



Settore 1 e 3  
servizi ambiente ed urbanistica

Seriate, 13 dicembre 2018

prot. n. 2018/0047966  
Tit. 6 Cl. 9 Fasc. 20  
WI/ag  
MV/sv

V:\Ambiente\LETTERE\248.doc

Spett.le  
**Ministero dell' Ambiente e della Tutela  
Del territorio e del mare**  
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni  
Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma  
[DGSalvaguardia.Ambientali@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientali@PEC.minambiente.it)

e p.c.

Spett.le  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo  
[dg.ta@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ta@pec.mit.gov.it)

Spett.le  
ENAC  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

Spett.le  
Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento Coordinamento amministrativo e monitoraggio  
[uagipa@pec.governo.it](mailto:uagipa@pec.governo.it)

Spett.le  
Provincia di Bergamo  
[protocollo@pec.provincia.bergamo.it](mailto:protocollo@pec.provincia.bergamo.it)

Spett.le  
Regione Lombardia  
[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

Spett.le  
ARPA Lombardia  
[arpa@pec.regione.lombardia.it](mailto:arpa@pec.regione.lombardia.it)

S.A.C.B.O. S.p.A.  
[presidente@pec.sacbo.it](mailto:presidente@pec.sacbo.it)

Oggetto: [ID\_VIP: 4217] Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030. Procedimento di VIA.  
Espressione parere di cui all'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

## PREMESSA

Lo scrivente Comune è chiamato a esprimere il proprio parere nel contesto del procedimento per la pronuncia di compatibilità ambientale propedeutica all'approvazione del PSA, da attuarsi fino al 2030, dell'Aeroporto Caravaggio di Orio al Serio.

L'infrastruttura aeroportuale ricade anche sul territorio del Comune scrivente. L'attuazione del PSA 2030 avrà un impatto crescente su detto territorio, non solo per le opere che verranno realizzate, ma soprattutto per le ricadute in termine di rumore e traffico veicolare.

Si tratta, del resto, dei due impatti più significativi, da cui deriva, pertanto, il più grave pregiudizio per popolazione e ambiente, ma che, ciò nonostante, sono colpevolmente trascurati dallo studio di impatto ambientale (SIA).

Lo studio degli impatti acustici effettuato da detto documento non può infatti confrontarsi con un vigente e valido piano di zonizzazione acustica aeroportuale, a suo tempo giuridicamente annullato per mancanza di VAS, ma mai riproposto.

A sua volta, nonostante il fatto che l'accesso al sistema aeroportuale generi un traffico veicolare che, per l'attuale sistema viario, stradale e autostradale di contesto, è ormai insostenibile, non viene allegato allo SIA alcuno studio di uno specifico piano del traffico e della sosta, strumenti imprescindibili ai fini di una compiuta comprensione del problema e all'espressione di pertinenti valutazioni d'insieme sul fabbisogno di infrastrutturazione viaria e stradale.

Le denunciate lacune sono particolarmente gravi per il territorio seriate, su cui si prospetta, per effetto dell'implementazione dell'attività aeroportuale prevista dal PSA 2030, un significativo aumento dei transiti veicolari.

Stante l'inadeguatezza del SIA, per i due aspetti sopra evidenziati e per quelli che nel proseguo del presente documento verranno evidenziati, sulla scorta di una disamina effettuata sia in via generale, sia con specifico riferimento a questioni tematiche puntuali, lo scrivente Comune ritiene di dover esprimere, allo stato, un **PARERE NEGATIVO**, senza però sottrarsi dall'apportare il proprio contributo in forma costruttiva, indicando al proponente le lacune istruttorie ravvisate, con invito all'autorità competente di imporre il loro approfondimento, prima di assumere eventuali determinazioni positive in ordine alla compatibilità degli interventi e dello sviluppo previsto dal PSA 2030.

Lo scrivente Comune, nel richiamare le osservazioni effettuate dal Tavolo dei Sindaci a cui ha partecipato mediante la sottoscrizione del relativo elaborato, osserva altresì quanto segue a suffragio della propria determinazione negativa sul SIA.

## RILIEVI DI CARATTERE GENERALE

### **Completezza della documentazione**

1) In ordine alla completezza della documentazione si segnala l'assenza fra i

documenti pubblicati dell'elaborato "SIA \_A01 – Elementi conoscitivi per la definizione dei rapporti tra il PSA e la Pianificazione", indicato nell'"*Elenco elaborati*" dello Studio d'Impatto Ambientale".

- 2) Dato atto che il Piano di Sviluppo Aeroportuale ha anche valore di Progetto, in quanto la sua approvazione costituisce autorizzazione all'esecuzione degli interventi in esso contemplati, si rileva l'assenza della documentazione relativa all'Invarianza Idraulica, prevista dal Regolamento Regionale della Lombardia n. 7 del 23 novembre 2017 e ss.mm.ii., in particolare del progetto di Invarianza Idraulica.
- 3) In generale pare opportuno inserire un Glossario, al termine dei singoli documenti o in un unico documento a margine della documentazione già prodotta, anche secondo quanto raccomandato dalla direttiva 8.5.2002 del Ministro della Funzione Pubblica, pubblicata sulla G.U. n. 141 del 18.6.2002, che detta indicazioni sulla semplificazione del linguaggio amministrativo.

### **Lacune procedurali e nella documentazione prodotta**

- 1) Il PSA doveva preliminarmente essere sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS).

Tale scelta doveva essere praticata per un molteplice ordine di ragioni.

Il PSA approvato dal 2003, anche sulla scorta delle indicazioni degli enti ministeriali, era stato sottoposto a sola VIA, in ragione dell'assetto normativo del tempo, che non contemplava la VAS quale strumento di misurazione degli impatti ambientali degli atti aventi contenuto pianificatorio e programmatico. L'incombenza in questione è insorta con il recepimento, nel contesto del D.lgs. 152/2006, della Direttiva 2001/42/CE, ed è stata confermata dalle successive novelle legislative.

La norma attuale impone di sottoporre a VAS gli strumenti di pianificazione e aventi contenuto pianificatorio/programmatico, individuando peraltro una serie di piani per i quali non può prescindere dalla VAS. Tra questi, presuppongono la VAS, i piani che fungono da contesto di riferimento per la realizzazione, nel loro ambito, di un'opera subordinata a VIA (articolo 6, comma 2, lett. a, del D.lgs. 152/2006), ovvero quelli che sono approvati in variante a strumenti pianificatori già sottoposti a VAS.

Orbene, nel caso di specie, tutti i presupposti accennati sono senz'altro sussistenti.

Innanzitutto, occorre rilevare come, da un punto di vista contenutistico, la proposta di PSA si configuri come uno strumento lottificatorio (a ben vedere, al di là del fatto che il solo nome ne tradisce il contenuto pianificatorio che gli è proprio, il PSA 2030 presenta il contenuto tipico della programmazione integrata di intervento, di cui agli articoli 97 e seguenti della L.R. 12/2005).

Si tratta poi di una proposta senz'altro pianificatoria, che funge da contesto di riferimento ad un'opera soggetta a VIA (punto 10 dell'Allegato 2 del D.lgs. 152/2006).

Il PSA consente poi la localizzazione di una serie di interventi, in contrasto con le previsioni pianificatorie comunali di cui erano stati misurati gli impatti in sede di VAS. La variazione di tali scelte pianificatorie non può trascendere dalla reiterazione della VAS (o quantomeno da una verifica di VAS). In senso conforme si veda, per altra ipotesi di varianti localizzative di singole opere e necessità di verifica di VAS, TAR Brescia, sez. II, 13 gennaio 2014 n. 17, che

ha ritenuto applicabile la verifica di VAS al procedimento di localizzazione di un impianto di distribuzione di carburanti.

- 2) Lo SIA omette una puntuale valutazione della c.d. Opzione Zero e delle alternative progettuali.

La c.d. Opzione Zero viene concepita come non praticabile, sul presupposto che non sarebbe immaginabile, al 2030, il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

In tal modo, lo SIA ritiene di aver aggirato l'aspetto valutativo in questione in sostanza obliterandolo, sia con riferimento alla funzione di compatibilità postuma a cui dovrebbe sopperire, sia con riguardo ai futuri sviluppi dell'infrastruttura aeroportuale.

Tale obliterazione, per giurisprudenza consolidata, non è ammissibile e, laddove non avviata, condurrebbe all'emanazione di compatibilità ambientale illegittima (Consiglio di Stato, Sezione V, 29 novembre 2018, n. 6777; Consiglio di Stato, Sezione V, 21 maggio 2018, n. 3034).

Spetta quindi all'autorità competente il compito di imporre un approfondimento delle alternative progettuali e dell'opzione zero, nell'esercizio di incombenze che la giurisprudenza della Corte Comunitaria (Corte di Giustizia del 26 ottobre 2006, causa C-239/049) pone a suo carico, imponendole di ovviare in ogni caso a carenze dello studio sottoposto al suo vaglio.

## RILIEVI DI CARATTERE TEMATICO

### ***Urbanistica***

- 1) Deve denunciarsi, innanzitutto, l'assenza della verifica della conformità urbanistica alla legge regionale n. 31 del 28 novembre 2014, sul consumo di suolo.

Ai sensi dell'art. 2 della L.R. 31/2014, la Giunta regionale definisce i criteri di individuazione degli interventi pubblici e di interesse pubblico o generali di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo di cui alla legge.

In particolare il Comune di Seriate è interessato dalla realizzazione del parcheggio P5 (3560 stalli di sosta su 89000 mq) e, parzialmente, anche dall'area di sosta addetti area merci e servizi aeroportuali (per un totale di 780 stalli su 41500 mq).

In assenza della individuazione regionale di cui all'art. 2 della l.r. 31/2014, per la realizzazione del parcheggio P5 viene sottratta quindi superficie agricola pari a mq 89000, con una incidenza del 1,8% rispetto alla superficie delle aree agricole del tessuto urbano consolidato. Tale sottrazione dovrà essere recuperata sulle restanti aree del territorio oggi a destinazione edificatoria (di altre proprietà private), che dovranno essere ridestinate a superficie agricola, per assicurare il bilancio ecologico del suolo pari a zero, a danno quindi di tutti i proprietari delle aree che, pur non ricadendo nelle fasce di rispetto aeroportuale, si troveranno a dover compensare il consumo di suolo operato dalla trasformazione conseguente le infrastrutture aeroportuali.

Ciò comporta inoltre una forte limitazione del potere pianificatorio dell'amministrazione comunale che nell'ambito della revisione del PGT dovrà rimediare a un bilancio iniziale già negativo.

Poiché l'approvazione del PSA comporta automatica variante agli strumenti urbanistici vigenti, nonché dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità ed urgenza dell'opera nel suo complesso e che la maggior parte dei suoli interessati ricadeva già nel perimetro del PSA vigente 2003-2015, si ritiene che la verifica di compatibilità alla L.R. n. 31/2014 debba essere condotta almeno per le aree di nuova inclusione nel PSA.

In relazione a tale normativa regionale, che mira al contenimento del suolo e, conseguentemente, alla tutela delle ormai esigue aree verdi e incontaminate, il gestore avrebbe potuto quantomeno optare per azioni alternative a quanto proposto, quali la realizzazione di parcheggi interrati multipiano in sostituzione di parcheggi a raso fuori terra, che, a parità di stalli realizzati, avrebbero comportato un minor consumo di suolo, in linea con gli indirizzi dettati dal Comunicato di Regione Lombardia del 25 marzo 2015 - n. 50: "*Indirizzi applicativi della l.r. 28 novembre 2014, n. 31 «Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato»*", secondo cui la possibilità di derogare a tale norma in presenza di ampliamenti di attività economiche esistenti, richiede che risulti adeguatamente dimostrata la necessità dell'ampliamento, nonché motivata la necessità di consumo del suolo.

Anticipando l'obiezione che la presenza dello scolmatore del Morla osterebbe al parcheggio interrato, si propone, laddove l'autorità competente dovesse determinarsi per un giudizio positivo di compatibilità ambientale, allo stato invero non esprimibile, di valutare la realizzazione del parcheggio P5 verso est, più vicino allo svincolo dell'asse interurbano, dove l'interramento del parcheggio è più facilmente realizzabile e con minori problematiche ambientali.

Una seria alternativa progettuale di sviluppo aeroportuale improntata alla conservazione di suolo, dovrebbe prevedere almeno un'ipotesi di interrimento dell'autostrada A4 (a sud), in modo da adibire lo spazio superiore a nuovo e più decoroso piazzale d'accesso all'aerostazione, evitando così di andare ad intaccare altro spazio verde o agricolo più a nord.

- 2) La localizzazione a nord della zona merci vede la creazione in tale ambito di un polo con attività affini alla logistica, con esercizio dell'attività principalmente in orario notturno e a ridosso dell'abitato, quindi di un ambito a destinazione residenziale del Comune di Seriate.

Per la zona merci è prevista una maggiore operatività nelle ore notturne e, pertanto, la sua localizzazione in tale ambito nord comporterebbe la produzione di rumore, anche a terra, in tale fascia oraria, in prossimità dell'abitato di Seriate.

Stando alla documentazione, l'accesso al nuovo deposito di carburanti, al parcheggio destinato ai dipendenti e presumibilmente ai mezzi diretti alla zona merci a nord avverrà anche dalla via Paderno di Seriate, nel tratto di strada attualmente a fondo chiuso che sovrappassa l'asse interurbano SP671, con la realizzazione di una rotatoria. Tale accesso verrà inoltre utilizzato anche dai mezzi di cantiere nella fase di realizzazione del grande parcheggio di lunga sosta P5 (che sarà operativo al 2030), ed è quindi destinato, sia in fase transitoria (durante la cantierizzazione) sia a regime, a determinare un notevole incremento di transiti, in termini di numeri di veicoli e di portata dei mezzi stessi.

L'incremento non risulta congruamente valutato e quindi non risultano ponderate le ricadute sul traffico, non solo in termini viabilistici, ma anche ai fini delle emissioni inquinanti dei mezzi e di quelle acustiche.

Da un punto di vista strutturale è poi necessario che venga effettuata una valutazione statica del manufatto in essere, al fine di verificarne la sicurezza e la fattibilità. Lo SIA è sul punto gravemente inadeguato, posto che omette tale necessaria valutazione che non risulta agli atti del progetto.

Nella tavola P03 (del PSA), sono previste le acquisizioni di tutte le aree poste a sud dell'asse interurbano (a nord e ad est del parcheggio denominato P5), ad eccezione del sovrappasso sopra citato, il cui eventuale adeguamento resterebbe a completo carico del Comune di Seriate (anche per quanto riguarda le future manutenzioni ordinarie e straordinarie). Nel caso in cui il progetto di piano di sviluppo venga approvato, questo Ente chiede che il sovrappasso e le relative aree pertinenziali rientrino tra le strutture da acquisire.

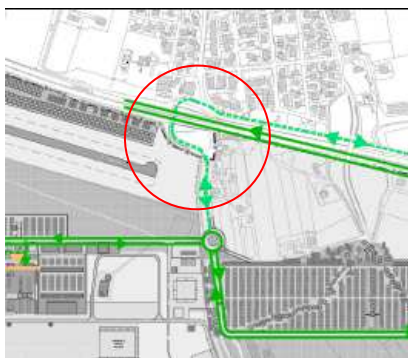


Fig. 1: sovrappasso via Paderno su Asse interurbano  
(rielaborazione dalla planimetria P04\_FLUSSI\_SDP.pdf del Piano di Sviluppo Aeroportuale)

- 3) Il prolungamento della RESA posta lungo la pista 10 e il conseguente interrimento del tratto di strada della SP117 (di proprietà del comune di Seriate) ricadono per buona parte in fascia "A" del piano per l'assetto idrogeologico del fiume Po (PAI), nonché nelle zone allagabili per piena frequente "P3/H" del piano di gestione dei rischi di alluvioni (PGRA); per tale interferenza si ribadisce quanto già osservato nel documento "osservazioni sindaci" che si riporta integralmente:

*"(...) Appare evidente nella documentazione progettuale del SIA 2030 l'evidente interferenza della RESA di pista 10 (runway end safety area, che identifica l'area di sicurezza di fine pista 10 - lato Est dell'infrastruttura) con le aree spondali e l'alveo di fiume Serio. Il progetto prevede infatti la realizzazione della RESA su un terrapieno che si spinge all'interno del perimetro del Parco del Serio e all'interno di zone interessate da esondazioni del Fiume Serio, individuate sia dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) che dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA). Si riporta in figura uno stralcio delle individuazioni dei due piani sopra citati relativi alla zona in esame, confrontandola con alcuni estratti della documentazione allegata al SIA.*

*Si evidenzia inoltre che nella zona di realizzazione delle RESA di pista 10 la progettazione prevede la creazione di un tunnel per permettere all'attuale SP 117 di mantenere il suo percorso passando al di sotto della RESA stessa.*

*(...).*

*La struttura della RESA così come da progetto:*

*Invade in maniera significativa l'alveo attuale del fiume Serio e la sua area di esondabilità in fascia A*

*Costituisce senza dubbio un significativo ostacolo al deflusso della piena con tempo di ritorno pari a 100 anni*

*Non sono pertanto fatti salvi assolutamente i disposti dell'articolo 29 comma 1 delle NdA del PAI*

*Inoltre la trattazione idraulica che è stata riportata nel documento P4 al paragrafo 11.3 e nella scheda 3.3 non ha i caratteri di studio di dettaglio e, qualora lo fosse, non risulta essere stato sottoposto all'analisi dell'autorità competente, in questo caso la Regione Lombardia e l'Autorità di Bacino.*

*Si evidenzia inoltre che tale studio nulla descrive in merito alla possibilità di allagamento del tunnel di attraversamento della RESA da sud a nord (S.P. 117), e dell'interferenza delle zone allagabili P3/H con l'ingresso Merci/Courier est dallo svincolo Grassobbio/Seriate dell'Asse Interurbano.*

*Si palesa pertanto la necessità stralcio della parte di progetto in questione per manifesta incompatibilità idraulica; in subordine, risulta necessaria la presentazione di uno studio idraulico dettagliato e conforme alle direttive impartite dall'Autorità di Bacino da sottoporre al parere dell'Autorità Competente (Regione Lombardia o Autorità di Bacino), che consideri non solo le interferenze tra la realizzazione della RESA e il deflusso delle piene, ma anche:*

*la possibilità di allagamento del tunnel di progetto al di sotto della RESA;*

*I potenziali allagamenti in corrispondenza dello svincolo Grassobbio-Seriate dell'Asse Interurbano presso cui si intende collocare l'ingresso est alla zona Merci/Courier.*

*Eventuali contributi, in seguito a episodi eccezionali, all'allagamento delle zone in questione, da parte del canale scolmatore del torrente Morla.*

*(...)"*

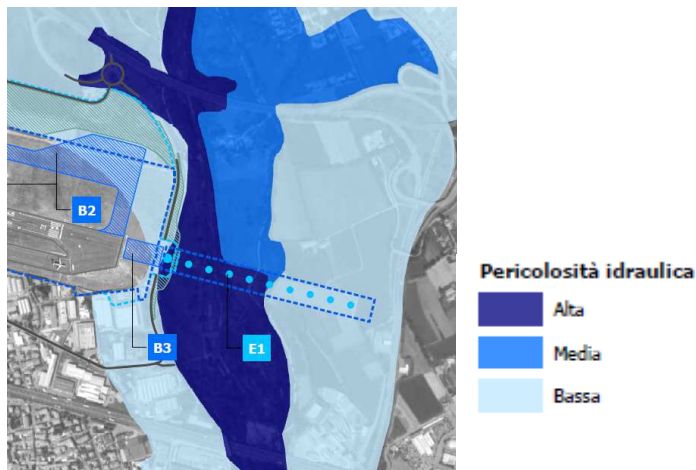


Fig. 2 pericolosità idraulica

(rielaborazione dalla planimetria SIA\_T18\_Carta\_della\_pericolosita\_idraulica.pdf dello Studio di Impatto Ambientale)

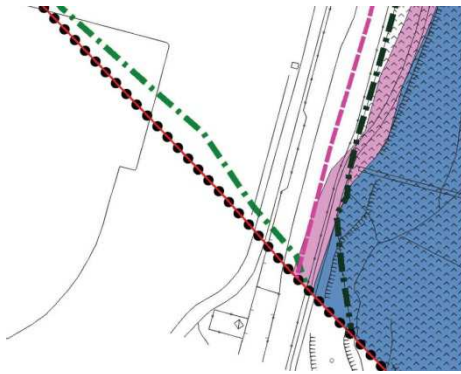


Fig. 3 fasce A e B del PAI (Fonte PGT di Seriate)

## **Rumore da traffico veicolare**

Il Comune di Seriate ha redatto nel 2017 la Mappatura Acustica delle infrastrutture principali identificate, ai sensi dell'articolo 2, lett. d), del D.Lgs. 194/2005, come «*asse stradale principale*», quindi con traffico annuo superiore a 3.000.000 di veicoli, di propria competenza.

La mappatura è stata trasmessa alla Regione Lombardia (D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Aria Clima e Paesaggio) e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (D.G. per i rifiuti e l'inquinamento) con prot. n. 34120 il 14 settembre 2017.

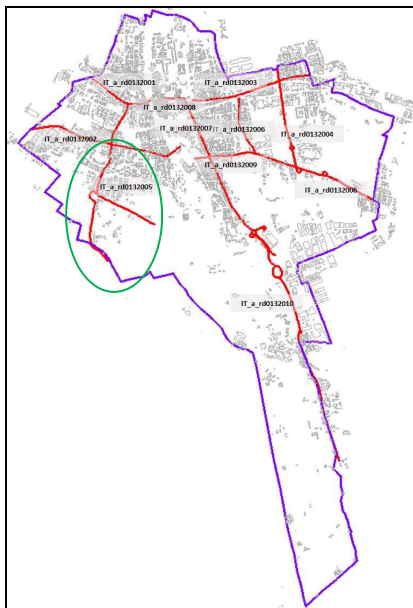


Figura 4 – Area di indagine: Comune di Seriate - Localizzazione delle sorgenti di rumore e relativi recettori su base cartografica comunale

Tra le infrastrutture principali con traffico annuo superiore a 3.000.000 di veicoli è stata classificata anche la via Paderno, definita ai sensi del codice della strada come "*urbana di quartiere E*" (nella porzione più settentrionale) e "*strada locale F*" nella porzione più meridionale (a sud del cavalcavia dell'asse interurbano) e che conta già a oggi un flusso di traffico annuale di circa 6.000.000 veicoli.

Nella mappatura è stata effettuata la stima del numero di abitanti attribuito agli edifici ricadenti nell'area di calcolo definita, e quindi esposti alla rumorosità prodotta dai transiti dei veicoli sull'infrastruttura stradale oggetto di mappatura che



corrisponde a 5.823 persone residenti in 694 edifici residenziali presenti nei 3 km circa di lunghezza della strada.

Sulla base dei risultati riportati nello studio si evince che la popolazione residente in via Paderno risulta già oggi esposta al superamento dei limiti acustici derivanti dal traffico veicolare diurno e notturno.

<b>Codice</b>	<b>Nome strada</b>	<b>Percentuale popolazione <math>L_{DEN} &lt; 55 \text{ dB(A)}</math></b>	<b>Percentuale popolazione <math>L_{DEN} &gt; 65 \text{ dB(A)}</math></b>	<b>Percentuale popolazione <math>L_{NIGHT} &lt; 50 \text{ dB(A)}</math></b>	<b>Percentuale popolazione <math>L_{NIGHT} &gt; 60 \text{ dB(A)}</math></b>
IT_a_rd0132005	Via Paderno	76.2	10.3	84.4	2.3

Tabella 1 – Dati riepilogativi della mappatura acustica

Nel 2018 il Comune di Seriate ha approvato con D.G.C. 106/2018 il Piano d’Azione delle infrastrutture principali identificate, ai sensi dell’Art. 2 c. d del D. Lgs. 194/2005, come «*asse stradale principale*», quindi con traffico annuo superiore a 3.000.000 di veicoli, gestite in proprio.

Il Piano è stato trasmesso a Regione Lombardia (D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Aria Clima e Paesaggio) e al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (D.G. per i rifiuti e l’inquinamento) con prot. n. 28321 il 16 luglio 2018.

Secondo quanto stabilito nell’articolo 1, comma 5 del D. Lgs. 194/2005, i piani d’azione devono essere aggiornati ogni 5 anni. Ne consegue che il prossimo aggiornamento sarà effettuato nel 2023, quando l’infrastruttura aeroportuale non avrà ancora completato l’ampliamento.

Nella successiva figura/tabella è riportata una sintesi delle aree di intervento sulla infrastruttura stradale in esame (via Paderno) e degli interventi.

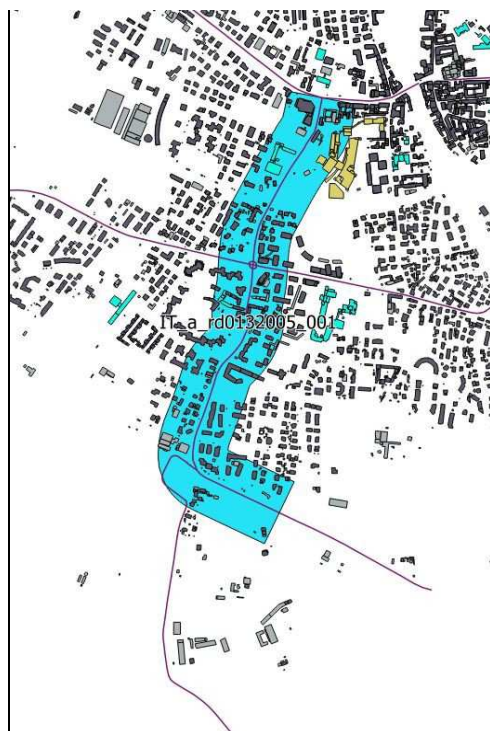


Figura 5 – Aree di intervento su via Paderno IT\_a\_rd0132005\_001 e IT\_a\_rd0132005\_002

Nome strada	Codice area critica	Codice Intervento	Tipologia di Intervento	Dimensionamento di massima	Tratto
Via Paderno	IT_a_rd0132005_001	asf_05	Stesa di asfalto a bassa rumorosità	L = 550 m S = 4.400 m <sup>2</sup>	Da incrocio con Via Italia incrocio con Corso Roma
Via Paderno	IT_a_rd0132005_002	asf_14	Stesa di asfalto a bassa rumorosità	L = 900 m S = 6.700 m <sup>2</sup>	Da incrocio con Corso Roma a Ponte di Via Granger
Via Paderno	IT_a_rd0132005_001	bar_01	Barriera antirumore	L = 20 m H = 3 m S = 60 m <sup>2</sup>	Barriera lungo confine pertinenza 18-Scuola Secondari a di II grado Majorana

Tabella 2 – Interventi di mitigazione acustica previsti

Per quanto sopra riportato è evidente che le misure da attuare per risolvere le criticità già esistenti non saranno adeguate alla nuova configurazione del bacino dell'aeroporto (in termini di traffico indotto).

In particolare risulterebbe già inadeguato l'intervento di realizzazione di una barriera antirumore codificato con bar\_04, finalizzato a contenere la rumorosità prodotta non solo da Via Paderno (di pertinenza del Comune di Seriate) ma anche dalla "SP ex SS 671" (di pertinenza della Provincia di Bergamo), verso i ricettori residenziali compresi nel quadrante Via Giacomo Matteotti/Via Fratelli Rosselli/Via Filippo Turati.

### **Viabilità**

Si denuncia l'inadeguatezza delle informazioni riportate in materia di sistema della mobilità, con particolare riferimento alle previsioni di incremento del traffico veicolare, che non sono supportate dall'indicazione di come sono state ricavate e sono in alcuni casi contraddittorie. Si evidenzia che un'errata stima dell'incremento del traffico veicolare potrebbe aver avuto ripercussioni sulle valutazioni di altri impatti (rumore, qualità dell'aria), con previsioni non corrette per un errato dato di partenza.

Le scelte di localizzare nell'area nord il nuovo terminal merci e nella zona est il nuovo grande parcheggio per lunga sosta P5 determinano pesanti criticità alla viabilità.

Notevole è l'impatto che ciò produrrà sul sistema viario esterno a nord e ad est dell'Aeroporto.

L'apertura del terminal merci a nord determinerà lo spostamento del relativo traffico pesante dalla SP 116 sull'Asse Interurbano, con l'effetto di un alleggerimento dell'utilizzo del Casello Autostradale di Bergamo ed un appesantimento dell'utilizzo del casello autostradale di Seriate, ma in ogni caso, a

prescindere dall'uscita autostradale di provenienza, il traffico pesante per giungere al terminal merci dovrà percorrere l'Asse Interurbano (in direzione Seriate-Bergamo nel caso di uscita a Seriate ed in direzione Bergamo-Seriate in caso di uscita a Bergamo).

Comunque ciò comporterà il caricamento di tale arteria, già oggi pesantemente congestionata, così come peraltro evidenziato nella Relazione Generale, da cui si evince che il tratto dell'Asse Interurbano (SS671) interessato dalla prevista immissione del traffico merci è caratterizzato da un attuale utilizzo del 80-120% con conseguente "incapacità di assorbire nuovi carichi".

Tale scelta appare pertanto non compatibile con lo stato del sistema viario interessato.

Non si comprende come dall'analisi della Tabella di pag. 96 della Relazione Generale, che mostra incrementi di traffico sull'ultimo miglio del tratto "Aeroporto Seriate" della SS671 (Asse Interurbano) del 977% e 567%, si possa dedurre che *"Anche l'uso del casello di Seriate mostra incrementi significativi nel suo utilizzo come "seconda porta" verso il sistema autostradale, rimanendo comunque all'interno di condizioni di utilizzo più che accettabili"*.

Si segnala inoltre che tale tabella risulta di difficile lettura poichè mancano l'indicazione delle unità di misura adottate e il dato relativo alla tipologia di utenza (traffico leggero e pesante).

Si tratta di mere affermazioni, sprovviste di concrete giustificazioni.

Inoltre gli accessi in diminuzione sono espressi come quota in diminuzione, mentre gli accessi in aumento sono in termini assoluti.

TRATTA	DIREZIONE	SDF 2015	IPO2030-sdf	IPO2030-sdf
SP 116	AEROPORTO	2344	-627	-27%
	SS 342	1848	-37	-2%
INGRESSO EST (VIALE MATTEOTTI)*	AEROPORTO	205	711	347%
	BERGAMO	250	657	263%
NUOVA CREMASCA	AEROPORTO	1902	-20	-1%
	BERGAMO	1438	191	13%
SS671	ORIO AL SERIO	1869	-85	-5%
	CASELLO A4	1301	57	4%
SS671	AEROPORTO	74	723	977%
	SERIATE	114	646	567%
Casello A4 BG	AEROPORTO	1196	-299	-25%
	A4	978	-332	-34%
Casello A4 Seriate	AEROPORTO	447	306	68%
	A4	459	180	39%

Tabella 3 (Fonte: PSA)

Corollario inevitabile dell'ulteriore congestionamento dell'Asse Interurbano saranno:

- un pesante allungamento dei suoi tempi di percorrenza, non solo per gli utenti diretti in aeroporto, ma anche per tutta l'ulteriore utenza che quotidianamente utilizza l'asse interurbano; il PSA trascura assolutamente tale l'impatto sull'incidenza dei tempi di raggiungimento di altre destinazioni

(Ospedale Papa Giovanni di Bergamo – Ospedale Bolognini di Seriate, uffici pubblici, luoghi di lavoro, scuole). A parere dell'ente scrivente risulterebbe quanto meno necessario imporre la realizzazione di un asse viario dedicato che, staccandosi da una delle due uscite autostradali, immettesse nel circuito della viabilità interna aeroportuale, con obbligo del completamento di tale asse viario in via preliminare all'apertura del varco doganale in area nord (4.04 Tav. P01a);

- il peggioramento in termini di qualità dell'aria ed incremento dei valori degli inquinanti determinati delle condizioni di congestione del traffico sull'Asse interurbano.

Si ribadisce, relativamente al nuovo Terminal nord (merci), l'assoluta inadeguatezza della strada d'accesso che, sovrappassando l'asse interurbano conduce dalla via Paderno all'accesso, con il rischio di un sovraccarico della viabilità comunale proveniente da corso Roma di Seriate.

Rispetto al parcheggio P5, non risulta espressamente indicato che allo stesso si possa accedere esclusivamente dall'esistente rotonda posta sull'uscita di Seriate-Grassobbio dall'asse interurbano, utilizzando in minima parte la viabilità comunale; desta quindi preoccupazione l'incremento di traffico che si produrrà, qualora venisse anche in solo in parte consentito l'accesso da via Paderno, non solo sullo svincolo che di fatto costituisce l'immissione all'abitato di Seriate dall'Asse Interurbano (per chi proviene dalla direzione Brescia), ma soprattutto dallo svincolo Fiera di Bergamo per chi proviene da Bergamo, con immissione di traffico veicolare su un tratto di viabilità comunale già congestionato (corso Roma). A fronte degli accertati incrementi del traffico, lo SIA non offre soluzioni idonee ad ovviare alle problematiche indotte.

Non condivisibile inoltre appare la scelta di prevedere che per la realizzazione di alcune rotonde, di adeguamento della viabilità esterna all'aeroporto all'incremento dei flussi di traffico indotti dallo sviluppo aeroportuale, il gestore partecipi al loro finanziamento per una percentuale pari al 50%, non indicando la natura e la certezza del finanziamento della rimanente quota del 50%.

### **Sistema della mobilità dolce**

Un sistema ciclabile di accessibilità aeroportuale in ambito urbano (l'aeroporto di Orio deve considerarsi infatti urbano), dovrebbe avere principalmente lo scopo di garantire il collegamento quotidiano casa-lavoro di tutti gli addetti che a diverso titolo lavorano in aerostazione. Nel caso di Orio, in particolare, tale struttura può servire anche gli addetti e le utenze dell'Orio Center, collegato con il sottopassaggio della A4.

Da ultimo, un sistema di accesso ciclabile offrirebbe un servizio ai cicloturisti (che sono sempre più), che arrivano in aeroporto con la propria bicicletta e iniziano il loro itinerario direttamente o prendendo un treno.

Il PSA non offre risposte adeguate alle predette esigenze e finalità, che, ove soddisfatte, potrebbero dare un loro contributo a mitigare gli impatti determinati dal traffico automobilistico.

Compito dello SIA sarebbe stato quello di indicare una struttura utilizzabile, per l'utenza ciclistica, in qualsiasi condizione di tempo e di luce: quindi solo in asfalto e illuminata con illuminazione pubblica in tutti i tratti, meglio con dimensioni ulteriori

rispetto al minimo di legge (2,50 per bidirezionale) e con separazione dei flussi dei pedoni da quelli ciclistici. Il sistema viabilistico al servizio di utenza ciclistica e pedonale è invece sottodimensionato, occorrendo che l'intera larghezza dell'attuale previsione viabilistica sia adibita al transito di biciclette, per essere affiancata da un marciapiede da riconnettersi alle vie pedonali da e per i parcheggi di interscambio. E' impensabile l'utilizzo di un solo percorso da parte di ciclisti e pedoni, per di più gravati dal peso dei bagagli.

E' poi necessaria la previsione di un parcheggio per le biciclette, debitamente protetto e sorvegliato, da mettere al servizio del personale aeroportuale che raggiunge il posto di lavoro con tale mezzo.

Per l'utenza cicloturistica, è necessario l'allestimento di appositi spazi dedicati ad imballare/sballare le bici trasportate in aereo, oltre ad un percorso dedicato dipartente dalla *hall* della aerostazione, con cartellonistica chiara a pannelli che indichi i principali percorsi (per esempio quello verso il Serio, che viene sistemato con l'intervento, e verso la stazione ferroviaria).

In previsione di un superamento del parere negativo, sarebbe auspicabile:

- che venga sviluppata la pista ciclabile in modo che siano garantite le accessibilità in tutte le strutture e porzioni dell'area aeroportuale in cui si svolgono attività lavorative (e non solo a quelle turistiche, quali gli *spotting point*);
- che sia garantito il completamento di tutto l'anello ciclabile attorno alla aerostazione, integrando con i tratti ad ovest che ora risultano in progetto.

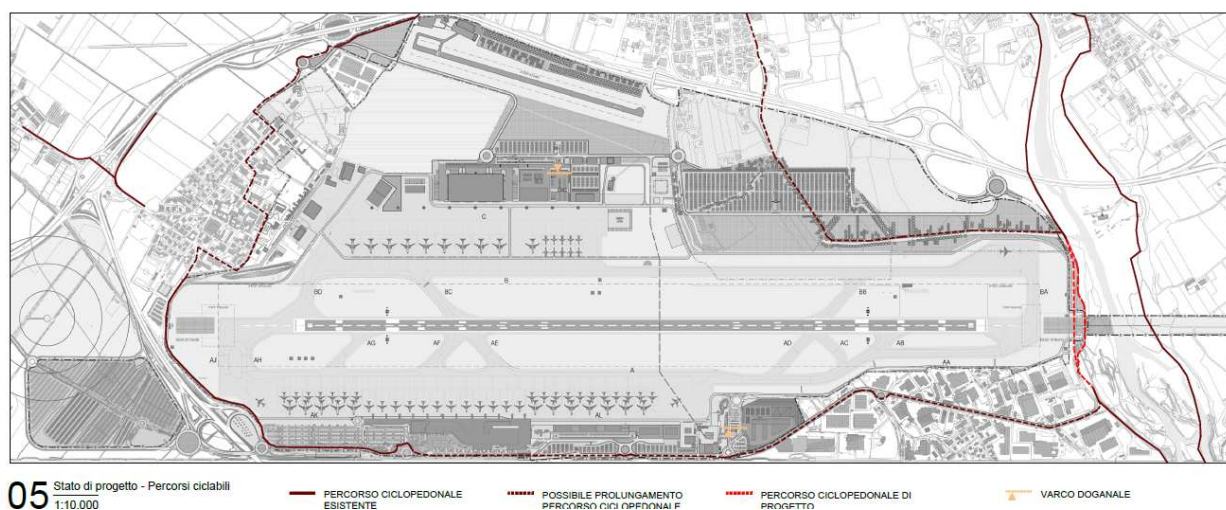


Figura 6 – stralcio da planimetria P04\_FLUSSI\_SDP.pdf del SIA

### RILIEVI IN ORDINE ALLA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI AMBIENTALI (mitigazioni – compensazioni)

Si osserva l'esiguità delle risorse messe a disposizione per gli interventi di mitigazione e compensazione, esclusivamente rivolti a creare delle "mascherature" visive all'infrastruttura del parcheggio P5.

Si tratta di una previsione inadeguata, che non soddisfa affatto l'esigenza compensativa prevista dalla normativa e dalla prassi a carico del soggetto autore

dell'attività impattante, soprattutto in relazione alle disponibilità economiche che la gestione aeroportuale genera.

In questa prospettiva, l'autorità procedente dovrà senz'altro imporre a carico dell'operatore una congrua implementazione delle misure compensative da rendersi al territorio comunale quale sinallagma degli impatti che il medesimo ed i residenti dovranno sopportare.

## MONITORAGGI

Sebbene la competenza alla verifica dell'attuazione del PSA in conformità ai suoi documenti approvativi sia post in capo ad ENAC, sarebbe opportuno prevedere quale "buona prassi" da adottarsi da parte del gestore in occasione dell'avvio dei lavori dei singoli interventi l'inoltro al Comune competente per territorio di un'informativa che richiami la relativa autorizzazione ENAC, attesti la conformità PSA e citi la codifica dell'intervento riportata nei documenti del P.S.A.

## CONCLUSIONI

Alla luce di quanto osservato, il Comune scrivente esprime, allo stato, **PARERE NEGATIVO** in ordine allo SIA e alla conseguente possibilità che venga pronunciato, da parte dell'autorità competente, giudizio positivo di compatibilità ambientale.

In ogni caso, un giudizio positivo non potrà prescindere dalla presentazione di adeguate ed esaustive integrazioni documentali e progettuali, che ovvino alle lacune ed alle contraddittorietà evidenziate nel contesto del presente parere.

Con osservanza.

Il Sindaco  
Avv. Cristian Vezzoli

Il dirigente del settore 1  
Monica Vavassori

Il dirigente del settore 3  
Walter Imperatore