

Aeroporto "Il Caravaggio"
di Bergamo Orio al Serio
Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030



Procedura VIA

*Documento di risposta alla richiesta di integrazioni
nota MATTM prot. 16899 del 01.07.2019*

Errata corrige
AG.01.AR01



In copertina:
Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, 21 Marzo 1972: passeggeri all'imbarco del Douglas DC-9 della compagnia aerea Itavia, primo volo decollato dal nuovo scalo e diretto a Roma – Ciampino (Fonte: Bergamopost.it)

Indice

1	Premessa.....	4
2	Risposta all'osservazione della Regione 13a e 13b.....	4

1 PREMESSA

Il presente documento è volto a rispondere puntualmente alle seguenti osservazioni, così come sinteticamente citate nel documento "Relazione Generale" (RG.01) del documento di risposta alla richiesta di integrazione nota MATMM prot. 16899 del 01/07/2019.

In particolare, le osservazioni a cui di seguito si è provveduto a rispondere sono state presentate dalla Regione Lombardia (nota acquisita con prot. DVA/13838 del 30.05.2019).

Secondo il sopracitato documento generale, il codice della richiesta di integrazione a cui si fa riferimento è RI.C.72, identificativo dell'osservazione n.13 della Regione Lombardia che cita:

"Varie:

a) Si segnalano le seguenti imprecisioni all'interno della documentazione, da chiarirsi:

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 1": le percentuali di utilizzo delle piste riportate a pag.70 e successivamente riportate a pag. 10 della Parte 3 non corrispondono alle percentuali ricavabili dai dati di input di INM del documento SIA.A06 e inoltre non appaiono corrette le percentuali relative ai decolli da pista 28 (riportate come 35,4% e 38,6% nelle due direttrici) perché sommate al 40,6% di operazioni di decollo da pista 10 non restituiscono il valore del 100% delle operazioni di decollo;

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 1": Scenario attuale: A pagina 235 viene riportato erroneamente il 2013 come anno di riferimento. Dovrebbe invece trattarsi del 2015;

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 3": Alternative.

- Il numero di movimenti totali indicato in tab. 1-1 per lo scenario 2030, pari a 280, non corrisponde esattamente a quello ricavato dai dati di input di INM riportato nel documento SIA.A06 come pari a 278,8. In particolare, le percentuali di utilizzo delle piste ricavate dai dati di input del modello di simulazione sono diverse da quelle riportate in fig. 1-1. In particolare, gli atterraggi su pista 10 risultano pari al 26,8% secondo i dati di input e pari al 25% in figura 1.1. Gli atterraggi su pista 28 sono pari al 73,2% secondo i dati di input e al 74,3% in figura 1.1. I decolli da pista 10 sono pari al 39,4% in base ai dati di input e al 40,6% nella figura. Per i decolli da pista 28, oltre all'incongruenza già rilevata, si verifica anche una differenza tra i dati ricavati dall'input e quelli riportati in figura;

- A pag.21 viene indicato che nel doc. SIA.A06 sono riportati gli output degli scenari mentre si tratta degli input. Gli output sono riportati nel doc. SIA.A03, dove però i dati riportati sono quelli relativi al 2013 invece di quelli del 2015, individuato come "scenario attuale" nello Studio di Impatto Ambientale;

- A pag.22 in figura 2-10 si riporta il numero di 285 movimenti per lo scenario al 2030 con intervento. Tale numero non corrisponde ai 280 movimenti indicati in tab.1-1 e in figura 1-3;

- A pag. 98 al paragrafo 4.3.2 si fa riferimento allo spostamento dei voli notturni da ovest a est, ma i dati riportati sono solo quelli relativi al totale delle operazioni sulle 24 ore senza riscontro della distribuzione diurno/notturno. Analogamente a pag. 73 della Parte 4;

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 4": Impatti

b) A pag. 237 si fa riferimento all'elaborato grafico relativo alle isofoniche dello scenario 2020 con codice SIA.T30 sia nel testo che nella figura. Sembra invece che il riferimento dovrebbe essere al documento SIA.T31. Analogamente si fa riferimento al doc. SIA.T31 o del SIA.T32 per l'anno 2025 e al doc. SIA.T32

al posto del SIA-T33 per il 2030. Si chiede pertanto di verificare sia la numerazione delle tavole sia la loro rispondenza a quanto indicato."

2 RISPOSTA ALL'OSSERVAZIONE DELLA REGIONE 13A E 13B

D seguito si risponde puntualmente alle osservazioni in oggetto:

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 1":

Le percentuali di utilizzo pista riportate nella Parte 1 e nella Parte 3 dello SIA non corrispondono alle percentuali relative ai dati di input del modello INM indicate nel documento SIA.A06 ed inoltre le percentuali dei decolli non risultano correttamente ripartite in quanto il valore totale non restituisce il 100% per le operazioni di decollo.

In risposta all'osservazione in esame da parte della Regione, nelle tabelle seguenti si riportano le percentuali assunte nel modello di simulazione e ritenute caratterizzanti lo scenario di riferimento nelle due condizioni operative al 2030, ovvero con intervento e senza intervento.

	Atterraggi		Decolli	
	RWY28	RWY10	RWY28	RWY10
Sc. 2030 con intervento	73.2%	26.8%	60.7%	39.3%
Sc. 2030 senza intervento	99.8%	0.2%	77.7%	22.3%

Tabella 2-1 Modalità di uso della pista di volo nello scenario 2030 con e senza intervento: differente ripartizione movimenti nelle due direzioni della pista di volo distinta tra atterraggi e decolli

	Atterraggi		Decolli	
	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
Sc. 2030 con intervento	86.0%	14.0%	98.4%	1.6%
Sc. 2030 senza intervento	86.0%	14.0%	96.1%	3.9%

Tabella 2-2 Modalità di uso della pista di volo nello scenario 2030 con e senza intervento: differente ripartizione movimenti nel periodo diurno e notturno distinta tra atterraggi e decolli

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 1": Scenario attuale:

Nella Parte 2 – Volume B dello SIA a pag. 235 è riportato testualmente: "Considerando per lo stato attuale l'anno 2013, le tre settimane di maggior traffico sono risultate essere quelle dei seguenti periodi...".

In risposta all'osservazione in esame da parte della Regione, la frase si sostituisce con la seguente: "Considerando per lo stato attuale l'anno 2015, le tre settimane di maggior traffico sono risultate essere quelle dei seguenti periodi...", in quanto erroneamente indicato l'anno di riferimento.

- Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 3": Alternative.

In riferimento alle osservazioni fatte in merito alla Parte 3 dello SIA si rimanda all'allegato AA.06R01, finalizzato a fornire ulteriori chiarimenti in merito allo studio previsionale e al confronto tra lo scenario di intervento e quello di non intervento.

- *Documento "Studio di Impatto Ambientale - Parte 4": Impatti*

Nella Parte 4 il riferimento alle tavole dello SIA risulta errato. Per quanto concerne lo studio acustico, le tavole a supporto dello SIA risultano essere:

- SIA.T28: Popolazione e ricettori nell'intorno aeroportuale
- SIA.T29: Scenario attuale: procedure di volo e schematizzazione modello di simulazione
- SIA.T30: Rumore aeronautico: isolivello LVA allo scenario attuale 2015
- SIA.T31: Rumore aeronautico: isolivello LVA allo scenario attuale 2020
- SIA.T32: Rumore aeronautico: isolivello LVA allo scenario attuale 2025
- SIA.T33: Rumore aeronautico: isolivello LVA allo scenario attuale 2030
- SIA.T34: Rumore aeronautico: confronto isolivello LVA allo scenario attuale e 2030.