

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

II/La Sottoscritto/a Annalisa Andreetti, Massimo Lusardi, Cinzia Giuffredi, ed altri cittadini

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

II/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato**
- Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**

**art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**

**Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023**

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)**
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)**
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)**
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

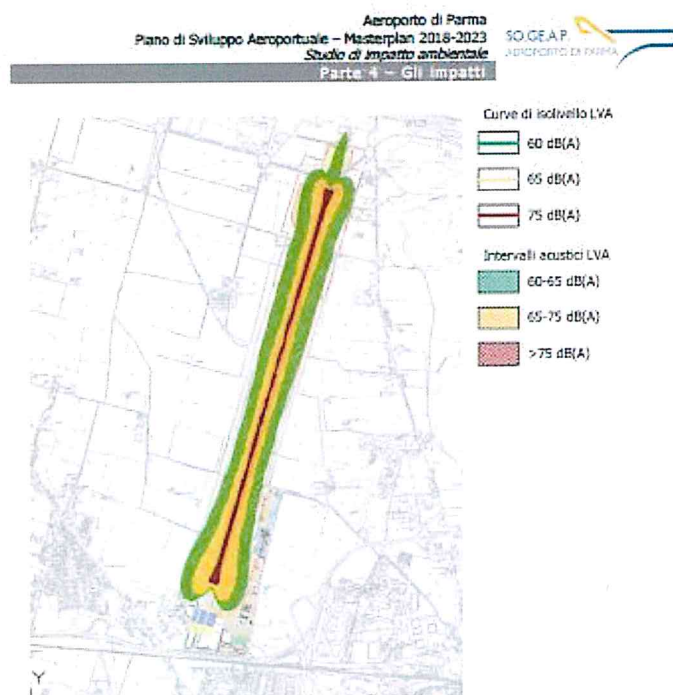
**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il documento SIA\_R01\_P4 "Gli Impatti", riguardante la valutazione del rumore aeroportuale del futuro Aeroporto di Parma, presenta a p.85 una tabella con le curve di isolivello LVA previste quando l'aeroporto sarà nella nuova configurazione con la pista allungata a 2880 metri.



Come si evince dalla mappatura acustica riportata in Figura 12-1, stante il volume di traffico aereo caratterizzante il giorno di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale, le curve LVA rimangono tutte contenute all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione di una ridotta porzione per effetto dell'estensione della curva dei 60 dB(A) oltre il sedime aeroportuale di circa 100 metri ma che non interessa aree e ricettori a destinazione residenziale.

Secondo Tale ipotesi le linee LVA dei 60 decibel rimarranno circoscritte al perimetro del sedime aeroportuale, addirittura all'interno della recinzione. Tale risultato è frutto di un modello di simulazione.

Il Decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 all'art. 5 impone all'ENAC di istituire per ogni aeroporto aperto al traffico civile, una commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno

dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati; Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale.

A mente dell'art. 6 del decreto in esame, "la Commissione, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.

2. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447 (5):

zona A: l'indice LVA (ndr indice di valutazione del rumore aeroportuale) non può superare il valore di 65 dB(A);

zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);

zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A).

3. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A)"

Infine, è l'art. 7 ad individuare le attività consentite nelle zone in cui è suddiviso l'intorno aeroportuale: " 1. Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:

zona A: non sono previste limitazioni;

zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;

zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

**Non ci risulta che tale zonizzazione acustica che si traduce, in concreto, nel predisporre una carta topografica, nella scala appropriata, in cui sono evidenziate le cd. curve di isolivello, ovvero curve congiungenti i punti del territorio in cui si è registrato lo stesso livello di rumorosità, sia mai stata eseguita per l'attuale Aeroporto di Parma.**

Una sentenza del Consiglio di Stato (Consiglio di Stato, Sezione 4 Sentenza 12 marzo 2015, n. 1278) ha stabilito che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, e che debba essere sottoposta, ai sensi del D.Lgs. 152/2006, a V.A.S

(La sentenza è riportata **in allegato** e visionabile sul portale della Giustizia Amministrativa all'indirizzo [### OSSERVAZIONE](https://www.giustizia-amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/DocumentViewer/index.html?ddocname=4WNSCGVJDDGSXNHOFN2ANJI6VI&q= )</a></p></div><div data-bbox=)

Dal momento che l'impatto acustico dato dal rumore dei velivoli in fase di decollo e atterraggio, rappresenta il problema numero uno che produce pesantissime ricadute sulla salute e sulla qualità di vita dei cittadini, riteniamo che la definizione delle attuali aree di rispetto del rumore, previste dalla zonizzazione acustica, dell'attuale aeroporto sia un

presupposto imprescindibile per qualunque futuro ampliamento.

Riteniamo anche che la definizione delle aree di rispetto del rumore, previste dalla zonizzazione acustica collegata al piano di sviluppo aeroportuale proposto, sia un dato fondamentale dell'impatto ambientale futuro.

### RICHIESTA

Chiediamo, pertanto:

1. che venga espresso un **parere di valutazione negativo** per mancanza della Zonizzazione acustica dell'attuale aeroporto che in base al Decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 deve essere approvata dall'apposita Commissione Aeroportuale e che da sentenza del Consiglio di Stato n. 1278 del 12/03/2015 deve essere sottoposta a procedura di V.A.S.
2. che venga espresso un **parere di valutazione negativo** per mancanza dell'approvazione da parte citata Commissione Aeroportuale della Zonizzazione acustica dell'aeroporto presentata a pagina 85 del documento SIA\_R01\_P4 e che in base alla sentenza del Consiglio di Stato n. 1278 del 12/03/2015 deve essere sottoposta a procedura di V.A.S.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione


Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Consiglio di Stato, Sezione 4 Sentenza 12 marzo 2015, n. 1278 (*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente*)

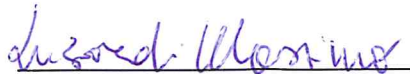
Luogo e data \_\_\_\_\_

*(inserire luogo e data)*

Annalisa Andreotti

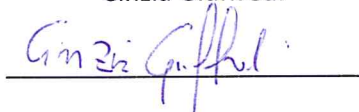


Massimo Lusardi



Il/La dichiarante

Cinzia Giuffredi





Indietro

N. 01278/2015 REG. PROV. COLL.  
N. 01986/2014 REG. RIC.



**REPUBBLICA ITALIANA**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Consiglio di Stato**

**in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 1986  
del 2014, proposto da:

Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile,  
Enac - Commissione Aeroportuale  
dell'Aeroporto di Orio al Serio,  
rappresentati e difesi per legge  
dall'Avvocatura Generale dello Stato,  
domiciliata in Roma, Via dei Portoghesi, 12;

***contro***

Legambiente Onlus, Comitato Aeroporto di  
Bergamo, Carla Battaglia, Roberto  
Colombo, Enrico Gentile, Elena  
Baronchelli, Silvia Bisleri, Giulia Gilardi,  
Alessandro Leidi, Luigi Perico, Nidiola  
Calderara, Renza Mazzina, Roberto  
Bovelacci, Gabriele Rondi, Giuseppe

Pezzoni, Salvatore Zuppardo, Giovanna Allazetta, Giancarlo Rossini, Mariagabriella Pagani, Giangiuseppe Salvetti, Emanuele Tirone, Maurizio Brambilla, Tiziana Paravisi, Carla Zigrino, Maria Gatti, Laura Baronchelli, Mario Mandala', Cecilia Moro, Mariateresa Carminati, Lucia Manzolini, Gianmario Petro', Erika Iannone, Maria Grazia Gelfi, Maria Grazia Gelfi, Gianbattista Rondi, Maria Belotti Ravasio, Alberta Tappainer, Giovanni Casali, Ornella Rota, Lucia Ferrari, Graziano Rota, Rosanna Baldassari, Francesco Bacis, Erika Daminelli, Giuseppe Mascadri, Anna Boschioli, Maria Perico, Annaria Ronzoni, Ciliano Locati, Diego Tosi, Luisella Vitali, Luciano Orlandini, Alessio Cornacchia, Ivana Artifoni, Annunzio Benaglia, Francesco Scarpanti, Alfredo Facoetti, Luigi Rota, Stefano Rota, Miriam Milani, Eleonora Cornacchia, Ersilia Perico, Enrico Caironi, Angelo Borace, Giulia Savoldelli, Angelo Petro', Silvia Osio, Luciano Susani, Giorgio Vanalli, Laura Babini, Carlo Mangili, Aristide Grumelli, Luciano Morzenti, Amelio Corti, Marianna Orlandini, Giambattista Breviario, Laura Zana, Giuseppina Paravisi, Livio Quaglia,

Daniela Bossi, Silvio Angelo Agostini, Giuseppina Boschioli, Antonio Draghi, Silvia Soggin, Ernesto Bombardieri, Renata Bussola, Silvio Bani, Gianpietro Carminati, Lorenzo Peano Cavasola, Giovanni Petro', Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - Arpa Lombardia, Comune di Bergamo, Comune di Orio al Serio, Comune di Grassobbio, Comune di Seriate, Comune di Bagnatica, Comune di Brusaporto, Comune di Costa di Mezzate, Enav Spa - Ente Nazionale Assistenza al Volo, Alitalia Spa - Compagnia Aerea Italiana Spa; Biagina Perazzani, Gilberto Ravasio, Gabriella Pesce, Milena Noris, Elena Osio, Fabrizio Quaglia, Giuseppe Milani, Mario Bresciani, Alberto Radaelli, Loredana Musco, Daniele Pisanello, Alberto Peano Cavasola, Euclide Insogna, Roberto Limonta, Graziella Pellegrini, Pietro Pellicoli, Franco Plebani, Francesco Randazzo, Enrico Mazzone, Carla Milani, Marinella Fossati, Angelo Frigeni, Beatrice Gibellini, Elisa Frassoni, Ornella Morosini, Marianna Foglia, Ivano

Piazzini, Claudio Marchesi, Armando Menegazzo, Rossella Minali, Leonella Olivari, Paolo Oberti, Mariagabriella Poli, Chiara Novara, Cesarino Ghisi, Fatma Giovannelli, Mauro Oberti, Emiliana Nava, Silvia Martinelli, Edvige Milani, Fulvia Mascheroni, rappresentati e difesi dagli avv. Massimo Letizia, Ivano Giacomelli, con domicilio eletto presso Ass.Ne Codici in Roma, viale G. Marconi N. 94; Bruno Galezzi, Angelo Baldoni, Mario Corti, Rosaria Cividini, Luigi Cassia, Maria Pia Casadio, Maria Caterina Ghisalberti, Mario Bonini, Giuseppina Dossi, Giancarlo Fenili, Maria Alaimo Di Loro, Luigi Alaimo Di Loro, Silvia Arzuffi, Ornella Fumagalli, Angelo Brena, Fabrizia Breviario, Antonio Bresciani, Maria Belotti, Maria Camilla Colnago, Ernestino Colnago, Franco Frigeni, Giovanna Bosio, Augusto Arzuffi, Maria Antonietta Cattaneo, Ernesta Beretta, Evelina Cornacchia, Ornellamaria Ceruti, Filippo D'Agostino, Gloria Casanova, Tarcisio Casanova, Caterina Buzzi, Elvezio Ardiani, Luigino Berti, Mariagrazia Bruletti, Ricangela Bruletti, Elio Colleoni, Maria Caironi, Lorenzo Ferrari, Antonio Cividini, Laura Bisleri, Luigia Finassi, Gianna Bovini,



Adriana Febbraro, Alberto Beretta, Marina Donati, Mario Casari, rappresentati e difesi dagli avv. Ivano Giacomelli, Massimo Letizia, con domicilio eletto presso Ass.Ne Codici in Roma, viale G. Marconi N. 94; Maria Grazia Togni, Antonia Sala, Cecilio Benaglia, Angela Sugliani, Diego Vielmi, Felicina Scarpellini, Ornella Valenti, Claudio Rillosi, Alberto Scanzi, Giovanbattista Rondi, Natalina Rillosi, Loredana Quadri, Cesare Scudeletti, Gilberto Seguini, Alberto Rota, Gianluigi Ubiali, Emanuele Tirone, Antonio Innocenzo Votta, Roberto Vitali, Giovanna Ubbiali, Roberto Villa, Eugenio Tasca, Carla Ubiali, Daniela Regonesi, Abele Teani, Giuseppina Tedesco, Graziella Zambetti, rappresentati e difesi dagli avv. Letizia Massimo, Ivano Giacomelli, con domicilio eletto presso Ass.Ne Codici in Roma, viale G. Marconi N. 94; Comune di Azzano San Paolo, rappresentato e difeso dagli avv. Enzo Robaldo, Pietro Ferraris, Maria Stefania Masini, con domicilio eletto presso Maria Stefania Masini in Roma, Via Antonio Gramsci N.24; Sacbo Spa, rappresentato e difeso dagli avv. Claudio

Zanetti, Andrea Manzi, con domicilio eletto presso Andrea Manzi in Roma, Via Federico Confalonieri 5;

*per la riforma*

della sentenza del T.A.R. Lombardia - Sez. Staccata di Brescia: Sezione I n. 00668/2013, resa tra le parti, concernente approvazione Piano zonizzazione acustica aeroportuale;

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;  
Visti gli atti di costituzione in giudizio di Biagina Perazzani, Bruno Galezzi, Angelo Baldoni, Gilberto Ravasio, Gabriella Pesce, Mario Corti, Maria Grazia Togni, Antonia Sala, Milena Noris e di Elena Osio e di Cecilio Benaglia e di Rosaria Cividini e di Luigi Cassia e di Fabrizio Quaglia e di Angela Sugliani e di Maria Pia Casadio e di Giuseppe Milani e di Maria Caterina Ghisalberti e di Mario Bonini e di Giuseppina Dossi e di Diego Vielmi e di Giancarlo Fenili e di Maria Alaimo Di Loro e di Luigi Alaimo Di Loro e di Felicina Scarpellini e di Mario Bresciani e di Silvia Arzuffi e di Ornella Valenti e di Ornella Fumagalli e di Angelo Brena e di Alberto Radaelli e di Claudio Rillosi e di Fabrizia Breviario e di Loredana Musco e di Daniele

Pisanello e di Alberto Scanzi e di  
Giovanbattista Rondi e di Alberto Peano  
Cavasola e di Antonio Bresciani e di Maria  
Belotti e di Maria Camilla Colnago e di  
Ernestino Colnago e di Franco Frigeni e di  
Euclide Insogna e di Roberto Limonta e di  
Natalina Rillosi e di Graziella Pellegrini e di  
Pietro Pellicoli e di Loredana Quadri e di  
Franco Plebani e di Cesare Scudeletti e di  
Giovanna Bosio e di Augusto Arzuffi e di  
Francesco Randazzo e di Maria Antonietta  
Cattaneo e di Gilberto Seguini e di Ernesta  
Beretta e di Evelina Cornacchia e di Enrico  
Mazzone e di Alberto Rota e di Carla Milani  
e di Marinella Fossati e di Ornellamaria  
Ceruti e di Filippo D'Agostino e di Gloria  
Casanova e di Tarcisio Casanova e di  
Caterina Buzzi e di Elvezio Ardiani e di  
Angelo Frigeni e di Gianluigi Ubiali e di  
Emanuele Tirone e di Antonio Innocenzo  
Votta e di Luigino Berti e di Roberto Vitali  
e di Beatrice Gibellini e di Giovanna Ubbiali  
e di Elisa Frassoni e di Mariagrazia Bruletti  
e di Ricangela Bruletti e di Roberto Villa e  
di Ornella Morosini e di Marianna Foglia e  
di Ivano Piazzi e di Eugenio Tasca e di Elio  
Colleoni e di Carla Ubiali e di Daniela  
Regonesi e di Maria Caironi e di Claudio

Marchesi e di Lorenzo Ferrari e di Abele Teani e di Armando Menegazzo e di Rossella Minali e di Leonella Olivari e di Antonio Cividini e di Giuseppina Tedesco e di Paolo Oberti e di Mariagabriella Poli e di Laura Bisleri e di Luigia Finassi e di Chiara Novara e di Gianna Bovini e di Cesarino Ghisi e di Graziella Zambetti e di Adriana Febbraro e di Alberto Beretta e di Fatma Giovannelli e di Mauro Oberti e di Emiliana Nava e di Marina Donati e di Silvia Martinelli e di Edvige Milani e di Fulvia Mascheroni e di Mario Casari e di Comune di Azzano San Paolo e di Sacbo Spa;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 3 febbraio 2015 il Cons. Giulio Veltri e uditi per le parti gli avvocati Avvocato dello Stato Varrone, Letizia, Manzi e l'Avv. Di Nitto, per delega dell'Avv. Masini;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

## FATTO

Legambiente Onlus, il Comitato Aeroporto di Bergamo, ed alcuni cittadini impugnavano dinanzi al TAR Lombardia Sezione di Brescia, il piano di zonizzazione

acustica dell'aeroporto di Orio al Serio, approvato con deliberazione del 22 novembre 2010, che suddivide in tre fasce (A, B e C) l'area intorno all'aeroporto, così vincolando anche i PRG dei Comuni interessati, pure impugnati *in parte qua*.

In particolare i ricorrenti deducevano: 1) la violazione dell'art. 11 comma 5 d. lgs. 3 aprile 2006 n°152. In sintesi, la zonizzazione acustica operata dalla Commissione aeroportuale era, a loro dire, un piano o programma che, ai sensi della citata norma del codice dell'ambiente, attuativa oltretutto di direttive europee in materia, avrebbe dovuto essere sottoposto a valutazione ambientale strategica; 2) violazione del D.M. 31 ottobre 1997 e comunque eccesso di potere per carenza di istruttoria, perché, in ogni caso, la Commissione preposta all'elaborazione del Piano non aveva definito corretti sistemi di rilevamento del rumore né corrette procedure "antirumore", così come la norma richiede; 3) ulteriore violazione del D.M. 31 ottobre 1997 e comunque eccesso di potere per irrazionalità e falso presupposto, in relazione alla scelta della Commissione, la quale per i terreni

compresi nei Comuni di Orio e di Grassobbio non aveva previsto alcuna “zona B”, ed invece aveva previsto una “zona C”, in cui come detto sono ammesse le sole attività aeroportuali, ad una “zona A”, in cui non vi sono limitazioni. Ciò, sarebbe stato il frutto di un’azione finalizzata ad agevolare in termini meramente economici il gestore aeroportuale, atteso che, secondo una delle prescrizioni del decreto VIA, la classificazione in “zona B” di un dato immobile abitativo avrebbe consentito al proprietario di chiedere la “delocalizzazione”, ovvero il trasferimento della propria abitazione in altro immobile di qualità almeno equivalente e in zona non esposta al rumore, a spese del gestore; deducevano infine eccesso di potere per falso presupposto, in quanto, a loro dire, la zonizzazione acustica in concreto operata si era basata sui dati del decreto VIA, ormai superati per eccesso dal successivo sviluppo dello scalo.

Il TAR, superate le questioni preliminari (difetto di contraddittorio, incompetenza, inammissibilità in ragione della natura non provvedimento dell’atto impugnato,

difetto di legittimazione attiva, improcedibilità per sopravvenuto difetto di interesse) dichiarava fondato il primo motivo, avente carattere assorbente in quanto di natura procedurale, ed affermava il principio per il quale, essendo la zonizzazione aeroportuale un Piano ai sensi dell'art. 5 comma 1 lettera e) del d. lgs. 152/2006, ed avendo efficacia precettiva immediata e prevalente sulla pianificazione urbanistica comunale, essa dev'essere sempre preceduta da VAS.

Propone ora appello ENAC, e deduce: 1) Avrebbe errato il giudice di prime cure nell'affermare la necessaria sottoposizione a VAS della zonizzazione acustica, poiché a) anche se è corretto sostenerne la natura provvedimento, si tratta tuttavia di attività vincolata, ossia di "una traduzione cartografica di quanto previsto dalle norme nazionali a salvaguardia dell'ambiente, attraverso la metodologia di calcolo prescritta dal DM31 ottobre 1997, talché l'eventuale partecipazione della cittadinanza al procedimento - contemplata dalla VAS - non potrebbe in alcun modo condurre a risultanze diverse. Diversamente dovrebbe sostenersi per le varianti (di recepimento) ai

Piani regolatori dei Comuni interessati che, in quanto frutto di scelte ampiamente discrezionali, potrebbero essere assoggettate a VAS; b) nessun atto normativo prevede espressamente la VAS ai fini della zonizzazione acustica; c) in ogni caso, il diritto di partecipazione dei cittadini, è assicurato attraverso la partecipazione dei Sindaci, ossia dei loro rappresentanti, alla Commissione aeroportuale; d) il Ministero dell'Ambiente, presente in Commissione attraverso un proprio funzionario, non ha mai segnalato la necessità di VAS.

Si sono costituiti i numerosi cittadini già ricorrenti in primo grado. Secondo questi ultimi nessun dubbio potrebbe porsi circa la funzione pianificatoria del provvedimento, di fatto teso a delineare il clima acustico da mantenere nel tempo nell'intorno aeroportuale, tenuto conto dei piani di sviluppo della società di gestione dell'aeroporto. Del resto l'impatto del rumore aeroportuale, rispetto all'attività antropica, sarebbe notevole, estendendosi a vaste zone sensibili, in particolare nel quartiere di Colognola, ove sono presenti scuole. Quanto all'asserita mancanza di



fonti normative che impongano la VAS, per lo specifico caso in esame, sarebbe del tutto sufficiente l'art. 5 del codice ambiente.

Si è anche costituito il Comune di Azzano San Paolo. Replica, in ordine all'asserita natura vincolata della zonizzazione acustica, evidenziando che la soluzione delle problematiche connesse al rumore aeroportuale sono tutt'altro che scontate. Difende e valorizza, per il resto, le statuizioni di prime cure.

Si è costituita la S.A.C.B.O. S.p.a., società di gestione dell'aeroporto di Bergamo, la quale osserva, a sostegno dei contenuti del gravame, che non si tratterebbe neanche di un provvedimento, quanto di un parere tecnico avente ad oggetto la rilevazione del rumore aeroportuale, come tale privo di rilevanza esterna, salvo che nei rapporti con la pianificazione comunale, quest'ultima sì, avente natura provvedimentale. Rileva, altresì, nelle memorie conclusive, la mancata costituzione nel giudizio d'appello, di Lega Ambiente e del Comitato Aeroporto di Bergamo. La sola costituzione in giudizio di un gruppo di cittadini costituirebbe prova di un interesse ad agire ormai limitato.

La causa è stata trattenuta in decisione alla pubblica udienza del 3 febbraio 2015.

L'appello non è fondato per i motivi che seguono:

### DIRITTO

E' impugnato il piano di zonizzazione acustica dell'aeroporto di Orio al Serio che suddivide in tre fasce (A, B e C) l'area intorno all'aeroporto, così vincolando anche gli strumenti urbanistici generali dei Comuni interessati, pure impugnati in *parte qua*.

Escluso, in via preliminare, che la mancata costituzione in questo giudizio delle associazioni ambientaliste, ricorrenti in primo grado unitamente ad altri enti e cittadini, possa riverberare – come sostenuto dall'appellante - in punto di interesse a coltivare ulteriormente il ricorso introduttivo, la questione di merito, unica e dirimente, è se il Piano di “zonizzazione acustica” debba essere o meno preceduto da VAS.

Il Giudice di prime cure, ricostruito il quadro normativo, ha concluso nel senso che detto Piano sia un provvedimento involgente problematiche di carattere tecnico di rilevanza ambientale di non

univoca soluzione, avente un'efficacia precettiva immediata e prevalente sulla pianificazione urbanistica comunale, e come tale suscumbibile nella previsione di cui all'art. 5 comma 1 lett. e) del d.lgs. 152/2006, il quale nell'individuare i piani soggetti a VAS, li definisce "atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (.....) 1) che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e 2) che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative".

L'appellante basa la richiesta di riforma della statuizione di prime cure sulla natura tecnica e vincolata del provvedimento, in quanto meramente applicativo dei criteri di rilevazione e calcolo previsti dal DM a tutela proprio dell'ambiente. La mera rilevazione dei dati di rumore nell'intorno portuale, anzi non sarebbe - secondo il gestore aeroportuale - neanche un provvedimento, ma un mero parere tecnico a supporto delle future scelte di pianificazione comunale.

Per dirimere la questione è evidentemente necessario esaminare i contenuti normativi in rilievo. Come già chiarito dal Giudice di prime cure:

La legge 26 ottobre 1995 n°447, cd. legge quadro sull'inquinamento acustico, a mezzo dell'art. 3 comma 1 lettera m) ha demandato ad un decreto del Ministro dell'ambiente, da emanarsi di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, *“la determinazione dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo: 1) ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio;*

*2) ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico; 3) alla individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali*

*si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili;*

*4) ai criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti”.*

*In attuazione delle norme predette, è stato emanato il Decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997. Per quanto qui rileva l'art. 5 impone all'ENAC di istituire per ogni aeroporto aperto al traffico civile, una commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: regione, provincia e comuni interessati; Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale”.*

*A mente dell'art. 6 del decreto in esame, “la Commissione, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C.*

*2. All'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1,*

*lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447 (5):*

*zona A: l'indice LVA (ndr indice di valutazione del rumore aeroportuale) non può superare il valore di 65 dB(A);*

*zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);*

*zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A).*

*3. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A)”.*

E' questo l'atto definito come “zonizzazione acustica”, e che si traduce, in concreto, nel predisporre una carta topografica, nella scala appropriata, in cui sono evidenziate le cd. curve di isolivello, ovvero curve congiungenti i punti del territorio in cui si è registrato lo stesso livello di rumorosità.

Infine, è l'art.7 ad individuare le attività consentite nelle zone in cui è suddiviso l'intorno aeroportuale: “ 1. *Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:*

*zona A: non sono previste limitazioni;*

*zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;*  
*zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.”*

Ricostruite le previsioni normative, occorre farsi carico dell'obiezione fondamentale dell'appellante circa la natura assolutamente vincolata della zonizzazione, quale mera trasposizione grafica delle curve di isolivello del rumore. Obiezione dalla quale l'appellante fa discendere, anche a prescindere dalla configurabilità della caratterizzazione acustica quale vero e proprio Piano, l'inesistenza di opzioni strategiche e conseguentemente l'inutilità della partecipazione della cittadinanza, propria della VAS.

L'obiezione non è condivisibile.

E' pur vero che la caratterizzazione aeroportuale contempla una prima fase necessariamente tecnica e vincolata ai criteri di misurazione predeterminati dal DM 31

ottobre 1997, concretizzantesi nella rilevazione del rumore e nella trasposizione su carta topografica delle curve di isolivello. La seconda fase dell'attività riservata alla commissione è tuttavia di diverso segno e contiene aspetti di rilevanza "strategica". In questa seconda fase, sono infatti considerate alcune variabili fondamentali, ossia: il Piano regolatore aeroportuale, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti, e le procedure antirumore adottate. Esse orientano e determinano vere e proprie scelte in ordine alla perimetrazione delle zone. E' infatti evidente che le zone A B e C sono individuate - in applicazione di quanto previsto dal DM più volte citato - alla luce di un criterio, che pur facendo riferimento al livello di rumore riscontrato (LVA), utilizza, tuttavia, quale parametro, esclusivamente le soglie "massime" invalicabili, e non quelle minime (nella zona A, l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A); nella zona B l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A), mentre nella Zona C può superarlo), ragion per cui all'interno della fascia di rumore 0/65 db, non essendo prevista una soglia minima per la zona B e C, la ripartizione del territorio -



in Zona A, piuttosto che B o C - è proprio frutto di quelle scelte discrezionali e strategiche che caratterizzano la pianificazione. Non a caso una delle censure rimaste assorbite in primo grado verteva proprio sulla scelta della Commissione di non prevedere, nelle aree ricomprese nei comuni di Orio e di Grassobio, una Zona B, in favore di una zonizzazione invece caratterizzata dal susseguirsi di Zona C ed A.

Non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente - come correttamente fatto notare dal giudice di prime cure - efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto sussumibile in quegli *“atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (...) elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e (...) previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative”*, per i quali il d.lgs. 152/2006 impone la V.A.S.

L'appello è pertanto respinto.

Avuto riguardo alla novità e peculiarità della questione, appare equo compensare tra le parti le spese del giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta) definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 3 febbraio 2015 con l'intervento dei magistrati:

Riccardo Virgilio, Presidente

Raffaele Potenza, Consigliere

Andrea Migliozi, Consigliere

Giulio Veltri, Consigliere, Estensore

Paola Alba Aurora Puliatti, Consigliere

**L'ESTENSORE      IL PRESIDENTE**

DEPOSITATA IN SEGRETERIA

Il 12/03/2015

Valuta questo sito

## **Giustizia Amministrativa**

Segretariato Generale

---

### **Uffici relazioni con il pubblico**

Consiglio di Stato

CGA Sicilia

TAR

---

### **Amministrazione trasparente**

Accedi

---

### **Carta dei Servizi**

Consiglio di Stato

CGA Sicilia

TAR

---

### **Seguici su:**

YouTube

---

### **Contatti**

Consiglio di Stato

CGA Sicilia

TAR

---

[Mappa del sito](#)

[Guida al sito](#)

[Accessibilità](#)

[Condizioni di utilizzo](#)

[Privacy](#)

[Regole di accesso](#)

[Webmail](#)