

Con la presente si inoltra documento protocollato presso lo scrivente ente con numero U0118349 in data 26/05/2020 dall'ufficio protocollante SERVIZIO ECOLOGIA E AMBIENTE.

Lista documenti:

Nome	Dim.	SHA256	Collocazione telematica
allegato PARERE COMUNE DI BERGAMO.pdf	7296KB	49f58490ec3cfa0e2f32544a8cbccc5b8d22682f119a3ec04b979c0ced350d6c	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=21AE9961E90F3A6DC1258574003E3417&file=allegato%20PARERE%20COMUNE%20DI%20BERGAMO.pdf
ci gori.pdf	663,06KB	743a41fb7e55de2aa7163a33e190710b9c2eee8f6cf9f0ffe5452837d9024a85	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=21AE9961E90F3A6DC1258574003E3417&file=ci%20gori.pdf
Modulo_osservazioni_01082020.pdf	1043,18KB	a44041098e37f8c4a152a3ec28878e321778a93da5631c27155cc27c962e1eb9	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=21AE9961E90F3A6DC1258574003E3417&file=Modulo_osservazioni_01082020.pdf

* i file resteranno disponibili per 60 giorni dall'ultimo invio del protocollo

* per la lettura del file allegato, In caso fosse firmato digitalmente con suffisso .p7m, è necessaria l'installazione di apposito software gratuito, es.

DIKE: <http://dike6.ufficiocamerale.com/?gclid=COvZgvvk98wCFW8o0wod8f8Oog>

Se non visualizzi correttamente la tabella degli allegati apri il link seguente

<http://web2.comune.bergamo.it/g.nsf/op.xsp?n=U0118349-20&c=171DAA>

(Vedere file allegato:Segnatura.xml)

PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2030 DELL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" DI BERGAMO – ORIO AL SERIO

INTEGRAZIONI SIA

DOCUMENTO DI OSSERVAZIONI – ESPRESSIONE PARERE

PREMESSA – ASSOGGETTABILITA' DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.

Si ritiene opportuno ribadire che nello SIA e nella successiva integrazione è stato considerato il grado di ottemperanza delle prescrizioni inserite nel Decreto Ministeriale del 2003, tuttavia non è stato analizzato il grado di coerenza tra Piano di Sviluppo approvato nel 2003 e l'attuale situazione di sviluppo dell'aeroporto. Confrontando infatti il SIA 2003, che prevedeva lo scenario di massimo sviluppo al 2015, ed il reale/attuale sviluppo dell'aeroporto, si evidenzia che già nell'anno 2006 le previsioni di traffico erano state superate. Questa notevole discrepanza tra le previsioni e l'effettivo sviluppo dello scalo è da imputarsi principalmente alle scelte commerciali del gestore dell'aeroporto e al successo dei voli low-cost. **Ne consegue che il numero di passeggeri, i movimenti merci e i conseguenti impatti legati al reale sviluppo dello scalo risultano superiori a quelli stimati, pertanto le mitigazioni e le compensazioni ambientali imposte in sede di pronuncia di compatibilità ambientale dal Ministero non sono proporzionate in maniera coerente con la realtà di sviluppo dello scalo.**

INQUADRAMENTO TERRITORIALE – LE PECULIARITA' DEI TERRITORI INTERESSATI.

In merito alla richiesta di valutare il territorio e le sue peculiarità, non sono stati riscontrati approfondimenti di dettaglio della popolazione esposta allo sviluppo aeroportuale, considerando non solo i cittadini residenti, ma anche le scuole, gli ospedali ed, in generale, i siti sensibili presenti sul territorio, tale approfondimento sarebbe stato utile nel valutare gli scenari di sviluppo aeroportuale e i relativi impatti sul territorio, partendo da una base reale.

Si ritiene opportuno ribadire che il territorio ad ovest dello scalo, risulta maggiormente urbanizzato e abitato (per densità di funzioni) e caratterizzato dalla presenza di una serie di strutture vulnerabili ed obiettivi così detti «sensibili» per questo si rinnova la richiesta evidenziata all'Osservazione 2.2 di rispettare quanto già valutato nello Studio di Impatto ambientale del 2003 ossia, prendendo atto della maggior densità di urbanizzazione del territorio ad ovest dello scalo, si preveda una priorità di sorvolo sui territori ad est dello scalo.

LE PREVISIONI DI SVILUPPO NEL PSA

In merito alle previsioni di sviluppo del PSA, a prescindere dalla Relazione effettuata dalla Regione – Struttura VIA, relativa allo stato di ottemperanza delle prescrizioni impartite nel VIA 2003 dalla quale emergerebbe che la maggior parte delle prescrizioni siano state attuate, non viene data spiegazione sul fatto che in termini di traffico aereo ciò che sarebbe previsto per l'anno 2030 è stato già raggiunto nel 2019 e nessuna mitigazione –compensazione relativa agli impatti che i soli movimenti hanno generato, è stata programmata e tanto meno attuata.

Si ribadisce che la crescita, soprattutto in termini di traffico aereo è molto più rapida di qualsiasi procedura amministrativa di autorizzazione. Va inoltre considerato che direttamente proporzionale all'aumento del traffico vi è l'aumento dell'impatto ambientale che il territorio subisce.

PREVISIONI DI TRAFFICO AEROPORTUALE

In merito alle stime di previsione del traffico aeroportuale nel documento AP.01.AR01 viene specificato che in numero di passeggeri al 2030 **14.247.060**, i movimenti **93.800**, le merci **61.627**

Nel documento di approfondimento AA.06.AR01 punto 2 non viene data alcuna spiegazione in merito al fatto che nel documento originale SIA-Alternative gli scenari considerati arrivano a modellizzare e verificare ambientalmente un volume di passeggeri che arriva fino ad un massimo di 17 milioni di passeggeri.

Si ribadisce pertanto che il VIA non dovrebbe considerare né tanto meno valutare alternative con un numero di passeggeri maggiori rispetto a quanto il PSA e il Piano Nazionale dei Trasporti prevedono quale massimo al 2030.

Va inoltre sottolineato che dai dati di Assoaeroporti il 2019 si è chiuso con **13.857.257** passeggeri e **95.377** movimenti, dati che superano la previsione al 2030.

Pertanto visto che la crescita odierna corrisponde a quella massima prevista al 2030, tutte le correzioni e miglioramenti che il PSA introduce dal 2018 al 2030, come la sostituzione degli aeromobili, la suddivisione delle percentuali di traffico, la diminuzione del traffico courier, potrebbero non essere in grado di garantire una limitazione adeguata dell'impatto che tale crescita ha già generato, sottoponendo la popolazione dell'intorno aeroportuale ad anni di notevoli impatti, senza che alcuna mitigazione sia efficace e tempestiva rispetto all'evento "sviluppo aeroportuale".

Vista l'incertezza dei dati simulati si chiede al Ministero dell'Ambiente di vigilare sulla coerenza tra il PNT e il PSA.

Si ribadisce la richiesta al Ministero dell'Ambiente affinché in sede di Provvedimento unico in materia ambientale chiarisca quali siano i parametri del PSA che dovranno essere monitorati dall'organo di controllo e che pertanto rappresentino il limite allo sviluppo dell'infrastruttura.

Visti i numeri raggiunti nel 2019 in termini di passeggeri e movimenti (**95.377**) si ribadisce la necessità che lo sviluppo dell'aeroporto e la sua costante trasformazione si adegui ai tempi dell'iter amministrativo di valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione dello sviluppo dell'infrastruttura, per evitare una continua rincorsa al tamponamento di impatti già verificatisi.

CARGO/COURIER

In merito alla strategia migliorativa dichiarata nel PSA di una graduale diminuzione del traffico Courier, si prende atto delle dichiarazioni del Gestore Aeroportuale SACBO in sede di Commissione aeroportuale del 17/01/20 sulla significativa riduzione dell'attività courier, con particolare riferimento a quella notturna. Il Gestore si è impegnato in quella sede a fornire ad ARPA le percentuali precise di riduzione derivanti dall'analisi dell'allocatione slot dei movimenti courier prevista per la summer '20.

Vista la progressiva riduzione dei voli cargo notturni si chiede di riequilibrare la ripartizione decolli e atterraggi tra le due piste al fine di alleggerire la situazione di impatto sulla città.

Si ribadisce inoltre la richiesta di attuare misure volte a penalizzare i voli più rumorosi, ricalibrando le tariffe applicate sul tonnellaggio.

IMPATTO ACUSTICO

- *Alternative*

In merito alla valutazione delle alternative nel documento di approfondimento AA.06AR01 Approfondimento Rumore Traffico Aeronautico vengono ribaditi i due scenari valutati nello Studio di Impatto Ambientale lo scenario 0 di non intervento, e lo scenario definito ottimizzato.

Si ritiene opportuno ribadire, che i livelli di traffico nel 2019 hanno raggiunto 13.857.257 passeggeri e 95.377 movimenti, senza che siano state messe in atto azioni di adeguamento dell'infrastruttura aeroportuale e misure di mitigazione e compensazione. Per cui, nonostante sia dichiarato che lo scenario 0 sia insostenibile, allo stato attuale, lo scenario 0 rappresenta la condizione di esercizio dell'aeroporto e sta generando sul territorio notevoli impatti acustici, di traffico veicolare e di emissioni in atmosfera.

In merito alla richiesta " di valutare altre alternative e scenari percorribili tali per cui tutti i quartieri della città di Bergamo non siano esposti ad un livello di rumore aeroportuale superiore ai 60 Db e di stimare come ogni singola scelta proposta, quale la sostituzione degli aeromobili, la distribuzione dei decolli e degli atterraggi nelle due direzioni, la riduzione dei voli courier, incida sull'impatto acustico, nell'approfondimento/integrazione al SIA non sono stati considerati ulteriori scenari né valutato il contributo che i diversi elementi dello scenario ottimizzato apportano sull'impatto acustico del territorio.

Anche in merito alla richiesta di restituire la popolazione impattata in funzione del Comune di residenza, negli approfondimenti non sono state integrate queste informazioni.

Si prende invece atto che è stata adottata, quale misura di mitigazione, la procedura NAPDI definita nel Doc 168 ICAO Vol I PANSOPS, relativa al profilo di decollo degli aeromobili.

- *Rotte*

In merito alle rotte utilizzate per la simulazione e la distribuzione dei voli si prende atto del chiarimento inserito nell'integrazione:

“Per quanto concerne la tematica delle procedure di decollo per pista 28 assunte nella modellazione acustica, nello scenario futuro del PSA2030 si è fatto riferimento alle procedure TZO044 (così come volata nel 2015) e 220/226 nelle percentuali indicate nello SIA (52,1% TZO044 e 47,9% 220/226) a seconda delle SID di assegnazione al traffico outbound. Tale differente configurazione operativa rispetto allo stato attuale è stata implementata nel modello a partire dallo scenario 2020. Per quanto riguarda la tempistica di attuazione, si evidenzia che questa dipenda esclusivamente dalle procedure di aggiornamento del documento AIP Italia da parte di ENAV unitamente agli altri Soggetti coinvolti”.

Si ribadisce al Ministero dell’Ambiente la necessità di prescrivere in sede di Provvedimento finale che **venga messo a disposizione un sistema di monitoraggio sistematico delle rotte “in tempo reale”, accessibile al pubblico, che individui le compagnie aeree ed i voli non rispettosi delle procedure antirumore in atto, con eventuale possibilità di applicare sanzioni da parte delle autorità di regolazione, come avviene per gli aeroporti di Napoli, Zurigo, Parigi, Manchester, Ginevra e Budapest.**

- *Inversione di pista*

In merito all’inversione di pista, si prende atto di quanto specificato nell’integrazione: “si prevede infatti un maggior utilizzo della pista di volo nella direzione 10, con una conseguente riduzione della direzione opposta 28, sia nel periodo diurno che notturno che sarebbe in grado di contenere sia il numero di decolli in direzione 28 che il numero di operazioni notturne, con particolare riferimento al periodo 23:00-24:00”.

Si ribadisce la necessità di gestire il traffico aereo verso est, in fascia notturna, anche in presenza di condizioni meteorologiche avverse o per eventuali ritardi accumulati.

Risulta inoltre opportuno ricordare che in fase di sperimentazione l’inversione di pista con l’inserimento di una fascia temporale di atterraggi verso la città, hanno provocato numerose problematiche e disagi in diversi quartieri.

- *Sostituzione aeromobili*

In merito alla sostituzione degli aeromobili della attuale flotta con altri aventi prestazioni acustiche migliori si prende atto di quanto inserito nell’integrazione: “Allo stato attuale si ha contezza che le due principali compagnie commerciali oggi operanti sullo scalo nel mercato passeggeri (Ryanair e Wizzair) abbiano in consegna un numero di aeromobili di nuova generazione pari rispettivamente al 50% (210 ordini) e 100% (276 ordini) della flotta attuale (oltre 400 aeromobili in forza a Ryanair e 250 a WizzAir). Si stima che gli ordinativi richiesti saranno evasi **entro il 2025**. Nel 2020 è attesa la consegna di 30 nuovi B738 MAX 200, contro i 58 originariamente attesi, che costituiranno circa **l’8% dell’intera flotta Ryanair**. Inoltre si propone di aumentare il passaggio di detti nuovi aeromobili sullo scalo (e conseguentemente della percentuale di movimenti effettuati con le nuove macchine) grazie a politiche di incentivazione e coordinamento rese possibili anche dalla primaria importanza rivestita dallo scalo stesso all’interno del network della compagnia. Si ritiene pertanto che il numero di operazioni effettuate con aeromobili di ultima generazione sia allineato a quanto atteso al **2020 negli scenari previsionali (12.5%)** e in grado di riallinearsi, se non di superare significativamente, le ipotesi previsionali effettuate: al 2025 appare più che probabile un fleet mix che veda già il 40% delle operazioni Ryanair e il 60% delle operazioni Wizzair effettuati con nuovi aeromobili.

Si ribadisce tuttavia l’importanza che il rinnovo della flotta avvenga prima possibile e che venga presentato in tal senso un preciso crono programma.

RISK ASSESSTMENT

In merito alla valutazione di Rischio Aeroportuale si prende atto delle specifiche riportate nel documento RG.01 Scheda RP.06 e si evidenzia come le integrazioni presentate, piuttosto che integrare le valutazioni di

rischio richieste dal Comune, alla luce delle nuove previsioni incluse nel SIA del Piano di Sviluppo Aeroportuale, riportano il quadro normativo vigente ai sensi degli artt.707 e 715 del D.Lgs. 96/2005 e s.m.i. (Codice della Navigazione aerea) e descrivono lo stato di fatto in ambito di redazione e approvazione dei Piani di Rischio da parte dei Comuni interessati dalle impronte a terra delle aree di rischio identificate nella valutazione (curve di isorischio). Pertanto, non sono state date delucidazioni in merito alla richiesta di “un approfondimento in tema di Rischio da inserire nello Studio di Impatto Ambientale, valutando l’impatto che l’aumento dei voli comporterebbe sull’estensione delle curve di isorischio (risk assessment, ai sensi dell’art. 715 del Codice della navigazione Aerea) e di conseguenza sui PGT dei Comuni interessati.

Si ribadisce il fatto che, ai sensi di quanto definito dalle norme vigenti (artt. 707 e 715 del Codice della Navigazione; Regolamento ENAC per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti; Policy per l’attuazione dell’art.715 del Codice della Navigazione), la valutazione dell’impatto di rischio viene effettuata sulla base di un modello matematico che ha per dati di input i volumi di traffico registrati nell’anno precedente l’esecuzione della valutazione (scenario attuale) e quelli previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (scenario futuro), ripartiti per modello di aeromobile e per rotta.

Pertanto, la valutazione di rischio riportata nel SIA non è aggiornata alle previsioni future previste nel PSA e, di conseguenza, si necessita una nuova valutazione di rischio (risk assessment) che tenga in considerazione le modifiche previste in ambito di attività aeroportuale. Le integrazioni presentate, infatti, rammentano che gli interventi strutturali previsti nel PSA2030 sono tali da consentire un modello di ripartizione dei movimenti sulla pista di volo principale più bilanciato nelle due direzioni, individuato in accordo con ENAV. Lo scenario 2030 è infatti dichiarato che avrà le seguenti caratteristiche principali: evoluzione della domanda di traffico aereo in termini di numero di movimenti connessi al trasporto commerciale passeggeri, commerciale cargo/courier e all’aviazione generale; tipologia di aeromobili secondo la tendenziale evoluzione tecnologica del parco veicoli; modalità di uso della pista di volo differente rispetto all’attuale, in grado di utilizzare maggiormente la direzione 10 sia per atterraggi che per decolli nell’arco delle 24 ore.

Solo successivamente, le risultanze della valutazione di rischio effettuata saranno recepite dai Comuni, nell’ambito dei propri Piani di Governo del Territorio, tramite i Piani di Rischio Aeroportuali sui i quali ENAC esprime parere.

Non si ritiene, pertanto, esaustivo il rimando agli adempimenti dell’art. 715 per la valutazione del rischio ed in particolare allo “scenario Futuro” elaborato e trasmesso da ENAC che era stato redatto sulla base di uno stimato sviluppo di traffico, ipotizzato a livello cautelativo in 120.000 movimenti anno. Come accennato, il Risk Assessment valuta infatti non solo il numero di voli ma anche le rotte e la distribuzione di decolli e atterraggi, che subiranno modifiche rispetto a quelle attuali. Per di più, secondo quanto scritto nelle integrazioni, “lo scenario utilizzato per la valutazione del rischio è quindi maggiormente cautelativo rispetto alle previsioni del Master Plan ed è basato su procedure di decollo ed atterraggio in linea con quelle attualmente in uso sullo scalo di Bergamo”, mentre ciò che tuttavia veniva richiesto era una valutazione in toto dello scenario al 2030 (non sono in termini di movimenti ma anche in termini di distribuzione decolli atterraggi, rotte).

Pertanto, l’approfondimento richiesto in tema di risk assessment va anticipato il prima possibile, in modo tale da consentire le dovute variazioni urbanistiche ai Comuni interessati. Va inoltre tenuto in debita considerazione, come fattore condizionante non eludibile, anche rispetto alle scelte preordinate dal PSA (rotte, arrivi/decolli, nuove costruzioni previste, ecc.)”.

SALUTE UMANA

Lo “Studio epidemiologico sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell’Aeroporto “il Caravaggio” di Orio al Serio” (di seguito Studio epidemiologico) redatto dall’Azienda Sanitaria Locale oggi Agenzia Tutela della Salute è stato pubblicato il 27 gennaio 2015.

In data 29/10/2018 è stato pubblicato l’aggiornamento dello Studio Epidemiologico sopra citato, che conferma in linea di massima gli esiti riportati. ATS ritiene comunque necessario procedere con ulteriori

indagini sullo stato di salute della popolazione, proseguendo l'attività di monitoraggio e integrandola con studi specifici sulla popolazione infantile.

In data 04/10/2018 ATS Bergamo ha pubblicato un approfondimento "incidenza e mortalità oncologica in provincia di Bergamo".

Vista la disponibilità del Gestore, in coerenza con quanto avvenuto nel recente passato, ad aprire un tavolo di condivisione con ATS per definire le metodiche e le altre tecniche concernenti lo svolgimento dello studio in questione si chiede al Ministero dell'Ambiente affinché inserisca tale aggiornamento quale prescrizione nel Provvedimento unico in materia ambientale.

Si ribadisce inoltre la richiesta di eliminare i voli notturni in partenza sulla città, qualunque siano le motivazioni per cui avvenga tale eccezione alla regola generale di non sorvolo sulla città

EMISSIONI IN ATMOSFERA

In merito al modello di simulazione utilizzato per le valutazioni delle emissioni dei principali inquinanti si ritiene opportuno sottolineare che non è stato fatto l'aggiornamento con il modello dall'Aviation Environmental Design Tool (AEDT) modello più recente che avrebbe sostituito il modello EDMS e non sono state effettuate valutazioni rispetto ai risultati ottenuti da ARPA in sede di aggiornamento al 2016 dei dati di emissione della banca dati INEMAR.

Si prende atto delle valutazioni di dettaglio effettuate in merito alla dispersione degli inquinanti e alle valutazioni degli effetti cumulati calcolati nei recettori più prossimi al sedime aeroportuale.

Nel dettaglio rispetto agli inquinanti considerati si sottolinea:

- In relazione al dichiarato incremento di CO₂ generato dal PSA, non avendo trovato riscontro nelle integrazioni al PSA, si ribadisce la necessità che **vengano adottate misure di compensazione con interventi di forestazione urbana nel comune di Bergamo (ed in particolare nei quartieri a sud della città interessati dal sorvolo degli aerei), volte al pareggio dello squilibrio emissivo generato dal traffico aereo e più in generale dall'infrastruttura nel suo complesso.**
- In relazione agli inquinanti NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ risulta opportuno ribadire che in ambito urbano la situazione di partenza di questi inquinanti è già critica. Nonostante gli approfondimenti portino a concludere che l'attività aeronautica influisca per una percentuale minima, in peggioramento complessivo è evidente. Pertanto per poter monitorare lo stato dell'aria nel quartiere **di Colognola o comunque in corrispondenza delle rotte di decollo degli aeromobili**, si ribadisce la richiesta che venga installata una centralina di rilevamento della qualità dell'aria

TRAFFICO VEICOLARE

A fronte delle richieste inoltrate dal Comune di Bergamo in ambito viabilistico, le integrazioni presentate riportano una serie di puntualizzazioni ed approfondimenti sufficienti ad indicare la riprogettazione delle

modalità di accesso all'aerostazione, **tuttavia resta fortemente discutibile la previsione dello scenario 2030 che valuta un flusso di utenza pari a 14 milioni/anno.**

In merito alla richiesta di un'analisi puntuale dei dati di traffico, per comprendere al meglio le necessità in ambito di accessibilità, sia dal punto di vista qualitativo (bus, taxi, ferrovia, ...), sia da un punto di vista quantitativo (dimensionamento anche distribuito sulle direttrici di accesso), le integrazioni (AP.03.AR01) hanno risposto alle attese puntualizzando che sono state realizzate analisi a livello di macroscala (regionale) e ad un livello più prossimo all'area del masterplan (livello di mesoscala), per le stime sullo stato di fatto. Diversamente, le valutazioni sullo scenario futuro, benchè effettuate, fanno riferimento ad un bacino di utenza aeroportuale pari a 14 milioni/anno, che sembra riduttivo alla luce del fatto che il flusso passeggeri registrato lo scorso anno ha già tale dimensione.

In particolare, nell'ambito dello sviluppo del Masterplan per l'Aeroporto di Milano - Bergamo (2030), sono state effettuate simulazioni modellistiche per la ricostruzione del bacino di utenza e della ripartizione modale relativa allo stato di fatto, al fine di mettere in atto soluzioni infrastrutturali finalizzate alla razionalizzazione e ottimizzazione dei flussi veicolari da e per l'aeroporto di Bergamo. Sulla base di questi dati è stato possibile ricostruire la struttura della domanda di traffico relativa alla mobilità con mezzo pubblico e auto privata, sia in riferimento alla mobilità attuale che a quella futura; il primo dato dal quale partire per la ricostruzione della mobilità futura dell'aeroporto è la conoscenza della struttura di mobilità allo stato di fatto (SDF).

Le integrazioni AP.03.AR01 riportano come il modello di simulazione del traffico stradale utilizzato, si è basato sul pacchetto Cube\ Voyager, riferito alla scala regionale (area pedemontana Lombarda) con un successivo zoom a scala sovracomunale; l'intervallo selezionato per la simulazione è stato compreso fra le 6.00 e le 9.00 antimeridiane (fascia temporale nella quale si evidenziano picchi nella mobilità sistematica e nel traffico aeroportuale), mentre il periodo analizzato ha compreso al proprio interno l'ora di punta aeroportuale compresa tra le 7.00 e le 8.00 di un venerdì. Oltre a ciò, le integrazioni precisano che a seguito della redazione del Masterplan, la società SACBO ha eseguito una serie di analisi di traffico di dettaglio per la valutazione dei nodi e delle aste afferenti all'aeroporto stesso, corredati di relativi conteggi di traffico (vedasi doc. Indagini di traffico lungo la sp116 nei pressi dell'aeroporto di Milano - Bergamo, redatto dalla società Mobiliter Dicembre 2015, Studio d'impatto viabilistico per la realizzazione di due rotatorie nei pressi dell'aeroporto, lato est e lato ovest, 2017).

A fronte delle analisi dello stato di fatto è stato realizzato lo scenario futuro, che si è anche basato sui documenti di PTCP, degli interventi previsti dalla pianificazione locale nei pressi del sedime e dagli spostamenti indotti dalle previsioni del Masterplan aeroportuale (per esempio incremento del traffico indotto di passeggeri e addetti, nuove funzioni ricettive e/o ad uffici). A tal proposito, le integrazioni riportano come il risultato raggiunto attraverso la verifica (modellistica) delle azioni di progetto è un consistente alleggerimento dei flussi veicolari sull'ingresso storico oggi prossimo alla saturazione, in quanto l'apertura del nuovo accesso da sud-est (Viale Matteotti) introdurrà una nuova ripartizione dei flussi viari. In particolare, il modello di traffico, che utilizza una matrice "cautelativa" che contiene una utenza aeroportuale pari a 14 milioni/anno, mostra come la ripartizione dei flussi conterà il 66% circa degli utenti entranti dall'accesso ovest, già oggi esistente, ed il 34% circa degli utenti entranti dal nuovo ingresso est lungo Viale Matteotti (Grassobbio), riducendo di circa il 30% i flussi sull'accesso usato attuale. Tale utenza prevista, tuttavia, corrisponde sostanzialmente a quella già raggiunta nel corso del 2019.

In merito alla richiesta di indicazioni di dettaglio sull'accessibilità ed, in particolare, sui percorsi viabilistici individuati in prossimità all'aerostazione, le integrazioni (AP.03.AR01) introducono una serie di specifiche sui nuovi svincoli e rotatorie di accesso di progetto. Tra questi, il rifacimento dello svincolo autostradale, il cui progetto presenta una rampa per consentire la direzione da Bergamo verso Orio con una sopraelevata, una diretta dal casello A4 alle valli verso la circonvallazione cittadina, una da Orio a Bergamo. Sostanzialmente il sistema viabilistico landside mantiene lo schema presentato all'interno della precedente versione del Masterplan 2030, incentrata sull'obiettivo di migliorare le condizioni di funzionalità ed efficienza dell'accessibilità allo scalo e dell'interscambio fra le diverse modalità di trasporto (aria, gomma, ferro); l'obiettivo principale permane quello di separare i diversi flussi di traffico in modo da alleggerire i carichi veicolari che oggi gravano sull'accesso Ovest e sulle aree di pertinenza del terminal, prevedendo, pertanto: apertura del secondo accesso veicolare per i passeggeri da sud-est e integrazione con il nuovo sistema ferroviario.

Tale riprogettazione prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria nei pressi del parcheggio P2 esistente, collegata al terminal passeggeri attraverso un collegamento pedonale assistito interrato, la ridefinizione delle intersezioni con gli svincoli verso la SP591bis Cremasca, mediante la realizzazione di due rotatorie (una in prossimità del parcheggio P3, in transito per il Centro Galassia). La società SACBO ha, inoltre, proceduto alla redazione di due specifici studi di traffico atti a valutare la funzionalità delle due nuove rotatorie poste lungo gli accessi stradali ad est e ad ovest del terminal, al fine di mostrare come le rotatorie di progetto siano in grado di smaltire i flussi attesi e siano coerenti con le infrastrutture che vi si relazionano.

A Nord verrà poi realizzata la nuova viabilità di accesso all'area merci e ai servizi aeroportuali nord, mediante modifica dell'intersezione tra la SP671 e la SP17, e la realizzazione di un nuovo tratto stradale che si innesterà in Via Paderno nel Comune di Seriate, che permetterà la separazione tra traffico passeggeri (autovetture, autobus) e traffico legato ad operatori e servizi (autocisterne, veicoli merci, autoveicoli operatori).

Riguardo alla distribuzione dei parcheggi, le integrazioni al Masterplan 2030 prevedono una riorganizzazione complessiva dei sistemi principali di accesso e delle aree di sosta, riducendo al minimo il consumo di suolo e ottimizzando le infrastrutture esistenti. Si è, pertanto, scelto di rinunciare al nuovo parcheggio P5, previsto nelle aree di nuova acquisizione a nord del sedime, e di realizzare un'area di sosta multipiano (P4) al posto dell'attuale fast park, a ovest dell'attuale aerostazione; l'apertura del nuovo accesso, infatti, ha suggerito anche la distribuzione delle nuove aree di sosta che sono state collocate in posizione strategica rispetto al nuovo accesso e alle nuove strutture.

Relativamente alle richieste di approfondimento sulla possibilità di migliorare il trasporto pubblico locale e sovra locale, nell'ottica che l'Aeroporto si collochi all'interno di un vero e proprio nodo intermodale, le integrazioni (scheda RP.04) precisano la realizzazione di n.4 nuovi stalli per gli autobus, che si prevede di realizzare in adiacenza all'area partenze, e la realizzazione del collegamento ferroviario della città di Bergamo con l'Aeroporto; ciò nell'ottica dell'inserimento di nuove modalità di accesso all'aeroporto maggiormente sostenibili (quali in primis il treno di collegamento tra Milano e Bergamo) atte a indurre uno spostamento dei passeggeri dall'auto privata o bus al treno, con conseguenti vantaggi in termini di inquinamento atmosferico.

Il progetto per la realizzazione di un collegamento ferroviario ha compiuto negli ultimi mesi significativi passi avanti, tanto da essere inserito nei progetti prioritari in riferimento alla realizzazione delle olimpiadi di Milano/Cortina del 2026. Le caratteristiche del collegamento, in termini di studi di fattibilità progettuale, indicano la realizzazione di un doppio binario dedicato dalla stazione di Bergamo in poi e la realizzazione di una stazione a 3 binari, collocata in prossimità del terminale degli arrivi. Si ribadisce che il modello di servizio che verrà adottato per la linea ferroviaria a servizio dell'aeroporto è fondamentale per capire gli impatti che tale collegamento potrà avere in relazione al contesto locale, e non solo a quello regionale o nazionale. Si chiede che la stazione di Bergamo sia sempre contemplata come fermata, anche nell'eventuale predisposizione di servizi "express" da Milano. Sul tema del trasporto pubblico resta impellente la necessità di approfondire gli impatti in termini ambientali delle scelte eventualmente implementate.

Più in generale, si riportano in conclusione le richieste già espresse in fase di osservazione in merito al tema del miglioramento infrastrutturale dell'accesso da Ovest, inevitabilmente centrale per il Comune di Bergamo. All'interno del progetto di riqualificazione del rondò A4 in carico a ILSPA, il Comune di Bergamo, unitamente alla Provincia, aveva chiesto di valutare la realizzazione di un raccordo tra la Circonvallazione Mugazzone e l'asse interurbano in corrispondenza del rondò di Orio, all'intersezione tra la SP671 e la SP591bis (previsto dal PGT seppur con tracciato e innesto differenti). Tale opera avrebbe consentito di alleggerire il rondò A4 (da qui la richiesta di considerarla nel finanziamento del Patto Lombardia) e di proteggere il quartiere di Campagnola dal traffico di attraversamento diretto anche all'aeroporto. Regione Lombardia e Infrastrutture Lombarde hanno optato per un intervento esclusivamente limitato al solo rondò A4, anche per restare nei margini del finanziamento disponibile. Il raccordo precedentemente menzionato dovrebbe allora essere ricompreso nelle opere compensative immaginate dal PSA, dati gli evidenti benefici su un quartiere della città di Bergamo interessato da flussi veicolari ingenti e considerate le possibilità che un nuovo tratto stradale può determinare nella differenziazione dei collegamenti, distinguendo mezzi privati e mezzi pubblici urbani. Si segnala che il Comune di Bergamo ha nel frattempo approvato il Piano Attuativo per l'area degli ex Mangimi Moretti e provvederà ad una riqualificazione dell'attuale intersezione tra Via Don Bosco e la Circonvallazione.

Il parcheggio P3 e l'aerostazione stessa sono oggi accessibile sia dalla SP591bis sia dalla zona produttiva e commerciale di Bergamo, denominata "Centro Galassia", che si estende a ridosso della SP691, prosecuzione di Via Zanica verso Sud. L'innesto sulla SP591 di questo collegamento è assolutamente inadeguato alla possibilità di svolgere la funzione di ulteriore accesso al parcheggio dell'aerostazione o di direttrice per l'Aeroporto. Pertanto, vanno certamente ripensati sia il raccordo tra la SP591 ed il Centro Galassia, con la realizzazione di una soluzione (rotatoria o altro) adeguatamente dimensionata al flusso che potrebbe interessare questa direttrice (così come previsto dal PGT vigente), sia il tratto stradale che costituisce questa recente direttrice di collegamento, grazie ad una adeguata riprogettazione fisica all'interno dell'area artigianale. Si segnala che gli sviluppi progettuali per la realizzazione del tronco ferroviario di collegamento con l'aeroporto hanno evidenziato la necessità di chiudere la bretella di collegamento tra la rotatoria SP671/Via per Orio e Via Zanica, realizzata una decina di anni fa, per un lasso di tempo ancora non definito, onde consentire i lavori del collegamento su rotaia. Con ulteriori motivazioni, dunque, si chiede di provvedere alla ridefinizione dell'intersezione tra la SP591 e la strada di uscita da Centro Galassia prima dell'avvio di tali lavori e indipendentemente dal PSA.

Da ultimo, in merito ai percorsi ciclopedonali, si chiede che venga inserito nei percorsi proposti di progetto il raccordo con il sottopasso esistente tra l'abitato di Orio al Serio e Campagnola, onde avere un percorso

continuo tra Bergamo e l'aeroporto e anche con il parcheggio P3, la Via dei Prati, il centro Galassia e l'asta di ciclabilità già esistente tra Bergamo e Azzano. Tale intervento, già parzialmente previsto in sede di accordo di programma vigente, andrebbe completato all'interno delle opere di PSA. La connessione dell'aeroporto con il contesto provinciale in termini di mobilità dolce può essere un'interessante volano per favorire una mobilità di accesso maggiormente sostenibile in particolar modo per i dipendenti, tale da generare un ulteriore alleggerimento della pressione veicolare sulle arterie esistenti.

PREVISIONI URBANISTICHE E ITER DI APPROVAZIONE PSA

In merito al Rapporto PGT e PSA si prende atto di quanto esplicitato al punto 5 del documento di approfondimento AG_02_AR01 – “Documento di risposta alla richiesta di integrazioni nota MATTM prot. 16899 del 01.07.2019 - Approfondimento aspetti procedurali e programmatici”:

“Con riferimento all'art. 1, comma 6, del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n. 351: il piano di sviluppo aeroportuale comprende la verifica di compatibilità urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti.

L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

L'interesse pubblico sotteso al Piano di sviluppo aeroportuale non può essere ignorato né tantomeno la portata di tale strumento pianificatorio derogatorio ex lege degli strumenti di pianificazione territoriale locale, né non può essere definito meramente speculativo.

E ancora, come sopra ricordato, all'esito della procedura di valutazione ambientale seguirà l'indizione di conferenza di servizi ai fini della verifica della compatibilità urbanistica del piano di sviluppo aeroportuale. In tale sede avvengono le interlocuzioni con i soggetti coinvolti, tra cui i Comuni dell'intorno”.

Cionondimeno, occorre ribadire la necessità che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA, integrata con la correlata Valutazione Ambientale Strategica che si ribadisce essere comunque imprescindibile, divenga lo strumento per bilanciare, nell'ottica di una effettiva sostenibilità, i diversi concorrenti interessi: quelli dell'infrastruttura aeroportuale e quelli del più ampio territorio che la ospita.

A tal riguardo risulta di assoluta importanza dare compiuta e sostanziale risposta alle integrazioni richieste anche dal MATTM che, si ricorda, con nota del Presidente della COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS del 01 07 2019, indirizzata alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM, chiedeva tra l'altro al proponente di:

- Integrare il PSA con la documentazione dei Comuni di Bergamo, Orio al Serio, Grassobbio relativa alle “Zone di Tutela” di cui all'art 707 del Codice di Navigazione. Relativamente all'art 715 sulla “Valutazione del rischio delle attività aeroportuali”, il Proponente dichiara se è necessario uno Studio in riferimento e attuazione alla Direttiva 2014/52/UE che indica delle opportune analisi e verifiche sulla potenziale vulnerabilità dei rischi di incidenti di aereo;

in particolare si è preso atto anche dei contenuti del "Documento di risposta alla richiesta di integrazioni nota MATTM prot. 16899 del 01.07.2019 - Relazione generale (RG.01):

“5.1 Rapporto PGT e PSA - In primis non si può fare a meno di richiamare anche nel riscontro a questa osservazione la disposizione di cui all'art. 1, comma 6, del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito

nella legge 3 agosto 1995, n. 351 che così prescrive: il piano di sviluppo aeroportuale comprende la verifica di compatibilità urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti”.

Ma è bene che, al di là degli aspetti procedurali e formali, venga chiarito e dimostrato quali e quanti siano i limiti alla potestà pianificatoria comunale che vengono di fatto imposti dalla nuova struttura aeroportuale sia in termini di revisione delle Zone di Tutela del Piano dei Rischi (art 707 CdN), sia per quanto riguarda il “Risk Assessment”: cosa di cui manca ancora ogni evidenza nella pur ricca documentazione integrativa allestita, nonostante quanto espressamente richiesto anche dalla nota ministeriale in premessa ricordata.

Infatti, a tal proposito, l'integrazione documentale (v. Documento di risposta alla richiesta di integrazioni nota MATTM prot. 16899 del 01.07.2019 Relazione generale (RG.01) - Scheda RP6, pagg 70 e segg.) si limita ad una ricognizione dell'attuale strumentazione vigente nei comuni aeroportuali in materia di Pianificazione dei Rischi, ma nulla dice delle correlazioni tra esse e la proposta di nuovo PSA.

Trattandosi di aspetti molto sensibili e dalla alta rilevanza per le loro implicazioni di carattere sociale ed economico, non può essere certamente lasciato alla singola autonoma capacità deduttivo/interpretativa dei Comuni tale raffronto e le sue conseguenti valutazioni, ma va resa esplicita e, come detto, dimostrato e approfondito.

MITIGAZIONI/COMPENSAZIONI AMBIENTALI

In merito alle opere di mitigazione/compensazione si prende atto dell'integrazione AA.10.AR01 “Documento programmatico degli interventi di mitigazione” documento nel quale vengono approfondite le opere di mitigazioni previste nel PSA, definendo tempistiche, costo di realizzazione e localizzazione.

Nel documento integrativo non sono state inserite **tabelle di sintesi che, per ogni misura di mitigazione e/o compensazione**, indichino quale sia lo scompenso ambientale indotto dall'opera, la sua entità, nonché la tipologia e l'entità della relativa misura di mitigazione e/o compensazione.

Si ribadisce inoltre la necessità di legare le mitigazioni e compensazioni ai piani quadriennali dell'aeroporto, così da poter avere maggiore controllo di ciò che realmente viene realizzato dell'intero Piano di sviluppo e di ciò che è realmente mitigato e compensato.

Si chiede inoltre che le opere di mitigazione e compensazione siano realizzate prima o contestualmente alle opere di sviluppo dell'infrastruttura, nonché all'eventuale aumento di traffico, questo per garantire che avvengano in tempi utili e non ad impatti già generati e subiti dal territorio.

In merito alle mitigazioni al recettore si prende atto di quanto precisato nella relazione **AG.02.AR01 Approfondimenti aspetti procedurali e programmatici** nella quale si precisa che fin da subito SACBO è disponibile a porre in atto un processo di mitigazione di tutti i ricettori residenziali che presentano un livello acustico in LVA superiore a 60 dB(A), attraverso l'attivazione di specifici bandi a cadenza biennale, come richiesto nelle nostre osservazioni al PSA.

Si ribadisce tuttavia la richiesta al Ministero dell'Ambiente affinché stabilisca i criteri con cui il budget destinato a opere di compensazione inserito nel piano economico finanziario, venga redistribuito sul territorio dei Comuni; a tal proposito si suggerisce di considerare quale parametro principale, la quantità di popolazione esposta agli impatti dell'infrastruttura.

MONITORAGGIO E TRASPARENZA

Si prende atto delle integrazioni inserite nel Documento AM-01-AR01 Aggiornamento Piano di Monitoraggio Ambientale, si ribadisce tuttavia la necessità che venga avviata una campagna di informazione rivolta ai residenti nell'intorno aeroportuale riguardante i problemi e le ragioni del rumore aeroportuale, favorendo così una maggior consapevolezza e apertura al dialogo tra le parti, dando anche la possibilità ai residenti di incontrare le autorità competenti per avere informazioni sulle tecniche sviluppate per la riduzione del rumore e delle emissioni in atmosfera.

RELAZIONE PAESAGGISTICA

In merito alla Relazione Paesaggistica si prende atto degli approfondimenti effettuati nell'Allegato AG.02.AR01 "Approfondimento aspetti procedurali e programmatici"), dal quale emerge che in forza delle disposizioni di cui all'articolo 146 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., è stata effettuata la verifica di compatibilità paesaggistica nella relazione paesaggistica a comprova della piena conformità e compatibilità tra le opere indagate.

Tuttavia la risposta alle osservazioni dei Comuni è assertiva e ribadisce la convinzione di aver sviluppato adeguatamente la tematica, si legge infatti che:

"...La Relazione e gli elaborati ad essa allegati, costituiscono la documentazione prodotta ai fini dell'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146, commi 1 e 2, del citato D.lgs. 42/2004 e s.m.i. del PSA in oggetto (Pag. 7 Relazione paesaggistica). Diversamente da quanto si legge nelle Osservazioni inerenti il tema degli aspetti paesaggistici, si evidenzia, inoltre, come nella relazione paesaggistica siano stati approfonditi i rapporti opera - piano regionale, parco del serio e PGT, facendo emergere i profili di compatibilità dei previsti interventi anche in base alle norme di tali piani.", concludendo che "Le osservazioni non appaiono fondate per l'aspetto giuridico, attesi gli approfondimenti in ordine alla verifica archeologica e le tavole prodotte."

Il tutto senza però dimostrare alcunché rispetto agli specifici contenuti delle richieste avanzate nell'Osservazione del Comune di Bergamo che si devono quindi confermare con una particolare accentuazione "sull'importanza che lo studio paesaggistico del PSA, ma anche dei progetti correlati, sia affidato a studi di professionisti qualificati in materia di paesaggio (team integrati con paesaggisti, agronomi, urbanisti, ecc.), in modo da garantire le necessarie mitigazioni paesistiche ed ambientali".

IMPIANTO DI RADIO ASSISTENZA

In merito al "ricollocaimento dell'antenna VOR", si prende atto di quanto specificato al punto 6 dell'approfondimento Procedura VIA, dal quale emerge che:

- ENAC ha approvato il progetto di fattibilità di riposizionamento del Vor presentato da SACBO reputandolo completo e conforme alla normativa (approvazione in data 10 /05/2019 prot. SACBO 19-4776) e sottolineando come "le opere non comportano incremento di traffico e, ai fini autorizzativi, si potrà procedere quindi all'acquisizione della conformità urbanistica attraverso la procedura prevista al punto "E" (opere minori) della circolare del 23 febbraio 1996 n° 1408 attivata dalla direzione di ENAC stessa"
- l'opera ad oggi non presenta quindi criticità.

Si prende inoltre atto che saranno debitamente richieste al soggetto realizzatore tutte le autorizzazioni relative ai sensi di legge, ove necessarie.

SMALTIMENTO ACQUE REFLUE

In merito alla gestione integrata dei reflui e degli approfondimenti relativi all'invarianza idraulica e idrologica ai sensi del R.R.7/2017, si prende atto dell'approfondimento effettuato nella Relazione AA-04-AR02 e AA-05-AR01.

VORTEX STRIKE

In merito al fenomeno di "vortex strike", si prende atto di quanto inserito nell'aggiornamento: **AG.02.AR01** "Approfondimento aspetti procedurali e programmatici" : "Per quanto riguarda l'osservazione del Comune di Bergamo, non si ritiene il cosiddetto fenomeno di vortex tema conferente, né, ove effettivamente sussistente, di competenza di ENAC e del gestore aeroportuale.

L'osservazione non appare basarsi, almeno a quanto consta alla scrivente, su una casistica di precedenti eventi pregiudizievoli.

ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA

Visto quanto sopra, si formula **PARERE NEGATIVO** in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale e alle integrazioni trasmesse in data 04/03/2020.

Rispetto alle Osservazioni trasmesse in data 14/12/2018 P.G. U0425738 le integrazioni non trovano riscontro a molte delle richieste di chiarimenti e richieste di approfondimenti formulate.

- Lo sviluppo registrato a fine 2019 è caratterizzato da un numero di movimenti e passeggeri che raggiunge quasi il limite stabilito per lo sviluppo complessivo al 2030, nonostante non siano stati effettuati adeguamenti allo scalo né attuate compensazioni o mitigazioni degli impatti che si stanno già generando. Per di più l'assenza della zonizzazione acustica aeroportuale comporta la mancanza di limiti massimi di rumore da assumersi a riferimento per le verifiche di conformità dello sviluppo dell'attività aeroportuale anche e soprattutto allo stato attuale.
- Non sono stati valutati ulteriori scenari che potrebbero rappresentare valide alternative e permettere di determinare lo scenario di minimo impatto.
- Si ribadisce che né il SIA né le integrazioni hanno adeguatamente valutato che la localizzazione dello scalo si colloca in un ambito fortemente antropizzato, che vede anche la presenza di numerosi recettori sensibili. Si ritiene opportuno sottolineare quanto già previsto nello Studio di Impatto Ambientale del 2003 e poi disatteso: essendo la zona ad Ovest dell'aeroporto maggiormente urbanizzata della zona ad est, lo sviluppo dell'aeroporto al 2015 e quindi al 2030 si chiede che comporti una priorità di sorvolo del territorio ad est, e nessun quartiere della città sia sottoposto ad un rumore aeroportuale LV(A) superiore a 60 Db.
- Il SIA ma anche le integrazioni risultano carenti di una dettagliata correlazione tra le azioni di sviluppo e gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, come previsto dal D.lgs 152/2006. Si rileva inoltre che le misure previste sono prevalentemente compensative e quindi non strettamente collegate agli impatti indotti dall'infrastruttura, ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto e

comunque collocate esclusivamente nell'immediato intorno dello scalo. Si ribadisce la necessità di correlare AZIONE-IMPATTO-MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE e la necessità di un'attivazione immediata di tali azioni visto che lo sviluppo previsto al 2030 è stato raggiunto già nel 2019.

- Nelle integrazioni non vi sono approfondimenti in merito alla valutazione del Rischio Aeronautico in previsione dello sviluppo Aeroportuale al 2030, che potrebbe incidere sulle previsioni urbanistiche dei Comuni dell'intorno.

All'autorità competente in indirizzo si ribadisce la necessità di chiarire quali siano i parametri del PSA che dovranno essere monitorati dall'organo di controllo e che pertanto rappresentano un limite allo sviluppo dell'infrastruttura.


IL SINDACO
Giorgio Gori