



Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE OPERAZIONI
U.O.C. - PROCEDIMENTI INTEGRATI

Class. 6.3 Fascicolo: 2018.1.38.7

Spettabile

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE - Direzione Generale Valutazioni e Autorizzazioni
Ambientali
Via Cristoforo Colombo n. 44
00100 ROMA (RM)
Email: DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO
- Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio
Via Del Collegio Romano 27
00100 ROMA (RM)
Email: Mbac-db-abap@mailcert.beniculturali.it

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Direzione
Aeroportuale Lombardia
Aeroporto "Enrico Forlanini" - Linate
20100 MILANO (MI)
Email: protocollo@pec.enac.gov.it

**Oggetto : Contributo ARPA Lombardia sul Rapporto Preliminare della VAS del
PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE DI BERGAMO ORIO AL SERIO
(rif. nota ENAC prot. ENAC-EBG-24/04/2018-0043141-P del 24 aprile 2018,
protocollo ARPA n. 0068550 del 2 maggio 2018.**

Con riferimento alla Vostra nota del 24 aprile 2018, avete come oggetto: *“Piano di
zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 – Aeroporto “Il
Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio. Istanza per l’avvio della procedura di VAS fase
di scoping ai sensi dell’art. 13 comma 1 del D.Lgs 152/2006. Avvio della consultazione*

Responsabile del procedimento: ADRIANO CATI tel. 02/69666331 e-mail: a.cati@arpalombardia.it
Istruttore: ROSA SONIA RUMI tel. 02/69666311 E-mail: r.rumi@arpalombardia.it

sul Rapporto Preliminare Ambientale. Richiesta di inserimento ulteriori SCA”, ARPA Lombardia in qualità di soggetto competente in materia ambientale formula i seguenti contributi relativamente al Rapporto preliminare.

Gli aspetti centrali e principali del documento descrivono l’impianto metodologico che sarà adottato nello sviluppo del c.d. “piano di zonizzazione acustica aeroportuale”, nella definizione della proposta di piano e nella sua valutazione. Nel complesso, il metodo proposto è dettagliatamente descritto e fondato su criteri condivisibili: la normativa di settore, nazionale ed europea e gli aspetti legati all’elemento pianificatorio introdotto con le più volte citate sentenze del TAR della Lombardia e del Consiglio di Stato e applicato per la prima volta in Italia al caso della caratterizzazione acustica dell’aeroporto di Bergamo Orio al Serio in esame.

Si fa notare che l’elenco della normativa di riferimento per quanto riguarda il rumore aeroportuale non è esaustivo e dovrà essere integrato.

In diversi passaggi sembra che l’individuazione della soluzione di piano consista nel “processo di definizione dell’intorno aeroportuale”, in base alla valutazione, previa analisi degli indicatori di confronto, delle diverse alternative di intorno aeroportuale ottenute dalle applicazioni modellistiche ai diversi scenari considerati. Si osserva che la definizione delle aree di rispetto A, B e C, che certamente dovrà essere basata sulle isofoniche di riferimento individuate, può, in linea di principio, scostarsi da queste.

Si fa riferimento, a titolo di esempio, ai confini delle aree di rispetto approvati nel 2010 per lo stesso aeroporto (la caratterizzazione acustica successivamente abrogata con le sentenze citate), in cui la zona C, corrispondente al sedime aeroportuale e per la quale non vigono limiti acustici, si estendeva a nord ben oltre l’isolinesa pari a 75 dB. Si potrebbe anche ipotizzare l’esigenza, da parte di un’Amministrazione locale, di mantenere un intero isolato o quartiere all’interno della stessa area di rispetto. Si ritiene quindi che il processo di caratterizzazione acustica potrebbe prevedere, come ultimo passaggio, la possibilità di piccole modifiche in tale prospettiva.

I criteri di valutazione definiti nel documento indicano correttamente la popolazione esposta quale aspetto predominante per la definizione della proposta di piano. Tale aspetto viene preso in considerazione tra gli indicatori di confronto e gli indicatori di analisi. Si propone però di utilizzare anche il semplice numero di residenti esposti alle diverse fasce di rumore (>75 dB, tra 65 e 75, tra 60 e 65 e, eventualmente, tra 55 e 60 dB, in termini di LVA) nei vari scenari considerati quali criterio aggiuntivo di

confronto. Oltre ad avere il vantaggio della semplicità, tale indicatore è anche quello generalmente utilizzato dalla Commissione aeroportuale per le proprie valutazioni e consentirebbe quindi un diretto confronto tra le ipotesi di piano e gli scenari analizzati in sede di Commissione.

In merito alla definizione dell'area geografica che viene presentata nelle ultime pagine del Rapporto Preliminare ambientale, si chiedono maggiori dettagli riguardo alla sua perimetrazione. Infatti, nel Rapporto preliminare si rimanda al successivo Rapporto Ambientale per i dettagli riguardo ai criteri utilizzati nella sua definizione. Poiché il Documento propone di "assumere la porzione territoriale identificata [...] come Contesto territoriale di riferimento per le successive analisi..." si ritiene che, al fine di condividere tale scelta, sia necessario conoscere in dettaglio i criteri su cui è basata.

Si condivide la decisione di inserire tra i piani e programmi coerenti con il Piano di Zonizzazione anche il Programma Regionale della mobilità e trasporti che, per il sistema degli aeroporti lombardi, con particolare riferimento a quello di Bergamo Orio al Serio, prevede una implementazione e una integrazione nel sistema aeroportuale lombardo, così come esplicitato dal Programma Regionale:

"Ad Orio al Serio, individuato anche nel Piano Nazionale degli Aeroporti come un aeroporto specializzato per i voli «low-cost», è necessario prevedere adeguamenti infrastrutturali per far fronte alla prospettiva di crescita prevista dalla pianificazione nazionale di settore ad oggi in corso di perfezionamento (11-13 mln di passeggeri), da valutare compatibilmente con i limiti ambientali e di convivenza con i territori limitrofi. Per risolvere le problematiche ambientali e di rapporto con il territorio, oltre agli interventi già in atto, è importante l'integrazione funzionale di Orio al Serio nel Sistema Aeroportuale Lombardo per il trasporto cargo, con particolare attenzione alla riserva di capacità costituita dallo scalo di Montichiari, così da permettere la liberazione di spazi per i collegamenti passeggeri e l'alleggerimento dell'inquinamento acustico."

Si ritiene di estrema importanza effettuare confronti tra le zonizzazioni acustiche comunali e i risultati delle valutazioni ambientali sugli impatti derivanti dalla presenza dell'aeroporto.

Infine si ricorda come anche la fauna possa risentire negativamente dell'inquinamento acustico derivante dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale, pertanto si consiglia di approfondire tale tematica anche nella successiva fase di

valutazione degli effetti che sarà sviluppata all'interno del Rapporto ambientale.

Il Dirigente
ADRIANO CATI

Parere redatto con i contributi di:
Settore Monitoraggi Ambientali: Dott.ssa Silvana Angius