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico" previste del Piano dei Servizi.

Conseguentemente la previsione di riqualifica/riconfigurazione sul sottosistema delle piste risulta, ai fini di una più generale valutazione, urbanisticamente ammissibile.

Per quanto riguarda le ricadute dell'aeroporto di Milano-Linate, circa gli aspetti di carattere "vincolistico", si precisa che il vigente Piano di Governo del Territorio, comprende all'interno del Piano delle Regole apposite tavole denominate: "Rischi, Rumori e Radar per la navigazione aerea" illustranti il Piano di Rischio aeroportuale (art. 707 del Codice della navigazione), il rumore aeroportuale (art. 6, DM 1997 e art. 4, DM 1999), le localizzazioni delle fasce di rispetto per l'operatività delle stazioni radar e tavola dedicata agli "Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea" riguardante le limitazioni di alcune tipologie di attività o costruzioni costituenti pericoli per la navigazione aerea (art. 707 del Codice della navigazione).

Inoltre, si precisa che anche la modifica del Piano di Rischio aeroportuale e l'introduzione delle Curve di Isorischio di valutazione del rischio conto terzi derivante da incidente aereo (art. 715 del Codice della navigazione) sono pubblicate e disponibili sul sito web comunale ma non nel vigente Piano di Governo del Territorio in quanto pervenute dopo la sua pubblicazione.

Infine, occorre rilevare che l'infrastruttura aeroportuale di Milano-Linate rientra all'interno del Piano di Gestione per il Rischio Alluvioni, recentemente approvato (che inserisce la maggior parte delle aree dell'aeroporto nella classe R4- rischio molto elevato delle mappe di rischio e per quanto riguarda la pericolosità in classe di P2-scenario poco frequente) ed anche nel Progetto di Variante alle Norme del Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico del Bacino del fiume Po (PAI).

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Gedm. Fabio Visintin



IL DIRETTORE DI SETTORE

Arch. Simona Collarini





COMUNE DI GENOVA

Addì 14.4.2016
Prot. N. 131180

Spett.le A.N.C.A.I.
Via Portuense 2498
00054 Fiumicino
Roma

OGGETTO: Consultazione sulla verifica di ammissibilità Ambientale Strategica sul Piano Nazionale degli Aeroporti presentato da Enac al Ministero dell'Ambiente

In riferimento alla Vostra nota del 3 marzo 2016, si trasmette Relazione a commento del Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) relativo al Piano Nazionale degli Aeroporti, con specifico riferimento all'aeroporto di Genova, da cui se ne deduce la sostanziale coerenza del Piano nazionale con gli strumenti di pianificazione del Comune di Genova. A tale proposito è utile segnalare la recenteme espressione favorevole del Comune nei confronti del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo (DCC 57/2015).

Riguardo alle rilevate carenze del sistema di accessibilità dell'aeroporto, va evidenziato che Comune, Regione Liguria, con la collaborazione delle Società Aeroporto spa e Società per Cornigliano spa e dei concessionari RFI e Autostrade per l'Italia, stanno fattivamente operando affinché la pianificazione si sviluppi in attività progettuale e in azioni coordinate per la realizzazione degli interventi programmati. Si citano, a titolo puramente esemplificativo, gli esempi più puntualmente pertinenti all'aeroporto genovese:

- Ampliamento e messa a norma della pista aeroportuale grazie alle opere di parziale riempimento del canale di calma el porto connesse e propedeutiche al progetto definitivo del "Nodo Stradale e autostradale di Genova, adeguamento sistema A7-A10-A12";
- Progetto definitivo GATE1, finanziato dalla CEE, per la realizzazione del collegamento meccanizzato della stazione aeroportuale alla ferrovia e della nuova fermata ferroviaria di Aeroporto/Erzelli funzionale al collegamento diretto dello scalo con il trasporto su ferro e con la rete TENT-T Milano Genova;
- Proposta di call presso la CEE per ottenere il finanziamento del progetto GATE 2, per la realizzazione del nodo intermodale presso l'Aeroporto, con parcheggio di interscambio, ristrutturazione e potenziamento di servizi aeroportuali.

A fronte dell'impegno profuso dagli Enti territoriali, non si può omettere di segnalare che le "Nuove Mappe di Vincolo Aeroportuale" imposte da ENAC nel marzo 2014 prescrivono su un'ampia parte del territorio di Genova un limite di inedificabilità assoluto evidentemente elaborato senza tener conto delle caratteristiche del territorio, che per condizione naturale si trova immediatamente al di sopra delle superfici di delimitazione degli ostacoli, creando evidenti condizionamenti all'attività edilizia diffusa sul territorio.

Conseguentemente, oltre a presentare formale opposizione ai nuovi vincoli aeroportuali d'intesa con Regione Liguria e Provincia di Genova, al fine di prospettare una positiva soluzione alla situazione nel pieno rispetto delle esigenze di sicurezza del volo aereo, il Comune ha



COMUNE DI GENOVA

elaborato, con l'ausilio di consulenti specializzati ed in costante contatto con le strutture di ENAC, proposta di attenuazione dei vincoli aeronautici presentata formalmente nel marzo 2015 e che, nonostante i ripetuti solleciti, ad oggi non ha ottenuto alcuna risposta.

Si coglie l'occasione per inviare i migliori saluti

Il Direttore Urbanistica, SUE e Grandi Progetti
Arch. Silvia Capurro

Il Vicesindaco
Stefano Bernini

Documento firmato digitalmente



COMUNE DI GENOVA

Consultazione sulla verifica di ammissibilità Ambientale Strategica sul Piano Nazionale degli Aeroporti presentato da Enac al Ministero dell' Ambiente

COMUNE DI GENOVA – DIREZIONE URBANISTICA SUE E GRANDI PROGETTI

RELAZIONE A COMMENTO

PREMESSA

Considerazioni in merito al contenuto del Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) relativo al Piano Nazionale degli Aeroporti accompagnate da osservazioni specifiche riguardanti in particolare l'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova.

Occorre innanzitutto rilevare che gli aeroporti costituiscono una infrastruttura di enorme importanza per i sistemi territoriali di riferimento, in grado di innescare impatti e sinergie che possono profondamente influenzare lo sviluppo socioeconomico di un territorio.

Da un lato, infatti, la presenza di un aeroporto efficiente aumenta la competitività del sistema economico territoriale in cui è inserito, dall'altro la presenza di un sistema territoriale economicamente avanzato, con attività produttive, industriali, turistiche e terziarie competitive e dotato di una robusta rete di infrastrutture e servizi, rappresenta una rilevante opportunità per lo sviluppo dell'aeroporto stesso, rispetto ad altri scali concorrenti nella stessa regione.

In tal senso l'aeroporto di Genova, gode di un'ottima collocazione all'interno di un settore urbano caratterizzato da un consolidato sistema industriale e da rilevanti progetti di trasformazione urbana per l'insediamento di attività produttive e terziarie fortemente competitive, che possono rappresentare delle interessanti opportunità di crescita per lo scalo, se accompagnati dallo sviluppo di una efficace rete infrastrutturale di collegamento.

Nonostante la sua posizione strategica, il traffico dell'aeroporto di Genova, sia in termini di viaggiatori che di voli, è però ancora modesto in relazione alla dimensioni della città e al suo potenziale bacino di traffico.

Il bacino d'utenza dello scalo rimane infatti ancora limitato prevalentemente all'area genovese, agli addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche e in piccola parte al traffico crocieristico.

Tale problema è da attribuire a molteplici cause concomitanti: innanzitutto alla concorrenza di numerosi scali con traffico internazionale e intercontinentale, situati nelle immediate vicinanze del territorio regionale, che si avvalgono di bacini di utenza comunque di maggiori dimensioni e agevolati da reti di accesso di superficie più efficaci (come Milano Malpensa, Bergamo, Pisa e Nizza).

In secondo luogo, come emerso dall'analisi dello stato attuale dell'aeroporto, ad oggi le ipotesi di sviluppo dell'aeroporto sono fortemente condizionate dalla mancanza di un efficace collegamento con il territorio e con il sistema di trasporto pubblico, soprattutto con quello su ferro, nonostante la vicinanza della linea ferroviaria.

Lo sviluppo dell'intermodalità è stato pertanto assunto come uno degli elementi qualificanti dell'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale, trasmesso da ENAC, in data 3 luglio 2014,



COMUNE DI GENOVA

al Comune di Genova ed agli altri Enti e Amministrazioni interessate, al fine di procedere all'accertamento di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 18 aprile 1999 n. 383 e sommi.

Il Consiglio Comunale con deliberazione n.4 del 9 febbraio 2016 ha espresso il proprio parere favorevole con l'auspicio del raggiungimento del principale obiettivo di sviluppo dell'aeroporto attraverso il seguente complesso di previsioni e di interventi:

- a) Rielaborazioni delle previsioni di traffico, sulla base della specificità dell'aeroporto di Genova, del trend degli ultimi anni, nonché delle strategie commerciali della società di gestione, sia del traffico commerciale che di quello Cargo e di Aviazione Generale;
- b) Sviluppo delle connessioni intermodali, che integri il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua, al fine di ampliare il bacino di traffico dello scalo, offrire un livello di servizio migliore e diminuire la congestione del traffico veicolare e derivante dall'aumento dei flussi generati dall'aeroporto.
- c) Riqualificazione delle aree in forte stato di degrado più prossime al tessuto urbano;
- d) Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali in funzione del traffico previsto al 2027, con rimodulazione delle consistenze edilizie;
- e) Sistemazione ambientale delle aree land side per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma.
- f) Contenimento dei consumi energetici, attraverso la realizzazione di un parco fotovoltaico, per la cogenerazione di energia pulita, di dimensioni tali da garantire il soddisfacimento dell'intera domanda del complesso aeroportuali

Il parere espresso dal Consiglio Comunale non poteva non tenere conto del Piano Urbanistico Comunale (PUC), il cui procedimento si è concluso recentemente con Determinazione Dirigenziale 2015-118.0.0.-18, in vigore dal 3 dicembre 2015, che individua nella fascia costiera compresa fra Pegli e Cornigliano uno dei settori urbani maggiormente propensi all'attivazione di grandi trasformazioni: infatti il PUC interessa aree di 8 Distretti di trasformazione e 5 aree disciplinate con Norme Speciali, nonché l'arco costiero (ACO-L) della Marina di Sestri, rispettivamente disciplinate nel Piano Urbanistico Comunale in Norme di Congruenza, Norme Generali e Norme di Conformità (SISI-I ACO-L).

A fronte di tali programmazioni che localizzano/potenziano in sito grandi funzioni urbane manifatturiere di alta tecnologia, universitarie e sanitarie (possibile localizzazione dell'ospedale del ponente ad Erzelli o a Cornigliano), nonché volte alla razionalizzazione delle funzioni prettamente urbane dell'immediato intorno, il nuovo PUC pone in evidenza l'aspetto infrastrutturale partendo dall'assunto che un sistema di trasporto pubblico efficiente, possa costituire fattore determinante per uno sviluppo sostenibile a fronte del previsto incremento del bacino di utenti.

All'interno di questo quadro, il PUC, in sintonia con il contenuto del PSA, configura quale baricentro dell'area un nodo intermodale immediatamente a nord dell'attuale aerostazione, in grado di integrare il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua attraverso la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria a ponte tra l'area aeroportuale e la città, di un parcheggio di interscambio con incluso un terminal bus per il trasporto pubblico e privato, sistemi di trasporto pubblico di collegamento tra l'aerostazione, la nuova fermata



COMUNE DI GENOVA

ferroviaria, il Parco scientifico tecnologico degli Erzelli, sistema che tiene in considerazione anche della presenza in area contigua del porto turistico della Marina di Sestri.

L'Amministrazione Comunale, attraverso il PUC, pertanto, ha indicato tali interventi come prioritari nella consapevolezza che la presenza di un aeroporto efficiente aumenta la competitività del sistema economico territoriale in cui è inserito pur a fronte di limitazioni, sia in riferimento agli interventi edilizi assenti che alle destinazioni d'uso e alle attività da insediare sul territorio, imposte dalla regolamentazione per la sicurezza del volo.

A tale proposito occorre, per contro, segnalare che Enac ha inviato al Comune di Genova, a marzo del 2014, le "Nuove Mappe di Vincolo Aeroportuale" che fanno riferimento ad un sistema di vincoli aeronautici tali da imporre su un'ampia parte del territorio urbano un limite di inedificabilità assoluto in ragione del fatto che, per le proprie caratteristiche orografiche, il terreno si trova già al di sopra delle superfici di delimitazione degli ostacoli (superfici orizzontale interne ed esterna e conica).

Nei confronti delle limitazioni introdotte che sembrano non tenere conto delle caratteristiche del territorio genovese, il Sindaco di Genova, come peraltro il Presidente della Regione Liguria e il Commissario Straordinario della Provincia di Genova, hanno presentato formale opposizione.

Nel contempo la Civica Amministrazione ha ritenuto necessario conferire un incarico ad uno studio specializzato nel campo aeronautico per la redazione di una proposta di attenuazione dei vincoli ad Enac.

La stessa proposta è stata inviata ad Enac in data 24 marzo 2015 senza ottenere alcuna risposta.

Appare del tutto evidente che se da una parte è condivisibile l'obiettivo di ampliare il bacino di traffico dello scalo e quello di consentire alla società di gestione di cogliere le opportunità di evoluzione offerte dai nuovi scenari economici ed infrastrutturali della regione, dall'altra la città non può assoggettarsi alle severe limitazioni imposte da Enac nei confronti delle attività economiche che come anticipato nelle premesse della presente nota, rappresentano a loro volta anche una rilevante opportunità per lo sviluppo di un aeroporto, rispetto ad altri scali concorrenti nello stesso ambito territoriale.

Tale situazione appare ancora più grave in ragione della situazione di stallo in cui la stessa città si trova in attesa della risposta da parte di Enac nei confronti della proposta di attenuazione dei vincoli.

IL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE – (RPA – ex art. 13 comma. 1 del D.Lgs 152/2006)

Il Decreto Legislativo 152/2006 stabilisce che per i piani e i programmi sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) deve essere redatto, prima ed ai fini dell'approvazione, un Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del piano o del programma proposto o adottato e da approvarsi.

Lo stesso decreto definisce il Rapporto Ambientale come: "lo studio tecnico-scientifico contenente l'individuazione, la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione di un determinato piano o programma potrebbe avere sull'ambiente, nonché delle ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma".



COMUNE DI GENOVA

Enac ha fatto precedere la fase di redazione del Rapporto Ambientale con una fase preliminare non finalizzata alla stima degli effetti sul territorio, quanto piuttosto a definire l'entità degli studi da effettuare in funzione del rapporto azione effetto.

In particolare il presente Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) è stato predisposto ai sensi dell'art. 9 comma 4 del D Lgs 152/2006 che precisa che "Il proponente ha la facoltà di attivare una fase preliminare allo scopo di definire, in contraddittorio con l'autorità competente, le informazioni che devono essere fornite nel rapporto ambientale."

Il Rapporto Preliminare Ambientale per la VAS ha permesso di definire la correlazione tra gli obiettivi della proposta di piano, le conseguenti azioni intraprese per il conseguimento, nonché gli effetti che potrebbero essere generati dall'applicazione delle azioni.

Si riportano qui di seguito, in forma sintetica, alcuni contenuti del RPA che si ritiene di maggior interesse nel caso di Genova

Il RPA contiene innanzitutto una serie di informazioni relative al contenuto del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)

Il PNA richiama lo studio della rete aeroportuale nazionale del settembre 2010 attraverso il quale Enac ha condotto una analisi delle condizioni degli aeroporti ed ha ricostruito le dinamiche previsionali del trasporto aereo a livello internazionale, nazionale, per macro bacini (territori di influenza degli scali). Per ciascuno ha verificato le capacità attuali e prospettive verificandone la coerenza con i Piani di Sviluppo dei singoli scali con i livelli di accessibilità e le connessioni con le altre modalità di trasporto con riferimento anche alla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali relativi alle reti stradali e ferroviarie. Attraverso la lettura incrociata dello stato attuale e la domanda di traffico si sono determinate le potenzialità.

Le analisi svolte da Enac hanno tenuto conto del fatto che:

- la Commissione Europea nel Dicembre 2013 ha identificato due livelli di aeroporti - rete TEN-T (trans european networks transport):
 - Una Core network (rete centrale) che dovrà essere pienamente operativa e completa entro il 2030 in cui è **inserito l'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova** (tale rete favorirà i collegamenti ed i nodi più importanti)
 - Una Comprehensive network (rete globale), pienamente operativa entro il 2050

-l'art. 698 del Codice della Navigazione dispone che "gli aeroporti di interesse nazionale sono individuati tenendo conto delle dimensioni di traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN-T".

L'Analisi sul traffico aereo in Italia al 2013, svolta da Enac ha consentito di verificare che:

- oltre il 50% del traffico passeggeri registrato per l'anno 2013 (circa 145 mln passeggeri) ha riguardato gli scali del Lazio e della Lombardia seguite dal Veneto e dalla Sicilia, con circa il 9% del traffico totale ciascuna. Tutte le altre Regioni hanno ospitato un traffico uguale al 5% del Totale. Genova ha raggiunto 1,3 mln di passeggeri (gli aeroporti milanesi hanno raggiunto 36,8 milioni di passeggeri).
- per quanto riguarda il traffico cargo, che riveste il 2% delle merci trasportate in termini di volume, ma il 40% in termini di valore, Lombardia e Lazio smistano l'84% del totale. (Il traffico cargo a Genova è percentualmente inesistente).



COMUNE DI GENOVA

Offerta trasportistica nazionale del settore aereo

Fino all'avvento delle compagnie low-cost i vantaggi offerti dal trasporto aereo in termini di ridotta tempistica erano vanificati dal suo alto costo. L'accessibilità economica determinata da dette compagnie ha reso tale modo di trasporto pressoché l'unica opzione esistente nel caso di spostamenti internazionali.

Risulta evidente, oltre ad un incremento generale di oltre il 60% dei passeggeri, una più marcata presenza di traffico internazionale rispetto a quello nazionale; se nel 2000 il traffico internazionale era superiore a quello nazionale per il solo 2%, al 2011 il rapporto è salito al 33%, evidenziando un maggiore utilizzo del vettore aereo da parte dei passeggeri da/per paesi esteri.

Si rileva inoltre che, a differenza di quanto accade per le reti ferroviarie o viarie, rispetto alle quali esiste una totale coincidenza tra infrastrutture e direttrici di collegamento, nel caso del trasporto aereo è possibile affermare che per una data configurazione infrastrutturale sono possibili molteplici connessioni per cui si determina la competitività del trasporto aereo rispetto al parametro necessità di infrastrutturazione.

Quanto sopra rende evidente come la domanda di trasporto sia dipendente da fattori che derivano dalla peculiarità del trasporto aereo che non sono regolabili dal Piano Nazionale degli Aeroporti che si limita a registrarla (la domanda) e ad assumerla come dato di input rispetto al quale svolgere la propria missione pianificatoria.

Il traffico aereo di riferimento.

Dalla relazione del RPA si evince che per il periodo 2014-2030, si stima per lo scenario italiano una crescita media annua minimo del 3,3 % che dovrebbe raggiungere nel 2030 un valore in termini assoluti pari a circa 250 milioni.

Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica.

Per Genova si prevede, al 2030, un traffico minimo di 1,8 milioni di passeggeri ed uno massimo di 3,1 (medio di 2,7).

E' evidente la presenza attuale di tre poli di concentrazione del traffico nel Lazio (Fiumicino e Ciampino) Lombardia (Malpensa, Linate e Bergamo) e del Veneto (Venezia e Treviso). Nel futuro i due poli incrementeranno la loro domanda e, oltre al Veneto emerge la Sicilia.

In particolare Roma Fiumicino e Milano Malpensa raggiungono un'entità di traffico passeggeri che è circa la metà del traffico nazionale che sarà atteso all'orizzonte futuro.

Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

L'art. 698 del Codice della Navigazione impone l'individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato; in tal senso occorre distinguere la rete aeroportuale nazionale, rientrante nelle competenze dello Stato, dagli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale i quali ai sensi dell'art.5, comma 1, lettera c) del Dlgs 85/2010 sono trasferiti a Regioni e Enti locali.

QUADRO PROGRAMMATICO

In ragione dei seguenti principi: visione di sistema e sviluppo della rete nazionale tenendo conto della vocazione dei territori; superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanza minimale nello stesso bacino; incentivazione di reti e sistemi aeroportuali; promozione



COMUNE DI GENOVA

accessibilità territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto; razionalizzazione della spesa ... il PNA individua gli aeroporti di interesse nazionale in ragione dei 10 bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giungendo a disegnare la rete aeroportuale del paese articolata in aeroporti strategici e di interesse nazionale.

Bacini di traffico:

Nord ovest; Nord est; Centro Nord; Centro Italia; Campania; Mediterraneo; Adriatico; Calabria; Sicilia Orientale; Sicilia Occidentale; Sardegna.

Per ciascuno dei bacini è stato individuato un solo aeroporto strategico e l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale.

Sulla scorta di criteri definiti all'interno del PNA la proposta arriva alla individuazione della rete aeroportuale nazionale, definita in 38 scali fra cui l'aeroporto di Genova considerato sia Core network (rete centrale) che Comprehensive network (rete globale).

Indicazione degli aeroporti di interesse nazionale

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale è stata condivisa mediante l'approvazione dell'elenco di detti aeroporti nell'ambito della Conferenza Stato- Regioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del 09.02.2015.

Al momento è in fase di perfezionamento l'emanazione del Decreto del Presidente della Repubblica che sancirà tale elenco.

Centralità del ruolo delle reti aeroportuali

La costituzione in rete di più aeroporti gestiti da un unico soggetto o in sistemi, oltre a garantire vantaggi di risparmio sui costi, migliore utilizzazione della capacità aeroportuale, ottimizzazione nell'acquisizione dei servizi e beni, è considerata condizione sufficiente, unitamente al risanamento economico-finanziario delle gestioni, affinché gli aeroporti diversi da quelli strategici siano comunque considerati di interesse nazionale. Il PNA afferma che lo Stato e le Regioni promuoveranno azioni incentivanti per la costituzione delle predette reti.

Organizzazione della rete aeroportuale nazionale per sistemi aeroportuali

I cardini di tale strategia:

- Sistemi aeroportuali, intesi come raggruppamenti di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano. I sistemi sono riferiti a bacini di traffico omogeneo nel cui ambito è possibile promuovere sinergie ed alleanze per superare conflittualità dannose e realizzare disegni di rete.
- Due livelli di aeroporti di interesse nazionale, identificati in: aeroporti strategici, aventi funzione cardinale nella rete di bacino; ulteriori aeroporti di interesse nazionale.

L'aeroporto di Genova è ricompreso nel bacino di traffico omogeneo - Nord -Ovest -, dove Milano Malpensa e Torino sono considerati strategici mentre Bergamo, Brescia, Cuneo, Genova, Milano Linate sono definiti come ulteriori aeroporti di interesse nazionale.

Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

L'art. 698 del Codice della Navigazione impone l'individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato; in tal senso occorre distinguere la rete aeroportuale nazionale, rientrante nelle



COMUNE DI GENOVA

competenze dello Stato, dagli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale i quali ai sensi dell'art.5, comma 1, lettera c) del Dlgs 85/2010 sono trasferiti a Regioni e Enti locali.

OBIETTIVO DEL RPA

In sintesi nei confronti del contenuto del RPA si può affermare che il RPA non e' finalizzato alla stima degli effetti nel territorio quanto a definire l'entità degli studi da effettuare in funzione del rapporto azione effetto.

Il Rapporto Preliminare Ambientale per la VAS ha permesso di definire la correlazione tra gli obiettivi della proposta di piano, le conseguenti azioni intraprese per il conseguimento, nonché gli effetti che potrebbero essere generati dall'applicazione delle azioni.

Incrociando quindi le azioni operative (Sottosistemi piste, Sottosistemi rullaggio, Sottosistemi dei piazzali, Sottosistemi terminal passeggeri, Sottosistemi cargo, Sottosistemi attività di supporto, Sottosistemi dei parcheggi, Interventi impianti tecnologici, Interventi mobilità interna su ferro, Interventi mobilità interna su gomma) con i diversi sistemi ambientali (biodiversità, popolazione, produzione, salute umana, flora e fauna, suolo, idrosfera, clima e aria, beni materiali, patrimonio culturale paesaggio e relative sottocategorie) sono state costruite tabelle per ogni singolo aeroporto in grado di determinare i potenziali effetti e quindi la portata delle informazioni da fornire nel rapporto ambientale.

Nel caso dell'aeroporto Cristoforo Colombo il RPA pone in evidenza le seguenti azioni operative:

1. Interventi sottosistemi rullaggio,
2. Interventi sottosistemi dei piazzali,
3. Interventi sottosistemi terminal passeggeri,
4. Interventi sottosistemi dei parcheggi,
5. Interventi mobilità interna su gomma

In particolare, sempre il RPA precisa che la portata delle informazioni dovrà essere alta:

- per gli interventi di cui al punto 1, per quanto concerne l'idrosfera e il clima e l'aria
- per gli interventi di cui al punto 2 sempre nei confronti dei sistemi ambientali idrosfera e clima e aria
- per gli interventi di cui al punto 3 in relazione ai sistemi ambientali relativi alla popolazione, alla salute umana, al clima e aria e al paesaggio.

CONCLUSIONI

Lo "Studio per lo sviluppo della rete Nazionale degli aeroporti", definisce lo scalo genovese nei seguenti termini:

"L'aeroporto di Genova si configura come scalo primario che, in ragione del posizionamento che lo candida come possibile "gateway" nei confronti del traffico "inbound" europeo, potrebbe assumere il ruolo di aeroporto strategico nella rete nazionale laddove dimostri evidenti e rilevanti fasi di sviluppo quantitativo e qualitativo (numero e tipologia di collegamenti) e si potenzino in maniera efficace le connessioni intermodali (ferro e acqua)."



COMUNE DI GENOVA

E' del tutto evidente che, ad oggi, la carenza del sistema di accessibilità dell'aeroporto rappresenta uno dei principali motivi che condizionano fortemente le ipotesi di sviluppo dell'aeroporto a causa della mancanza di un efficace collegamento con il territorio e con il sistema di trasporto pubblico, soprattutto con quello su ferro, nonostante la vicinanza della linea ferroviaria.

Il Piano Urbanistico Comunale ed il Piano di Sviluppo Aeroportuale a cui si è accennato in premessa contengono indicazioni che, se sviluppate, potranno realmente attivare un circuito virtuoso in grado di sviluppare in maniera sinergica l'infrastruttura aeroportuale ed il sistema socio-economico del territorio.

Si fa rilevare inoltre che allo stato, pur in attesa del pronunciamento di ENAC, gli Enti territoriali interessati, Civica Amministrazione e Regione Liguria, con la collaborazione fattiva delle Società Aeroporto spa e Società per Cornigliano spa, hanno incrementato l'attività pianificatoria e progettuale per sviluppare le indicazioni contenute nei piani suddetti favorendo azioni coordinate con i principali soggetti titolari nel campo delle grandi infrastrutture per il trasporto su ferro e su gomma, RFI e Autostrade per l'Italia, per la realizzazione di interventi infrastrutturali recentemente approvati, che porteranno anche rilevanti miglioramenti rispetto alle azioni operative segnalate per l'Aeroporto di Genova quali:

- Ampliamento e messa norma della pista aeroportuale grazie alle opere del canale di calma connesse e propedeutiche al progetto definitivo approvato del "Nodo Stradale e autostradale di Genova, adeguamento sistema A7-A10-A12" funzionale all'azione operativa: "1. Sottosistemi piste" (vedi Accordo di Programma fra ASPI, ENAC, APGE e Società Aeroporto spa del 14/04/2015 nell'ambito della VIA del progetto definitivo del Raddoppio Autostradale di Genova approvato il 27/05/2015 con Decreto MATTM n.4236).
- Conclusione positiva della progettazione definitiva finanziata dalla CEE del progetto GATE1, funzionale alle azioni operative: "Interventi mobilità interna su ferro, Interventi mobilità interna su gomma" per la realizzazione del collegamento meccanizzato alla ferrovia e della fermata ferroviaria di Aeroporto/Erzelli funzionale al collegamento diretto dello scalo con il trasporto su ferro e con la rete TENT-T Milano Genova del Terzo Valico in costruzione. (Decisione CEE 6941 del 15/10/13 e progettazione conclusa 31/12/2015).
- Proposta di CALL presso la CEE per ottenere il finanziamento del progetto GATE 2, funzionale alle azioni operative: "Sottosistemi terminal passeggeri, Sottosistemi attività di supporto, Sottosistemi dei parcheggi" per la realizzazione del nodo intermodale presso l'Aeroporto, con parcheggio di interscambio, ristrutturazione e potenziamento dei servizi aeroportuali fra il collegamento meccanizzato e la ferrovia e 2° tratta collegamento meccanizzato dalla ferrovia al nuovo insediamento di Erzelli in costruzione. (CEF 2014/2020 Transport CALLS for proposals 2015 – GATE2 Urban Node del 15/01/2015)



COMUNE DI GENOVA

Va peraltro rilevato, che, l'Aeroporto di Genova, rispetto al bacino territoriale in cui è stato inserito dal Piano Nazionale Aeroportuale ed agli altri scali presenti nello stesso ambito (Macro area nord-ovest) svolge un ruolo rilevante nei confronti dell'economia complessiva dell'ambito stesso, in virtù della vocazione turistica della Liguria; del valore sinergico svolto dalle attività produttive, comprese quelle portuali, presenti nel territorio non solo genovese e, non ultimo, la forte presenza degli scali croceristici portuali.

Il Funzionario Direttivo

(Arch. Massimo Ferrari)

Il Funzionario Direttivo

(Arch. Nicoletta Poleggi)



COMUNE DI GRASSOBBIO

PROVINCIA DI BERGAMO

via Vespucci n. 6 - C.A.P. 24050 C.F. 80027490160 Partita IVA 00722500162
P.E.C.: comune.grassobbio@pec.regione.lombardia.it – sito internet: www.grassobbio.eu

Orario di ricevimento:
Lunedì 16.00 - 17.30
Martedì 10.00 - 13.00
Giovedì 10.00 - 13.00

Urbanistica 035.38.43.431
Ecologia 035.38.43.451
Telefax: 035.38.43.444

prot. n. 5582

Grassobbio 15.04.2016

Spett.le ANCAI
Via Portuense 2498
00054 FIUMICINO (RM)

@: ancai@iol.it
Fax: 06.59601126

Oggetto: Consultazione sulla verifica di ammissibilità a Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Nazionale degli Aeroporti presentato da ENAC al Ministero dell'Ambiente.

In relazione alla nota pervenuta da ANCAI in data 03.03.2016 pr 3463 avente per oggetto "Consultazione sulla verifica di ammissibilità e Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Nazionale degli Aeroporti presentato da ENAC al Ministero dell'Ambiente"

Visti il "Piano Nazionale degli Aeroporti" – Ed. Febb. 2012- il Documento ENAC "Dati traffico 2015" pubblicati sul sito istituzionale di ENAC;

Visto il Rapporto Preliminare Ambientale al Piano Nazionale degli Aeroporti pubblicato sul sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente;

Visto il quadro di riferimento dell'orientamento Europeo relativo alla rete di trasporto Trans-europea per il periodo 2014-2020;

Visto il DPR 17.09.2015 n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'art. 698 del codice della navigazione;

Visto il documento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 04.11.2003 "Pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto che prevede il piano di sviluppo aeroportuale Orio al Serio....."

Vista la delicata situazione correlata all'inquinamento atmosferico della Regione Lombardia con episodi acuti nella stagione invernale

Visto il delicato contesto territoriale in cui risulta ubicato l'aeroporto di Bergamo- Orio al Serio inserito in un contesto urbano densamente antropizzato e l'assenza di una zonizzazione acustica aeroportuale;

Preso atto del ruolo vitale che lo sviluppo del trasporto aereo assume nell'ambito dello sviluppo economico e sociale, e che risulta necessario e imprescindibile che tale sviluppo risulti sostenibile sia a livello globale che locale dal punto di vista ambientale

Si sottopongono le seguenti considerazioni:

E' necessario preservare l'efficienza globale dell'intera rete garantendo che la capacità degli aeroporti resti allineata a quella dello spazio aereo così come previsto dal Regolamento Single Sky 2 che indica come per soddisfare la crescente domanda di trasporto aereo sia necessario preservare l'efficienza globale dell'intera rete garantendo che la capacità degli aeroporti resti allineata a quella dello spazio aereo.

Risulta pertanto necessario ed opportuno un approfondimento della coerenza del Piano con altri sistemi, piani e programmi di mobilità/trasporto europei, nazionali e locali che potrebbero risultare concorrenziali con conseguente ridefinizione del dimensionamento degli scali, rispetto a quanto elaborato dal Piano nazionale, garantendo come principio cardine la definizione del dimensionamento di ogni singolo aeroporto e dei limiti di capacità infrastrutturale/aerea rispetto alle ricadute sul territorio, sulla salute delle popolazioni residenti, sulla vivibilità, alle interconnessioni dei rischi attività

aeroportuali/navigazione aerea/pianificazione territorio nelle aree prossime agli aeroporti con approccio a medio e lungo termine.

Inoltre si deve tener conto anche degli impatti cumulativi delle infrastrutture di trasporto che dovranno essere, progettate, potenziate e realizzate per il collegamento degli scali e le interconnessioni fra le diverse mobilità di trasporto secondo le previsioni locali, nazionali ed europee.

Premesso ciò e preso atto

- della rilevanza dell'aeroporto di Bergamo –Orio al Serio così come meglio identificata dal Piano Nazionale degli Aeroporti;
- dell'assenza della zonizzazione acustica aeroportuale correlata all'aeroporto di Bergamo- Orio al Serio, prevista dal decreto di pronuncia di compatibilità ambientale del 2003. con aggiornamento almeno biennale;
- che il processo di monitoraggio del sostanziale sviluppo aeroportuale (con operatività diurna e notturna) conseguito dal 2003 ad oggi in relazione alla sostenibilità degli effetti rispetto al delicato contesto territoriale in cui è ubicato non è stato né gestito né rispettato;
- dello studio epidemiologico iniziato solo a partire dal 2012 nonostante previsto dal decreto ministeriale di pronuncia di compatibilità ambientale del 2003;

Si richiedono inoltre:

- la chiusura dell'aeroporto di Orio al Serio nella fascia notturna, 23:00-06 in linea con quanto previsto nel Rapporto preliminare del Piano Nazionale Aeroporti che prevede "la chiusura di alcuni aeroporti nella fascia notturna, 23:00-06:00 in linea con gli indirizzi europei in materia di riduzione dell'impatto ambientale";
- il coinvolgimento delle Comunità locali nei processi di sviluppo per valutare la coerenza con le pianificazioni territoriali locali, interazione con le comunità locali e le diverse possibilità di mitigazione degli impatti ovvero le alternative proposte.
- la definizione e valutazione degli impatti ambientali in riferimento alle specifiche norme di settore ed alle strategie europee, nazionali e locali;
- la presentazione da parte di ENAC, per la valutazione dovuta dalle autorità competenti, di policies dettagliate in ordine al perseguimento di Best Practice
- la progettazione di un sistema di monitoraggio con individuazione di idonei indicatori di prestazione necessari per verificare la coerenza tra gli interventi/sviluppo proposto e la loro sostenibilità a medio-lungo termine
- La definizione i idonei percorsi di monitoraggio degli sviluppi previsti, nonché di idonee azioni di intervento/penalità/sanzioni (oltre a quelle previste dalle norme) in caso di anomalie evidenziate dai sistemi di monitoraggio progettati e approvati. che gli Enti deputati al controllo dovranno effettuare in modo puntuale ed approfondito

In sintesi, il Comune di Grassobbio, richiede per l'aeroporto di Orio al Serio:

- 1) Valutazione della sostenibilità ambientale dell'attuale realtà prima ancora di ipotizzare ulteriori sviluppi;
- 2) Zonizzazione acustica comprensiva di VAS riferita all'attuale configurazione;
- 3) Eliminazione dei voli nella fascia notturna (dalle 23:00 alle 06:00);
- 4) Prosecuzione dello studio epidemiologico;
- 5) Mitigazioni ambientali globali e puntuali sui singoli edifici;
- 6) Compensazione ai Comuni per i disagi subiti dalle popolazioni.

Cordialmente

Il Sindaco
Ermenegildo Epis

