

**ASSOCIAZIONE “COLOGNOLA PER IL SUO FUTURO a.p.s.” Rep. n. 3096**

Via Matris Domini, 21/A  
c/o Studio legale avv. Pesenti Gritti  
24121 Bergamo

colognolaperilsuofuturo@pec.it  
cod. fiscale 95198450165  
Tel. 333.6868341

**Procedura di VIA per l'aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo – Orio al Serio (ID\_VIP/ID\_MATTM: 4217) - Osservazioni riferite alle integrazioni presentate dal Proponente e pubblicate il 5.2.2020.**

**1. Premessa**

Le statistiche inseriscono Bergamo ai primi posti in Italia per qualità di vita, eppure da anni anche nella nostra città si trascurano e si sacrificano valori ambientali importanti, a favore di interessi economico-produttivi. L'esempio più eclatante riguarda l'aeroporto di Orio al Serio che, concepito come “*city airport*”, si è invece sviluppato a tal punto da costituire una minaccia per il territorio e per la popolazione, ponendo una forte ipoteca sulla vivibilità di aree sempre più ampie.

Le Integrazioni alla VIA 2030 presentate dal Proponente ci sembrano l'ultima occasione per enfatizzare gli effetti economici positivi dello scalo e minimizzare i costi del suo esponenziale sviluppo in termini ambientali e di salute e per cercare persino di annullare il valore delle sentenze n. 668/2013 del TAR di Brescia e n. 1278/2015 del Consiglio di Stato, che impongono che la zonizzazione acustica aeroportuale deve essere preceduta da una procedura di VAS, perché la pianificazione territoriale preesistente non può essere ignorata.

In quest'ultimo periodo la sensibilità verso i problemi ambientali è aumentata notevolmente, ovunque migliaia di persone hanno manifestato per chiedere misure concrete per la salvaguardia del pianeta: interventi immediati contro l'inquinamento e una corretta declinazione di “*sviluppo sostenibile*”, tanto sbandierato a parole e tanto poco attuato nei fatti.

L'emergenza Covid-19, che vede Bergamo in prima linea nella “*guerra*” contro un nemico invisibile e letale, ha richiamato all'attenzione di tutti l'importanza della salute umana e la sua priorità rispetto a qualsiasi altro interesse, proprio come prevede l'art. 32 della Costituzione italiana.

**Tutelare la popolazione e l'ambiente è compito primario di ogni Stato**, che deve trovare soluzioni accettabili per evitare di compromettere definitivamente il futuro del territorio.

Oggi le Istituzioni non possono più sottrarsi alle loro responsabilità, hanno il dovere di rispondere all'appello di chi vede minacciato il proprio futuro, dando un contenuto concreto allo sviluppo sostenibile e applicando rigorosamente le regole imposte per tutelare ambiente e salute.

Sia a livello nazionale che europeo, le norme non mancano; manca spesso la volontà di intervenire per proteggere il territorio.

Data la sua critica collocazione in un contesto altamente urbanizzato, anche per lo scalo bergamasco erano stati creati tutti i presupposti per garantirne la compatibilità ambientale: la VIA 2003 (**doc. 3**) ne aveva autorizzato la crescita sulla base di limiti chiaramente contenuti nel PSA 2001.

A questi limiti fa specifico riferimento sia l'Autorizzazione rilasciata dal Ministero dei Trasporti e Infrastrutture ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 per l'accertamento della compatibilità urbanistico edilizia, sia il verbale della conferenza di servizi ad essa precedente (**docc. 4 e 5**). E' evidenziato che il PSA è lo strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica «*nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico*» (p. 1, **doc. 4**, p.3, **doc. 5**).

L'arrivo ad Orio al Serio dei voli low cost, tuttavia, ha comportato uno sviluppo esponenziale dell'aeroporto, stravolgendone le strategie: l'economicità della gestione degli scali dove prevale il low cost (più dell'80% a Bergamo) è assicurata solo se la minimizzazione dei guadagni per passeggero è coniugata con elevati volumi di traffico. La necessità dello «*sviluppo ad oltranza*», il superamento di ogni previsione e la sostanziale «*deregulation*» che ne è derivata hanno creato gravi problemi ambientali sul territorio.

Oggi di sostenibile c'è ben poco: il contributo del traffico aereo dello scalo bergamasco all'inquinamento atmosferico non è influente; il suo impatto acustico pregiudica la quotidianità di 50.000 persone; il rischio di incidenti è concreto, considerato il consistente numero di movimenti aerei (il PSA 2030 ne ipotizza 102.200 all'anno. Cfr. AP.01.AR01 Dossier traffico). Finora nessun intervento risolutivo è stato attuato ed anche le richieste di moratoria da parte dei Sindaci sono rimaste solo dichiarazioni di intenti, senza alcun effetto pratico.

In questo momento si stanno operando scelte che incideranno significativamente sul futuro di Bergamo e provincia: la zonizzazione acustica aeroportuale e il nuovo PSA potranno preservare la compatibilità ambientale, oppure decretare il completo asservimento del territorio agli interessi economici che ruotano attorno all'attività dell'aeroporto. Invero, è incontestabile che la combustione di enormi quantità di kerosene utilizzato dagli aerei è una pericolosa fonte di inquinamento e che il rumore compromette l'equilibrio psicofisico delle persone, condizionandone l'esistenza.

**La responsabilità delle scelte operate durerà nel tempo e condizionerà il nostro futuro.**

\* \* \*

Con il presente elaborato l'Associazione *Colognola per il futuro a.p.s.* chiede a Codesta Amministrazione ministeriale di dichiarare l'istanza di VIA improcedibile o archivarla o, comunque, di concludere il relativo procedimento con una valutazione negativa nonché accogliere le conclusioni rassegnate, per i seguenti motivi

## **I. IN VIA PRELIMINARE.**

### **1. IMPROCEDIBILITÀ O ARCHIVIAZIONE DELL'ISTANZA DI V.I.A. AI SENSI DELL'ART. 23 COMA 3 D.LGS. 152/2006 PER TARDIVITÀ DELLE INTEGRAZIONI.**

A prescindere dagli aspetti di merito che si preciseranno nel prosieguo, l'integrazione documentale avanzata da ENAC è inammissibile in quanto tardiva e, dunque, l'istanza di VIA va archiviata o dichiarata improcedibile.

Come noto, codesto MATTM **con la nota 16899 del 1 luglio 2019** indirizzata al proponente ENAC aveva chiesto all'Ente stesso di integrare l'istanza di VIA entro il termine perentorio di trenta giorni.

**Non risulta dagli atti pubblicati sul sito del Ministero che sia stata concessa alcuna proroga.** Nonostante ciò ENAC ha presentato le integrazioni (date 1.1.2020) solamente il 5 febbraio 2020, cioè ben sette mesi dopo la richiesta di integrazione.

Orbene, il Codice dell'Ambiente prevede in maniera chiara che, quando la documentazione è incompleta, l'Autorità competente può richiedere al proponente la documentazione integrativa assegnando un **termine perentorio (art. 23 c. 3 D.lgs. 152/2006)**.

Se spirato questo termine il proponente non provvede all'integrazione il procedimento deve concludersi in maniera negativa per carenza documentale.

Sul punto la giurisprudenza è stata chiara nell'affermare che *«la carenza documentale, nell'ottica della leale, reciproca, cooperazione procedimentale di cui alla legge n. 241 del 1990, può, infatti, dar luogo ad una **declaratoria di improcedibilità dell'istanza del privato laddove la pubblica amministrazione abbia preliminarmente formulato al soggetto interessato una specifica richiesta di integrazione della documentazione necessaria (in base alla legge, o agli atti regolamentari o generali della medesima amministrazione) ad un compiuto esame della fattispecie»*** (T.A.R. Lombardia, Milano, sez. IV, 8 novembre 2013 n.2495 cfr. TAR Campania, sez. IV, 4 giugno 2009, n. 3086).

La conseguenza della violazione del termine è, d'altra parte, contenuta nello stesso art. 23 del Codice dell'ambiente il quale dispone che, **nel caso in cui l'integrazione documentale sia presentata oltre il detto termine perentorio, la conseguenza è la dichiarazione di archiviazione dell'istanza di VIA.**

**Uguualmente prevede la disciplina della Regione Lombardia all'art. 5 c. 2 L. R. Lombardia 2 febbraio 2010 n. 5.**

In virtù delle predette evidenze, si chiede a Codesto Ministero di dichiarare l'istanza di VIA presentata da ENAC improcedibile e comunque di archivarla ai sensi dell'art. 23 c. 3 del Codice dell'Ambiente.

## **2. IMPROCEDIBILITÀ DELL'ISTANZA DI V.I.A. O SOSPENSIONE DEL PROCEDIMENTO PER PENDENZA DEL PROCEDIMENTO DI VAS RELATIVO AL PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE.**

Ove ciò non bastasse, sussiste un'altra circostanza ostativa all'esame dell'istanza di VIA.

Si fa presente a Codesta Illustrissima Commissione che, con riferimento all'area aeroportuale "Il Caravaggio" di Bergamo, **è in corso un procedimento di VAS per l'adozione il Piano di zonizzazione acustica aeroportuale (avvio 12 aprile 2018, procedura n. 4029 reperibile al link <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1766>)**

Nel parere rilasciato in relazione alla predetta procedura, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA VAS del MATTM ha affermato che il Piano di Zonizzazione acustica è inteso “a regolare sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre zone circostanti per cercare di minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni” (p. 15, parere n. 2998 del 19 aprile 2019).

E' evidente, dunque, che solamente una volta conclusosi il procedimento di VAS e redatta la Pianificazione acustica aeroportuale, Codesta Amministrazione potrà pronunciarsi sulla compatibilità ambientale del PSA 2030 rispetto al contesto e quadro territoriale, soprattutto per quanto attiene alla sua compatibilità con la tutela della salute dei cittadini (il Piano acustico è finalizzato proprio a tutelarla).

L'esistenza di un rapporto di priorità della VAS rispetto alla VIA è d'altra parte confermato da una recente autorevole giurisprudenza, dalla quale si confida che Codesta Amministrazione non voglia discostarsi (Cons. St. Sez. IV, sentenza 13 febbraio 2020 n. 1164).

Nella fattispecie di cui alla citata sentenza, i Giudici amministrativi di Palazzo Spada, dovendo giudicare sulla legittimità di una V.I.A. positiva adottata dal MATTM con riferimento al Masterplan dell'Aeroporto Vespucci di Firenze, hanno censurato il comportamento dell'Amministrazione che aveva rilasciato il parere di impatto ambientale sul singolo progetto, nonostante non fosse stata adottata ancora la VAS in relazione al P.I.T. (Piano di indirizzo territoriale).

In particolare, il Consiglio di Stato ha affermato che: «(...omissis...) nel caso di specie, ***poiché il Masterplan contempla opere di considerevole impatto ambientale ...l'assenza di una valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il “quadro di riferimento” per la relativa approvazione (ai sensi dell'art. 6 della l. n. 152 del 2016), doveva essere logicamente considerata non già un fattore neutro, come ritenuto dalla Commissione VIA, bensì un fattore obiettivamente critico, se non ostativo, ai fini dell'approvazione del Masterplan***» (punto 26.4, sentenza Cons. St. 1164/20).

Tale conclusione deriva da una serie di considerazioni che vale la pena ripercorrere.

- dopo aver avanzato delle perplessità sul merito delle valutazioni contenute nella VIA, i Giudici affrontano il tema del rapporto tra VAS e VIA: «***a tale, contraddittorio ed illogico esito della VIA ha poi contribuito anche l'assenza a monte di un valido procedimento di VAS***» (sentenza Cons. St. 1164/20, punto 26.1).
- Per quanto concerne i rapporti tra VIA e VAS, ai sensi del considerando 4 della direttiva VAS (2001/42/CE) “la valutazione ambientale costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani” (cfr. Cons. St. sentenza n. 2651 del 24 aprile 2019 (Cons. St. 1164/20, p. 75)
- Inoltre, “se l'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva VAS prevede la possibilità di utilizzare le informazioni pertinenti ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa dell'Unione, l'articolo 11, paragrafo 1, di tale direttiva precisa che la valutazione ambientale effettuata ai sensi della stessa lascia impregiudicate le disposizioni della direttiva VIA. Pertanto, «una valutazione

dell'impatto ambientale effettuata a norma della direttiva VIA non può dispensare dall'obbligo di effettuare la valutazione ambientale prescritta dalla direttiva VAS allo scopo di rispondere ad aspetti ambientali ad essa specifici» (così ancora Corte Giustizia UE, 7 giugno 2018, paragrafi 64 e 65) » (p. 77, sent. Cons. St. 1164/20).

- “è tuttavia innegabile che l'esistenza di un coerente quadro programmatico dall'effettuazione di un procedimento di VAS sulla programmazione territoriale (PIT regionale) o settoriale (Piano nazionale degli aeroporti) costituisca un fattore positivo ai fini della valutazione ambientale e che, viceversa, «l'assenza di una valutazione strategica debba essere ragionevolmente considerata, quantomeno, quale elemento “critico” » (p. 81 sent. Cons. St. 1164/20).

In altri termini, la VIA può ponderare in maniera corretta l'impatto del manufatto sull'ambiente, solamente una volta che il quadro pianificatorio avrà definito tutte le componenti ambientali.

Si aggiunga, per mero scrupolo, che le ragioni che richiederebbero una declaratoria di improcedibilità/di archiviazione o di sospensione del procedimento stesso, nel caso del procedimento di VIA relativo all'aeroporto Caravaggio, sono ancora più gravi, poiché:

- il PSA 2030 in esame nel presente procedimento incide in maniera pesante a livello acustico sulle aree urbane e in particolare sul Quartiere Colognola sito nel Comune di Bergamo.
- la VAS relativa al PSA è essenziale per garantire la “vivibilità” delle aree investite dal flusso delle rotte (sentenza n. 1278/2015 del Consiglio di Stato, cfr. n. 668/2013 del TAR di Brescia);
- al procedimento di VAS, cui è subordinata l'approvazione del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale attuale, partecipa anche questa Associazione in virtù delle sentenze appena citate, ed è dunque interesse di questa Associazione far valere la propria specifica posizione procedimentale;

A fronte di quanto esposto, sono dunque del tutto inconferenti le affermazioni di ENAC, nel proprio *Documento di risposta alla richiesta di integrazioni del 1 luglio 2019 – Approfondimento aspetti procedurali e programmatici* (nel prosieguo per brevità, **Documento di risposta ENAC**).

L'Ente proponente vorrebbe accreditare la tesi per cui procedimento di VIA e VAS non sarebbero connessi e dunque il procedimento di VIA potrebbe concludersi senza alcun coordinamento col procedimento di VAS (paragrafo C pag. 8-9 Documento di risposta).

A sostegno di questa tesi l'Ente proponente elenca una serie di circostanze, tutte irrilevanti, e cioè:

- a) il procedimento di VAS è stato avviato in conseguenza all'annullamento giurisdizionale di una precedente VAS che ha imposto la partecipazione al procedimento anche delle Associazioni di cittadini tra cui l'odierna Associazione;
- b) la VAS è un'analisi condotta a livello generale su un piano mentre la VIA è un'analisi sul progetto singolo;
- c) i procedimenti sono in stadi diversi e dunque non possono essere riuniti.

Scartando la prima circostanza, palesemente priva di pregio, ci si soffermerà sulle altre due osservazioni.

Innanzitutto con riferimento a quella di cui alla lettera b), si tratta di una falsa deduzione: è evidente che la VAS e la VIA siano procedimenti diversi ma ciò non implica che gli stessi non debbano essere coordinati e dunque che il responsabile del procedimento di VIA non debba sospendere l'un procedimento o dichiararlo improcedibile, per via della pendenza dell'altro.

Anche l'ipotesi di cui alla lett. c) è una falsa deduzione: lo stato differente dei due procedimenti non influisce sul fatto che il responsabile del procedimento della VIA debba prendere atto che la valutazione di un singolo progetto non possa prescindere dal contesto in cui lo stesso è inserito.

## II. NEL MERITO

Sussistono evidenti ragioni a che Codesta Amministrazione emetta una VIA negativa con riferimento al PSA 2030 presentato da ENAC e cioè:

### **3. VIOLAZIONE DELL'ART. 5 C. 1 LETT. G) D.LGS. 152/06 (CODICE AMBIENTE) E DELL'ART. 23 COMMI 5 E 6 D.LGS. 50/16 (CODICE CONTRATTI PUBBLICI) E DELL'ART. 22 COMBINATO DISPOSTO CON L'ALLEGATO VII PARTE SECONDA DEL D.LGS. 152/06. INSUFFICIENTE CONTENUTO E CARENZA DEL PROGETTO E DEL SIA DI CUI ALL'ISTANZA DI VIA AVANZATA DA ENAC.**

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e il progetto sono carenti in quanto le alternative progettuali sono presentate in maniera assolutamente incompleta.

A questo proposito si rammenta che l'art. 5 comma 1 lett. g) del Codice dell'ambiente prevede che, ai fini del rilascio del provvedimento di VIA, gli elaborati progettuali presentati dal proponente sono predisposti «con un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello del progetto di fattibilità come definito dall'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50....(omissis)» (Art. 5 c. 1 lett. g) D.lgs. 152/06).

E dunque, stando al predetto richiamo, il progetto PSA 2030 sottoposto all'odierno procedimento di VIA avrebbe dovuto contenere quanto previsto per i progetti di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 commi 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

La norma prescrive che «il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, **tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività**, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire» (art. 23 c. 5 D.lgs. 152/2006).

Orbene, la proposta progettuale ENAC, difformemente dal quadro normativo appena richiamato, è insufficiente con riferimento alle "soluzioni" progettuali alternative.

Su tale circostanza peraltro è convenuta la stessa Regione Lombardia che, nel proprio contributo istruttorio allegato alla nota di richiesta di integrazioni del luglio 2019 del MATTM, lamenta che il proponente abbia presentato un solo scenario (utilizzo della pista 10) del tutto inadeguato (nota MATTM 16899 del 1 luglio 2019, allegato documento Regione Lombardia, p. 2, paragrafo 1. Quadro progettuale lett. b)) e che non sia stato assolutamente spiegato il motivo della non percorribilità

dell'alternativa 0, ossia del non intervento (allegato documento Regione Lombardia, p. 2, paragrafo 1. **Quadro progettuale** lett. b), p. 2) lett. c).

Le recenti integrazioni di ENAC, non colmano le lacune.

Oltre al fatto che nulla viene scritto dall'Ente con riferimento alla contestazione sulla soluzione inerente alla pista 10, il proponente, in maniera del tutto generica, sostiene che la soluzione progettuale proposta sarebbe migliore, rispetto all'alternativa zero, poiché indurrebbe «benefici in termini acustici rispetto sia alla soluzione attuale che a quella di non intervento» (parte II, p. 11, **Documento di risposta ENAC**).

Si vorrebbe accreditare la tesi che la soluzione proposta non sarebbe altro che un mero intervento di razionalizzazione dell'infrastruttura.

Questo ragionamento è tuttavia contraddetto dallo stesso proponente ENAC nei propri documenti progettuali.

Ancora una volta è la Regione, nel proprio documento di richiesta integrazioni, a rendere palese questo contrasto.

La configurazione del progetto come un intervento che porterebbe esclusivamente a una diversa gestione del traffico in termini di distribuzione, osserva la Regione Lombardia, **contrasta con lo scenario 2030 rappresentato nel documento SIA.A.06, in cui è previsto sia un aumento dei volumi e numeri di movimenti, sia un cambiamento della tipologia dei voli (notturni/diurni) con implementazione dei voli notturni addirittura dell'11,4%** (allegato documento Regione Lombardia, p. 3, paragrafo 2 **Rumore, lett. c**).

In secondo luogo, le carenze del SIA 2030 stridono anche con il chiaro dettato dell'art. 22 e dell'Allegato VII alla parte II del Codice dell'Ambiente che impongono di rappresentare gli impatti del progetto sull'ambiente, oltre che delle alternative.

La norma per prima citata, infatti, prevede che nel SIA il proponente debba riportare:

- una descrizione dei ***probabili effetti significativi del progetto sull'ambiente***, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e di dismissione (lettera b, art. 22 c. 3 Codice)
- una ***descrizione delle alternative ragionevoli*** prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali (lettera d) art. 22 c. 3 Codice)

L'allegato VII impone a chi chiede il rilascio della VIA di inserire nello Studio di Impatto Ambientale «***una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione***» (comma 3). Inoltre il SIA avrebbe dovuto contenere «***una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente dovuti all'esistenza del progetto***» (comma 4 lettera a).

Orbene, il nuovo PSA 2030 proposto da ENAC non descrive in maniera realistica né gli impatti rilevanti acustici in previsione né quelli attuali né, propone soluzioni alternative di miglioramento al grave stato di fatto.

Come già rilevato in sede di prime consultazioni, infatti, **secondo la zonizzazione acustica di cui alla pianificazione locale del Comune di Bergamo**

(D.G.C. 28.08.2013 n. 277/300, approvata dall'Autorità competente in data 19.02.2014) **il Quartiere Colognola del Comune di Bergamo ricade nelle zone residenziali di classe II, in cui il limite massimo di rumore è 55 decibel.**

**Nonostante ciò il Piano di azione 2018 (Sintesi non tecnica) della società di gestione Sacbo (doc. 6 p. 3), ha accertato che al 2017, ben 12.800 persone residenti in area residenziale (per lo più nel Quartiere Colognola) erano esposte ad un rumore superiore a 60 decibel e 1.800 di esse a più di 65 decibel. Tale sfioramento dei limiti legali è accertato anche dalle centraline di monitoraggio acustico che registrano in corrispondenza dei quartieri residenziali cittadini fino a 64 decibel (doc. 7 Bollettino mensile di informazione della Rete di monitoraggio del rumore, pubblicato da SACBO nel dicembre 2019; cfr p. 6 Centraline Bergamo via Linneo; Bergamo, via Quasimodo; Bergamo via Colognola ai Colli). Di fatto, dunque, il Quartiere Colognola attualmente subisce l'inquinamento acustico previsto per le zone di rispetto aeroportuale A, nonostante la pianificazione locale che, come detto, la colloca nell'ambito residenziale.**

**Questo aumento, tra l'altro, supera del 379% le stesse previsioni del PSA 2002-2015 presentato dall'ENAC ai fini del rilascio della VIA nel 2003, dove si legge che il numero degli esposti al rumore sarebbe stato al massimo di 2.673 unità nel 2015 (doc. 8 - PSA 2002 p. 11).**

**Il Piano di azione 2018 ha avuto l'effetto deleterio – e mai censurato da Codesto Ministero – di sottoporre al rumore proprio della zona di rispetto A anche dei siti sensibili: ben 2 ospedali e 12 scuole (doc. 6 p. 4).**

**Questi dati pregiudizievoli sono stati registrati successivamente all'approvazione della nuova rotta sulla Città di Bergamo (rotta 44) da parte della Commissione aeroportuale, ove si è determinato che la quasi totalità dei decolli fosse convogliata sul quartiere Colognola.**

**La situazione rappresentata nel PSA 2030 non evidenzia tali criticità, né vi pone rimedio con alcuna soluzione progettuale, anzi, la peggiora.**

Codesta Amministrazione non potrà certo ignorare le richieste contenute nelle odierne Osservazioni: si rammenta che la giurisprudenza è particolarmente rigida nel richiedere che lo stadio di progettazione delle opere soggette a VIA sia *«tale da rendere possibile da subito la previsione di scenari alternativi, e comunque da consentirne l'incorporazione nelle scelte progettuali, eventualmente anche per effetto delle osservazioni e degli apporti derivanti dal procedimento di consultazione pubblica»* (Cons. St. Cons. St. Sez. IV, sentenza 13 febbraio 2020 n. 1164, punto 25.1., p. 67)

Stante dunque queste gravi carenze del PSA 2030 e del SIA, nonché delle integrazioni, si chiede a Codesta Amministrazione di emettere VIA negativa.

**4.1 VIOLAZIONE DELL'ART. 22 D.LGS. 152/06 SOTTO ALTRO PROFILO. CARENZA DEL PSA 2030 PER ASSENZA DI COMPARAZIONE DEL MASTERPLAN CON LE PRESCRIZIONI DELLA VIA 4 novembre 2003 n. 677. OBBLIGO DI ISTRUTTORIA AI SENSI DELL'ART. 6 L. 241/90.**

**4.2. CARENZA DI ISTRUTTORIA CON RIFERIMENTO ALL'INQUINAMENTO ACUSTICO ILLICEITÀ DELLO STATUS QUO E IMPATTO NEGATIVO DELL'OPERA COME**

## DESCRITTA NEL DOCUMENTO DI INTEGRAZIONE “APPROFONDIMENTO RUMORE TRAFFICO AERONAUTICO AA.06.AR01” DEPOSITATO DA ENAC.

### 4.3. RAPPORTI SANITARIO SCIENTIFICI SULLE IMMISSIONI ACUSTICHE.

**4.1.** Come esposto, ENAC sottopone il PSA 2030 alla valutazione di impatto ambientale sottacendo che lo scenario attuale presenta una serie di parametri in contrasto con i dati previsionali contenuti nel PSA 2001 per cui era stata rilasciata la VIA n. 677 rilasciata dal MATIM il 4 novembre 2003. Tra l'altro vi è contrasto anche con il provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 18 novembre 2005 (autorizzazione ex art. 81 DPR 616/77) (docc. 3-5). **E' evidente che il proponente cerchi di “procurarsi” una VIA postuma che sani le palesi illiceità.**

Ciò è stato contestato da diverse parti nell'ambito delle consultazioni posteriori al deposito del PSA 2030 e del relativo SIA.

Nel recente Documento di risposta ENAC, a integrazione del SIA, l'Ente si difende sul punto affermando:

*«Si precisa inoltre che il decreto VIA del 2003 non contiene alcuna disposizione relativa al tetto massimo del numero dei voli, così come ribadito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con documento U.prot DVA – 2013 – 0005129 del 26/02/2013 avente ad oggetto “Commissione aeroportuale di Bergamo – Orio al Serio. Riscontro nota prot. n. 40391 del 25/10/2012”, nel quale si ribadisce che « il decreto VIA n. 677 del 04/11/2003, con il quale è stata quindi rilasciata la compatibilità ambientale avendo valutato gli impatti attesi sulla base degli scenari prospettati dal proponente, non contiene alcuna disposizione, nel quadro prescrittivo, relativa al tetto massimo del numero dei voli ». Parimenti Regione Lombardia, con nota dedicata antecedente a quella del Ministero poc'anzi citata dedicata del 29/02/2012, ha osservato l'assenza di limiti riferiti a movimenti e/o passeggeri/merci all'interno del quadro prescrittivo decreto VIA. Inoltre e per scrupolo di completezza, si ricorda, come notorio, che la normativa non pone alcun divieto di voli notturni come confermato da consolidata giurisprudenza (da ultimo Consiglio di Stato IV Sezione, n. 1534 del 5 marzo 2019) » (p. 10, Documento di risposta ENAC).*

A parte l'ultimo aspetto che non rileva poiché le contestazioni riguardano il traffico complessivo e non solo il traffico notturno, **appare difficile ritenere, come ENAC vorrebbe, che la VIA rilasciata nel 2003 (doc. 3) nonché il Provvedimento del MIT del 2005 (doc. 5) non abbiano comportato l'obbligo dell'Ente di rispettare le stime di traffico nonché le traiettorie delle rotte delineate nel PSA 2001 e nel SIA e rappresentate alle Amministrazioni per il rilascio dei predetti assensi.**

Dunque delle due l'una: o si ritiene che quanto stabilito nella proposta e nell'istruttoria sia irrilevante e dunque non vincoli il proponente oppure ha rilievo poiché recepito nei provvedimenti di autorizzazione finale. Come evidente **la prima tesi non può essere ammessa.**

Rispetto al PSA 2030, è poi evidente che esso non possa essere finalizzato all'ottenimento di un consenso ambientale favorevole rispetto a soluzioni progettuali illegittime sviluppate, come visto, successivamente al rilascio dei titoli autorizzativi nel 2003 e 2005.

Né il PSA 2030 presenta soluzioni alternative migliorative rispetto al **contesto attuale che non è altro che la degenerazione del PSA 2001.**

In quel Piano di Sviluppo Aeroportuale, si ricorda in maniera ancora più specifica (vedasi **doc. 9** “*Focus point sul Caravaggio*”, già presentato in sede di Osservazioni come allegato 3):

- a) il proponente Enac scriveva «... Per lo scenario al 2015 anche con l'incremento di traffico ipotizzato lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica **ed in minima parte ad ovest verso Colognola**» (p. 23, S.I.A. del PSA 2001, cfr. Doc. 10). Contrariamente, il quartiere Colognola è oggi interessato da un pesante traffico, con un impatto acustico di area di contorno aeroportuale.
- b) Come già evidenziato, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella Conferenza dei servizi del 29 settembre 2004, verbalizzava che: «*il Piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo-Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo*». Su questo presupposto è stata rilasciata anche la VIA nel 2003. **Oggi tale limite è ampiamente superato.** Lo scenario di massimo sviluppo, in termini di unità di traffico, è stato superato per la prima volta nel 2006, con 6.651.094 unità di traffico ed uno sfioramento del 7,72% rispetto al limite autorizzato. Negli anni successivi lo scostamento rispetto alle previsioni si è sempre più accentuato, fino ad arrivare a 11.615.075 nel 2015 e 15.046.897 nel 2019, con variazioni rispettivamente del 88,11% e 143,71%  
E' dunque inconferente l'affermazione secondo cui il decreto di VIA non contenesse limiti in quanto i limiti stessi erano contenuti nel PSA sul quale era stata pronunciata la VIA (**documento di risposta ENAC, p. 10**).
- c) in termini identici nell'autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 18 febbraio 2005 si prevede che «*il PSA, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo (p. 3 provvedimento)*»;
- d) Nel PSA 2001 (pag. 21) era stato pertanto elaborato lo **scenario di massimo sviluppo in base a 68.570 movimenti annui**, valore ottenuto moltiplicando il volume di traffico giornaliero (187,86 movimenti) per i 365 giorni all'anno. **Tale limite è stato superato nel 2011, con un traffico di 71.514 movimenti annui.** Gli anni successivi hanno visto una incessante crescita dei numeri dello scalo, per arrivare a 76.078 movimenti (+ 10,95%) nel 2015 e **95.377 (+39,09%) nel 2019.**  
Anche a questo proposito è inconferente l'affermazione di ENAC secondo cui il decreto di VIA non contenesse limiti con riferimento ai movimenti annui considerato che tali limiti erano contenuti nel Piano che ENAC aveva presentato per il rilascio del parere di compatibilità ambientale (**documento di risposta ENAC, p. 10**).
- e) **Con riferimento all'inquinamento acustico: il Decreto di VIA del 2003 (p. 11) prevedeva una Tabella riferita all'impatto acustico della popolazione residente.** In sintesi, secondo la Tabella al 2015, **solo 2.673 persone si sarebbero trovate nelle zone di rispetto aeroportuale A e B.** Nel corso degli anni tale limite è stato superato notevolmente. Nella “Stima curve LVA 2006”, del Gruppo tecnico

aerop. (24.6.2010) ARPA- Lombardia certificava che **all'anno 2006 il totale esposti era stato di 2.980 persone, di cui solo 260 in città**. Il piano di azione 2018 – sintesi non tecnica (doc. 6 p. 3) evidenzia che, nel **2017, 12.800 persone vivevano nelle aree soggette a una rumorosità superiore a 60 decibel (ben il 379% in più del previsto!)** e che una popolazione di 49.300 unità subiva comunque i disagi o i danni dell'inquinamento acustico aeroportuale.

Questi dati dimostrano che il proponente vorrebbe ottenere una VIA in sanatoria (c.d. VIA postuma, cfr. T.A.R. Sicilia sez. I - Palermo, 20 gennaio 2010, n. 583) rispetto alla situazione attuale che è totalmente diversa rispetto a quella rappresentata all'Amministrazione nel progetto 2001.

In conclusione, è evidente che **è obbligo del Responsabile del Procedimento di VIA attualmente pendente, ex art. 6 L. 241/90, lo svolgimento di un approfondimento istruttorio rispetto a tutti gli aspetti sopra sollevati, comparando la situazione attuale con gli scenari autorizzati con la VIA del 2003** e proponendo l'adozione di una VIA negativa.

4.2. Andando all'esame del **Documento di integrazione** per il PSA 2030 presentato da ENAC e intitolato "**Approfondimento Rumore Traffico aeronautico AA.06.AR01**" le criticità aumentano.

**Il documento infatti mostra che il nuovo progetto sottoposto all'odierna valutazione di Codesto Ministero dell'Ambiente, prevede un ulteriore aumento del traffico aereo** (tale aumento è stato censurato anche nelle osservazioni della Regione allegate alla nota di richiesta di integrazioni).

Come dire, di male in peggio.

Nel documento, ENAC evidenzia: "*Complessivamente lo scenario 2030 è caratterizzato da circa 280 voli giornalieri*". **Lo scenario ipotizzato prevede quindi 102.200 movimenti all'anno** (= 280\*365gg)!! (p. 8, Documento di integrazione Approfondimento Rumore traffico aeronautico). Ogni giorno ci saranno 140 atterraggi e 140 decolli che il gestore aeroportuale ipotizza di distribuire sul territorio come rappresentato nella seguente tabella:

<b>Scenari PSA 2030</b>	<b>Atterraggi n. 140</b>				<b>Decolli n. 140</b>			
	<b>RWY28 su est</b>		<b>RWY10 su BG</b>		<b>RWY28 su BG</b>		<b>RWY10 su est</b>	
280 voli x giorno	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>
<b>con intervento</b>	73.2	<b>102</b>	26.8	<b>38</b>	60.7	<b>85</b>	39.3	<b>55</b>
<b>senza interv. = Proced.attuali</b>	99.8	<b>140</b>	0.2	<b>0</b>	77.7	<b>109</b>	22.3	<b>31</b>
<b>Scenario prev. 2015 - VIA2003</b>								
	<b>Atterraggi n. 94</b>				<b>Decolli n. 94</b>			
188 voli x giorno	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>
sviluppo ad est: Hp non ufficiali	100	<b>94</b>	0	<b>0</b>	50	<b>47</b>	50	<b>47</b>
Δ 2030 con intervento- 2015		<b>+8</b>		<b>+ 38</b>		<b>+ 38</b>		<b>+ 8</b>
<b>Scenario reale 2019</b>								
	<b>Atterraggi n. 131</b>				<b>Decolli n. 131</b>			
262 voli x giorno	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>

procedure attuali	99.8	<b>131</b>	0.2	<b>0</b>	77.7	<b>102</b>	22.3	<b>29</b>
Δ 2030 con intervento - 2019		<b>- 29</b>		<b>+38</b>		<b>- 17</b>		<b>+26</b>

<b>Scenari PSA 2030</b>	<b>Atterraggi n. 140</b>				<b>Decolli n. 140</b>			
	<b>Diurno</b>		<b>Notturmo</b>		<b>Diurno</b>		<b>Notturmo</b>	
280 voli x giorno	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>	%	<b>n. voli</b>
con intervento	86	<b>120</b>	14	<b>20</b>	98.4	<b>138</b>	1.6	<b>2</b>
senza intervento	86	<b>120</b>	14	<b>20</b>	96.1	<b>135</b>	3.9	<b>5</b>

Considerato che nello **scenario 2030** con intervento:

Periodo Diurno = dalle 6 alle 23 = 17 ore

Movimenti diurni = 120 + 138 = 258

17 ore diurne /258 movimenti = 0,06589147\* 60 minuti = 3,953488 = circa 4 minuti

Periodo Notturmo = dalle 23 alle 6 = 7 ore

Movimenti notturni = 20 + 2 = 22

7 ore notturne/22 movimenti = 0,31818 \* 60 minuti = 19,09 = circa 20 minuti

In conclusione, tutti i giorni dell'anno ci sarà mediamente **un movimento diurno ogni 4 minuti** e uno notturno ogni 20 minuti.

Secondo le previsioni, **nel 2030 su Bergamo** ci saranno 38 atterraggi + 85 decolli = **123 movimenti al giorno.**

**La situazione dunque è peggiore, posto che già nel 2019** sulla Città di Bergamo ci sono stati mediamente 102 decolli + 0 atterraggi = **102 movimenti al giorno.**

A fronte di queste previsioni, la situazione, già deteriore in termini di inquinamento acustico, peggiorerebbe nella denegata ipotesi in cui Codesto Ministero rilasciasse una VIA positiva.

Andando anche ad un'analisi più particolare la valutazione non cambia.

Nella previsione al 2030 si ridurrebbero i decolli sulla città, ma aumenterebbero sensibilmente gli atterraggi, molto impattanti anche visivamente, perché sfiorano i tetti dei palazzi che si trovano sulla traiettoria di atterraggio e aumentano le preoccupazioni per rischio di incidente. Nel 2030 sulle aree ad Est dello scalo (meno antropizzate) si prevedono 102 atterraggi e 55 decolli = 157 movimenti.

La seguente tabella, che evidenzia la distribuzione del traffico del Caravaggio nei mesi del 2019, rileva che, nel corso dell'anno, i movimenti giornalieri oscillavano da un minimo di 220 ad un massimo di 304. Il che significa che nei mesi estivi, i più trafficati, i movimenti aerei hanno subito un'impennata del + 16 % rispetto al dato medio (= 262)

<b>mesi 2019</b>	<b>movimenti</b>	<b>gg</b>	<b>mov.x gg</b>
gennaio	6.957	31	224,42
febbraio	6.297	28	224,89
marzo	6.838	31	220,58
aprile	7.752	30	258,40
maggio	8.202	31	264,58
giugno	8.243	30	274,77
luglio	9.052	31	292,00
agosto	9.395	31	303,06

settembre	9.127	30	304,23
ottobre	8.576	31	276,65
novembre	7.284	30	242,80
dicembre	7.652	31	246,84
totali	95.375	365 gg	media=262

La presenza nei cieli bergamaschi di 300 e più velivoli al giorno crea un clima acustico decisamente insopportabile, soprattutto nei quartieri cittadini dove il rumore aeroportuale si somma a quello che caratterizza le città molto attive e trafficate come Bergamo.

**Si è già osservato (doc. 7 p. 10) che il monitoraggio del rumore effettuato dal gestore aeroportuale e validato da ARPA ha registrato nel 2018, nei quartieri cittadini –ivi compreso Colognola-, una rumorosità oscillante tra 63 e 65 decibel LVA (calcolati ai sensi del DM31.10.1997 e secondo le indicazioni della Regione Lombardia, DGR 11.10.2005 n.808). Tuttavia va sottolineato che tali valori medi non riescono a rappresentare pienamente la realtà vissuta dalla popolazione, considerato che ad ogni decollo si toccano picchi di 80-90 decibel.** Se si pensa che in certe fasce orarie i movimenti si susseguono a distanza di 2 minuti, è innegabile che un tale impatto provochi gravi ripercussioni sull'equilibrio psicofisico delle persone.

**La situazione dunque è del tutto illegittima poiché il Quartiere Colognola densamente abitato e residenziale è sottoposto ad un inquinamento acustico proprio delle aree aeroportuali.**

La **drammaticità della situazione** è acuita dal fatto che l'80% del traffico in decollo dal terzo scalo italiano continua ancor oggi ad essere concentrato su un'unica rotta, che attraversa in pieno Colognola. Se, come riportato dal Piano di azione 2018 (doc. 6 p. 3), si considera anche la popolazione esposta a rumorosità compresa tra 55 e 60 decibel, risultano complessivamente **49.300 i cittadini danneggiati dall'inquinamento acustico: un vero e proprio disastro ambientale!**

D'altro canto, l'eliminazione dei voli notturni non migliorerà il clima acustico sulla città, perché l'intensità del traffico aereo è tale da non permettere un maggior sfruttamento della pista RWY28, in direzione Est. Di fatto tra Est ed Ovest c'è uno scarto di 34 movimenti: si tratta prevalentemente di atterraggi, che ad est impatterebbero meno perché i velivoli sorvolano aree non urbanizzate.

Al contrario gli atterraggi ad Ovest sono visivamente molto impattanti, perché insistono su vaste aree fortemente antropizzate. Si teme che, proprio per contenere il malcontento della popolazione, politica locale e/o Commissione aeroportuale sposteranno ad Est (RWY28) i 38 atterraggi e rimanderanno sulla città gran parte dei decolli che il PSA 2030 ipotizza di dirigere verso Est. E' un copione già visto in occasione delle "pseudo sperimentazioni" effettuate nel 2017 e 2018. Tutto il traffico in decollo si concentrerà ancora sul popoloso quartiere di Colognola, vittima sacrificale di una città che gode delle esternalità positive dell'aeroporto ma che insiste nel caricare su un solo quartiere tutti gli oneri del traffico aereo.

Queste nostre previsioni paiono trovare conferma nel fatto che all'interno della Commissione aeroportuale le decisioni sono sempre state determinate più da valutazioni

di tipo politico che dal rigoroso rispetto della legge. In più occasioni la Commissione non ha rispettato pienamente la normativa: nel 2010 essa ha approvato la zonizzazione acustica aeroportuale basandosi su uno scenario frutto di mediazioni politiche e non corrispondente a quello di minimo impatto; nel 2016 ha rigettato la proposta di una sperimentazione che prospettava la riduzione degli esposti di ben 3.200 unità; nel 2017 una nuova sperimentazione è fallita, formalmente perché le rotte (nonostante fossero state avallate da ENAV ed ENAC) erano difficilmente volabili dai vettori, ufficiosamente perché avevano esteso il malcontento della popolazione, coinvolgendo aree più vaste della città. Anche nel 2018 la Commissione autorizzò l'ennesima sperimentazione, che non fu riconosciuta tale neppure da Arpa (ente che cercò di valutarne i risultati), sia perché le rotte non furono rispettate, sia per il breve periodo di tempo in cui fu applicata. Ai vettori non furono comminate sanzioni perché, in fase sperimentale, Enac non lo ritenne necessario. Anche tale tentativo si concluse quindi con un nulla di fatto.

Considerata l'esperienza degli anni passati, le preoccupazioni dei cittadini di Colognola aumentano giorno dopo giorno: si teme che gli interessi economico-produttivi, le poco trasparenti logiche politiche e le pressioni della popolazione possano concentrare tutte le gravose esternalità negative del traffico aereo del "Caravaggio" su Colognola, nonostante nella normativa nazionale ed internazionale ci siano tutti gli strumenti per salvaguardare la residenzialità e la vivibilità del quartiere cittadino.

Quanto scritto da ENAC nella "Relazione generale (RG.01)" al PSA 2030 non rassicura affatto: *«Anorché quindi i risultati ottenuti appaiano significativi ed esaustivi per una compiuta e positiva analisi di sostenibilità degli impatti da parte degli organi competenti, le stesse potenzialità espresse dall'infrastruttura potranno ulteriormente essere indagate di concerto con il Territorio, con lo scopo di ricercare ulteriori ottimizzazioni in merito alla tipologia di aeromobili, gestione del traffico, rotte e procedure anti-rumore, la cui evoluzione è in continuo divenire e che permettano di definire ulteriori minimizzazioni possibili degli impatti attesi»* (p. 64 Relazione generale RG.01).

**Queste parole confermano che quanto ipotizzato nel PSA 2030 potrà essere modificato e implementato, proprio come già successo in passato**, quando si permise di costruire in modo intensivo (palazzi, supermercato, casa di riposo, residence, ecc.) nelle vaste aree verdi a sud-ovest della città che si trovavano sotto la rotta di decollo degli aerei, dove era stato raccomandato di evitare insediamenti abitativi. Nel 2010, per favorire la vendita delle nuove costruzioni fu modificata la rotta sulla città, con gravi danni per il quartiere di Colognola ed i suoi siti sensibili.

Anche nel PSA per 2002-2015 si erano prospettate modalità di utilizzo della pista capaci di concentrare il traffico aereo prevalentemente sulle aree meno antropizzate (ad est dello scalo) e alleggerire la pressione sui popolosi quartieri cittadini, ma la realtà dei fatti dimostra che è avvenuto esattamente il contrario:

- si era previsto l'utilizzo pressoché monodirezionale della pista, con decolli ed atterraggi verso est e invece oggi quasi l'80% circa del traffico in decollo grava sulla città di Bergamo (vedasi tabelle a pag. 5 dell' "Approfondimento Rumore Traffico aeronautico AA.06.AR01");

- i quartieri cittadini che si prevedevano esclusi dalle aree di rispetto aeroportuale sono oggi soggetti a pesanti vincoli aeroportuali, con un clima acustico tipico della zona A (superiore ai 60 decibel)

- lo scenario territoriale impattato è molto più esteso del previsto ed è stato completamente stravolto: tutto il traffico in decollo è concentrato su Colognola. La precisazione del PSA 2002 “*Colognola non interferita*” dallo sviluppo del traffico del Caravaggio (**doc. 10**) suona ormai come una presa in giro, perché il quartiere pare designato ad essere la vittima sacrificale della situazione;

- anche nel PSA 2003-2015 si contava sull'evoluzione della tecnologia aeronautica per ridurre l'impatto acustico del traffico aereo, ma la realtà dimostra che i benefici dell'utilizzo di motori di nuova generazione sono stati ampiamente superati dall'esponenziale aumento dei voli e dall'utilizzo di aerei di maggiori dimensioni.

**Insomma il PSA 2030 è quanto mai generico e, anzi, sembra precludere a sviluppi progettuali assolutamente contrari ai parametri posti a tutela dei cittadini (limiti e soglie rumore), con riferimento soprattutto all'inquinamento acustico.**

Date queste premesse, è inevitabile chiedersi:

- come è stato possibile stravolgere in modo così macroscopico un piano che ha una fortissima rilevanza a livello di impatto ambientale?
- che valore hanno i decreti ministeriali di VIA e VAS che autorizzano i Piani di Sviluppo Aeroportuali, dal momento che possono essere disattesi senza alcun controllo e conseguenti sanzioni?
- sono previsti limiti e/o interruzioni allo sviluppo aeroportuale (ipotizzato dal PSA 2030) qualora l'auspicato efficientamento nell'uso della pista o la sostituzione della flotta aerea dovessero subire dei ritardi, al fine di tutelare l'ambiente e la popolazione?
- che valore avranno nel tempo le nuove strategie di utilizzo della pista? Chi autorizzerà eventuali modifiche?
- che ruolo avrà il Territorio in tutto questo? Chi lo rappresenterà? (il Regolamento UE 598 e il Trattato di Aarhus riconoscono ai cittadini un ruolo importante nelle decisioni relative agli aeroporti, ma finora il loro apporto è stato limitato, loro malgrado, alla presentazione delle Osservazioni);
- quale autorità potrà imporre ai vettori e/o ai piloti il rispetto delle strategie proposte? quali sistemi di controllo saranno attivati? Sono previste sanzioni in caso di mancato rispetto?

**4.3. A sostegno dell'adozione di un provvedimento di VIA negativo da parte di Codesto MATTM sul PSA 2030, per i gravi aspetti connessi all'impatto acustico del progetto, vanno qui richiamate alcune risultanze dello Studio epidemiologico di ATS-2014** (relativo al periodo 2006-2011).

Lo Studio citato riconosce che il rumore è un «*importante ed attuale problema ambientale e che il limite massimo stabilito dall'OMS è costituito da 55 dBA per il giorno e 40 per la notte, soglia oltre la quale sono accertati danni alla salute*». A questo proposito va precisato che il 10 ottobre 2018, a Basilea, la stessa OMS ha presentato ufficialmente le sue nuove linee guida, che abbassano ulteriormente i limiti sopra citati, al fine di ridurre gli effetti nocivi sulla salute. ([www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2018/144-18/loms-presenta-le-nuove-linee-guida-sul-rumore](http://www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2018/144-18/loms-presenta-le-nuove-linee-guida-sul-rumore)).

Anche **ATS conferma quanto evidenziato dalla letteratura scientifica** nazionale e internazionale (cfr. Studio SERA che lo Studio HYENA) e precisa che per Orio al Serio

un fattore di particolarità *«potrebbe essere legata alla relativa giovinezza dell'aeroporto: impatti sulla salute dovuti all'esposizione al rumore .... Nella popolazione più esposta potrebbero insorgere .... dopo un periodo di latenza di diversi anni, se non si adottano misure di mitigazione e di riduzione dell'esposizione... »*; inoltre sottolinea che *«alcuni risultati di questo lavoro, in particolare i **disturbi del sonno e l'annoyance, nonché il consumo di farmaci sedativi e per disturbi gastrici, appaiono comunque indicatori di una risposta iniziale, ancorché reversibile, dell'organismo umano all'impatto dell'attività aeroportuale**»* (cfr. pag. 10 Studio ATS).

Ebbene, l'espressione *“risposta iniziale, ancorché reversibile”* induce ad una riflessione: tale risposta iniziale era riferita ad almeno 9 anni fa, quando il traffico aereo era molto meno intenso di oggi. La reversibilità dei disturbi rilevati può essere indotta dalla rimozione delle cause che li producono, ma se l'impatto persiste, anzi si implementa, i danni possono diventare irreversibili!

Infatti, secondo la letteratura medica, *“annoyance”* e disturbi del sonno (che sono fortemente associati al rumore aeroportuale, come ribadito nello stesso studio ATS a pag.45), a lungo termine portano a compromissione e scompensi del sistema cardiovascolare e del sistema nervoso. Quindi, in una logica di coerenza con il principio di precauzione, sono indispensabili interventi immediati e non procrastinabili atti ad eliminare o mitigare le fonti di inquinamento.

**L'indagine epidemiologica di ATS Bergamo presenta comunque alcuni limiti**, in alcuni casi riconosciuti esplicitamente nello stesso lavoro. In particolare si evidenziano le seguenti criticità:

- l'indagine ATS-2014 ha preso in esame anche zone (quali i paesi di Lallio, Treviolo e Stezzano) dove il rumore è largamente al di sotto della soglia dei 60 decibel: allargare il monitoraggio a tali territori significa di fatto annacquare i risultati. Anche con riferimento al Comune di Bergamo, mentre da una parte, correttamente, lo studio ATS-2014 prendeva in considerazione solo i quartieri più impattati dal rumore aeroportuale - cioè Colognola e Campagnola – contrariamente i successivi monitoraggi non hanno potuto *«avvalersi della possibilità di georeferenziare i residenti di Colognola e Campagnola e si è pertanto deciso di includere l'intero Comune di Bergamo nelle aree in studio ...»* (cfr. pag. 5 Risultati relativi l'attività di monitoraggio sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell'aeroporto di Orio al Serio. Introduzione, materiali e metodi). La radicale modifica di tale criterio di indagine ha inequivocabilmente e significativamente **diluito l'esito dello studio e ne ha edulcorato i risultati**: i cittadini di Colognola e Campagnola costituiscono il 10% della popolazione complessiva della città di Bergamo. Talché, i monitoraggi successivi al 2011 non possono essere comparati con i precedenti perché trattasi di campioni non omogenei.
- il **campione utilizzato** nello studio ATS 2014 era costituito da 400 persone, delle quali il 41,5% appartenente ad un'area con rumorosità inferiore ai 60 dBA. Tale criterio ha sicuramente influito sui risultati del lavoro, dal momento che i danni psicofisici alla salute si manifestano in modo più evidente al di sopra dei 60 decibel, limite che caratterizza le aree di rispetto aeroportuali. Come si modificherebbero i risultati se si escludessero dal campione le persone che vivono sotto i 60 decibel?

- Circa il 50% del campione utilizzato riguardava **persone in attività lavorativa** che, presumibilmente, trascorreva gran parte della giornata al di fuori dell'area di residenza e quindi risentiva molto meno degli effetti dell'inquinamento acustico aeroportuale.
- I soggetti utilizzati come campione nell'indagine, pur appartenendo alla stessa area esposta, non necessariamente subivano l'inquinamento acustico nella stessa intensità. Infatti, il livello di rumore varia in base alla specifica posizione ed alle caratteristiche dell'abitazione, quali la presenza di doppi vetri, la disponibilità di condizionamento estivo, la collocazione degli edifici in posizione laterale piuttosto che perpendicolare rispetto alle traiettorie di decollo/atterraggio, ecc.. (cfr. pag. 43 dello studio ATS 2014).
- Solo il 20% del campione aveva un'età inferiore ai 50 anni; ciò significa che il peso della fascia di popolazione più fragile e sensibile ai danni prodotti dall'inquinamento acustico (bambini e adolescenti) è stata considerata solo in minima parte.
- Lo studio ATS 2014 aveva evidenziato un **aumento del consumo di farmaci** nella popolazione esposta: «*Le analisi effettuate attraverso l'indicatore Prevalenza d'Uso (PU) hanno evidenziato la presenza di un contenuto eccesso di consumo di farmaci di classe A02 (disturbi gastrici) nell'area esposta rispetto all'atteso, sia per le donne che per gli uomini, in tutti gli anni considerati...E' apparso altresì un moderato eccesso di consumo, variante tra il 10% ed il 13%, di farmaci di classe N (sedativi, ansiolitici, ipnotici, antidepressivi) nell'area esposta rispetto all'atteso, sia per le donne sia per gli uomini, in tutti gli anni considerati...*» (cfr. pagg.9 e 101). Preoccupa il fatto che tali dati siano ascrivibili al periodo 2006/2011 (cfr. pagg.65-96 del primo studio ATS), cioè a più di dieci anni fa, quando l'impatto sulla popolazione era decisamente inferiore rispetto ad oggi. Peraltro la specificazione "**moderato eccesso di consumo...**" richiamata è sicuramente un ossimoro poco adatto in uno studio scientifico (?!). La situazione attuale dovrebbe essersi aggravata, eppure nei successivi monitoraggi del periodo 2012/2017, l'eccesso di farmaci del gruppo A non emerge ed anche l'eccesso prescrittivo evidenziato nel precedente studio per i farmaci del gruppo N sembra diminuire, attesa la diluizione del campione come sopra evidenziato. (cfr. pag.3 di Executive Summary – Sintesi riassuntiva dei risultati relativi all'attività di monitoraggio sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell'aeroporto Caravaggio di Bergamo-Orio al Serio).

A tale proposito, tuttavia, è necessario precisare che - i risultati potrebbero essere inficiati dal fatto che - come già detto – per quanto concerne Bergamo l'area di studio ha riguardato tutta la città e non solo i quartieri più impattati di Colognola e Campagnola (cfr.pag.5 Risultati relativi all'attività di monitoraggio... Introduzione, materiali e metodi). In sostanza **l'edulcorazione dei dati** ha dato i suoi effetti.

Inoltre, per ammissione della stessa ATS, i dati relativi al gruppo N non possono definirsi significativi e possono essere messi in discussione dal momento che «*soffrono di un problema di tracciabilità, in quanto sono generalmente prescritti in categoria C (quindi anche su ricetta medica "bianca", non tracciabile all'interno delle banche dati del sistema farmaceutico regionale e nazionale). Le valutazioni qui rappresentate, pertanto,*

*potrebbero soffrire dell'impossibilità di definire le reali prescrizioni effettuate e di ciò potrebbero risentire le stime di consumo locali»* (cfr. pagg. 6 e 7 di “Risultati relativi all’attività di monitoraggio sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell’aeroporto di Orio al Serio – Introduzione, materiali e metodi”).

## **5. VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DEL PREUSO RISPETTO AI LIMITI DI INQUINAMENTO ACUSTICO. VIOLAZIONE DELLE PRESCRIZIONI URBANISTICHE COMUNE DI BERGAMO.**

Nel procedimento di VIA non si può prescindere ai fini della valutazione di impatto del progetto dalle realità urbanistiche e territoriali esistenti.

La priorità della tutela del **preuso del territorio** è del resto confermata da copiosa giurisprudenza in tema di pianificazione:

- TAR Veneto, sez. I, 18 aprile 2011, n.649 (*«Le scelte inerenti alla classificazione acustica non afferiscono al merito dell’attività pianificatoria/programmatoria del Comune, ma sono espressione di discrezionalità tecnica, ancorata all’accertamento di specifici presupposti di fatto, il primo dei quali è il preuso del territorio»*) – Si vedano anche: TAR Toscana, 12/12/2016, n.1771 - TAR Liguria, sez. I, 21/2/2007, n.354 - TAR Veneto, sez. III, 24/1/2007, n.187.

Inoltre, il **PSA al 2030**, per tutte le ragioni sopra esposte, **pone in pericolo il diritto alla salute dei cittadini del quartiere Colognola**. E’ evidente dunque che dovrà essere adottata una VIA negativa tenuto conto dei seguenti richiami giurisprudenziali:

- Corte di Cassazione civile, sez. II 12 aprile 2011, n.8367 (*«...quando le esigenze della produzione entrino in diretto conflitto con quelle del diritto alla salute ... è a quest’ultimo che va attribuita preminenza, costituendo il rispetto di tale primario diritto un limite intrinseco all’esercizio di quello di iniziativa economica e libero esercizio dell’attività imprenditoriale»*). Si vedano anche: Cass. nn.5564/10, 8420/06, 9865/05, 161/96
- Corte di Cassazione civile, sez. II 17 gennaio 2011, n.939 (*«...Nel conflitto tra esigenze della produzione, pur contemplate dall’art. 844 c.c. ed il diritto alla salute, un’interpretazione costituzionalmente orientata della norma civilistica deve attribuire necessaria prevalenza al secondo»*)

Non solo.

E’ lo stesso pianificatore locale che ha garantito il preuso della zona occupata dal Quartiere Colognola, prevedendo un limite di inquinamento acustico corrispondente alle zone residenziali classe II (livello di rumorosità massima 55 decibel).

Nel PSA 2001 di tale limite si era tenuto conto, tuttavia successivamente il Piano è stato sviluppato in violazione dello stesso.

**E’ dunque infondata l’affermazione contenuta nel Documento di risposta ENAC ad integrazione al PSA 2030, in cui si afferma la “piena conformità del PSA 2030 con gli strumenti pianificatori”, tra cui il PGT del Comune di Bergamo (doc. di risposta, p. 14).**

**ENAC, poi, contraddice se stessa in quanto, negli scenari dello Studio di Impatto Ambientale (Relazione Parte 1 pag. 95), il quartiere residenziale di Colognola risulta all’interno delle curve isofoniche dei 60 decibel.**

L'approccio del proponente rispetto alla pianificazione (sia locale che non, si pensi al Piano di Zonizzazione per cui è pendente VAS) è semplificatorio.

In maniera del tutto censurabile infatti nel Documento di risposta Enac, afferma: «*La normativa (" 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***».

E' pur vero che **L'approvazione di un progetto può comportare variante agli strumenti urbanistici, ma ciò è possibile nel rispetto dei diritti.**

Non è di certo oggetto di possibile variante, la disposizione di pianificazione acustica che prevede il limite di rumorosità di 55 decibel per le aree residenziali.

Né è possibile, attraverso un processo inverso, degradare un'area residenziale – in cui per di più sono localizzati siti sensibili – a zona di rispetto aeroportuale.

**Enac in pratica subordina le prescrizioni a tutela della salute pubblica, rispetto alle proprie esigenze di sviluppo dello scalo.**

E' dunque evidente che debba essere adottata una VIA negativa rispetto al PSA 2030.

## **6. SUL MONITORAGGIO PREVISTO NEL P.S.A. 2030.**

L'unico aspetto su cui si può in parte concordare – **e che di certo non salverebbe la proposta da una valutazione di improcedibilità o comunque negativa nel merito** – è quello riferito alle misure di monitoraggio.

Considerato che l'inquinamento acustico non è un semplice "disagio", ma un danno importante per la salute umana, il gestore aeroportuale è obbligato a implementare «*specifiche campagne di misura mediante postazioni mobili finalizzate a: - individuare una correlazione sistematica dei valori di LVA giornalieri (LVAj) con una o più postazioni fisse ... così che, al variare del clima acustico descritto da una postazione fissa, sia possibile stimare ... i valori di LVAj rispondenti nell'area della postazione mobile ad essa accomunata e correlata. - determinare sulla scorta dei dati rilevati e di concerto con ARPA Lombardia l'effettiva necessità di installazione di un sensore di tipo fisso così da fornire un controllo continuo del rumore aeroportuale mediante strumentazione fonometrica*» (Cfr. Relazione generale -RG.01 pag.107).

Tuttavia, tale monitoraggio renderebbe evidente che lo sviluppo del PSA 2030 non sarebbe possibile se non violando tutti i limiti di cui si è trattato nei motivi sopra esposti.

Analogamente, il fatto di «*monitorare contestualmente, in virtù dell'utilizzo di strumentazione mobile, **il clima acustico della zona nella sua interezza**, ovvero connesso a tutte le sorgenti acustiche presenti oltre quella aeronautica*».

**Peraltro la proposta è carente poiché non prevede specificatamente che tale intervento sia esteso al quartiere Colognola.**

Rimangono dunque le perplessità anche con riferimento a questi aspetti per cui la VIA non potrebbe che essere negativa.

## **7. SUL RISCHIO DI INCIDENTE AEREO.**

Relativamente al rischio aeroportuale, le integrazioni alla VIA appaiono poco approfondite, facendo tra l'altro riferimento al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA),

approvato dal Comune di Bergamo nell'ottobre 2019. Tali carenze erano state evidenziate anche da Codesto MATTM nella nota di richiesta di integrazioni luglio 2019.

**Il PRA di Bergamo si basa infatti su dati superati e inattuali**, dal momento che il traffico aereo considerato risale al 2011 **e l'area rischio terzi non corrisponde alle rotte realmente volate.**

Il rischio terzi cade sull'unica zona non urbanizzata situata tra Colognola e Azzano San Paolo (sul cimitero), mentre in realtà i sorvoli durante tutto l'anno insistono quasi esclusivamente sul popoloso quartiere di Colognola e sulle sue scuole. La situazione è molto evidente nel periodo estivo, laddove il numero di movimenti risulta particolarmente alto: è sufficiente un semplice controllo dei tracciati radar per verificare che la reale traiettoria seguita dagli aerei non coincide con le rotte nominali e quindi che non c'è corrispondenza tra l'area realmente sorvolata e quella indicata nel PRA come *Risk assessment*.

Crea quindi grande preoccupazione il fatto che numerosi siti sensibili, compresi alcuni ad elevatissimo affollamento (istituti scolastici, centri commerciali, abitazioni private, case di cura...) sono collocati in aree sorvolate dagli aeromobili in fase di decollo e atterraggio.

In proposito riteniamo necessario richiamare l'attenzione su due aree che a nostro avviso suscitano le maggiori preoccupazioni:

- la zona di Colognola in cui sorgono, l'uno accanto all'altro, un Istituto superiore con 1200 allievi, una scuola elementare e due scuole materne che, pur non formalmente inserite nell'area rischio terzi, sono realmente e costantemente sorvolate dagli aerei in decollo;

- il complesso commerciale di Oriocenter con il suo amplissimo parcheggio a più piani, frequentato quotidianamente da migliaia di persone, situato a circa 200 metri dalla pista dell'aeroporto ed inserito nell'area di rischio D.

Nell'eventualità di un incidente, in questi due casi le proporzioni del disastro potrebbero essere agghiaccianti.

**Preoccupazioni in tal senso erano state evidenziate anche dal Ministero dell'Ambiente nella sua Richiesta di integrazioni che così recita «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»** (nota MATTM 1 luglio 2019).

Con l'entrata in vigore della Direttiva 2014/52/UE del 16 aprile 2014 è stato previsto esplicitamente che la valutazione degli impatti comprenda la descrizione dei probabili effetti rilevanti sull'ambiente e sulla popolazione; in particolare è richiesta «una descrizione dei previsti effetti significativi del progetto sull'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti al progetto in questione» (sul punto Cons. St. Sez. IV, sentenza 13 febbraio 2020 n. 1164, p. 84 ove i Giudici richiamano anche il Codice della Navigazione (art. 715) e il collegato Regolamento Enac che recita: «... la valutazione di rischio per volumi di traffico superiori ai 50.000 movimenti/anno relativamente a

previsioni di nuovi insediamenti e per ubicazioni in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali»).

Il Consiglio di Stato nella recente pronuncia appena richiamata sottolinea anche la necessità di stimare l'entità degli eventuali danni, in caso di incidente aereo e riporta la prescrizione che il Ministero aveva inserito nella autorizzazione VIA: «l'onere in capo al proponente di ulteriormente dettagliare le indagini già contenute nel progetto e nello SLA, affinché nella successiva fase progettuale venga ulteriormente approfondito lo studio degli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei, al fine di dettagliatamente stimare le somme necessarie per eventuali indennizzi, espropriazioni o delocalizzazioni conseguenti» (p. 48 Cons. St., 1164/2020).

## 8. PROCEDIMENTO DI OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI DI CUI AL DECRETO VIA 2003 E AGLI ATTI CONNESSI. ISTANZA DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO.

Autorevole giurisprudenza ha recentemente posto l'attenzione su un aspetto rilevante affinché Codesto MATTM avvii uno dei procedimenti in epigrafe al presente motivo.

I Giudici affermano che «**sempre più spesso l'efficacia del provvedimento di VIA è sottoposta ad una serie di "prescrizioni"**, talora correlate anche agli esiti della consultazione del pubblico...omissis...*la VIA si presenta come una "autorizzazione a struttura aperta", con prescrizioni correlate alla complessità della vicenda di interesse*» (Cons. St. Sez. IV, sentenza 13 febbraio 2020 n. 1164, punto 25, p. 65-66, cfr. (TAR Lazio, Sez. II, sentenza n. 32176 dell'8 settembre 2010).

Di conseguenza, «**l'attività di monitoraggio e controllo ambientale, successiva al rilascio del provvedimento di VIA, ha formato oggetto, tra le altre, delle modifiche apportate alla direttiva 2011/92/UE dalla direttiva 2014/52/UE del 16 aprile 2014**. In tal senso, il considerando n. 35 ha posto l'attenzione sulla necessità per gli Stati membri di procedere alla "definizione di procedure adeguate in materia di monitoraggio degli effetti negativi significativi sull'ambiente derivanti dalla costruzione e funzionamento di un progetto anche al fine di identificare effetti negativi significativi imprevisi, così da poter adottare opportune misure correttive...»». La nuova direttiva, in particolare, valorizza il ruolo delle misure di monitoraggio, che dovranno essere descritte sia in sede di studio di impatto ambientale che in sede di provvedimento di VIA» (p. 66, sent. cit.).

«la nuova formulazione dell'art. 25, comma 4, del d. lgs. n. 152/2006, prevede che il provvedimento di VIA contenga eventuali e motivate "condizioni ambientali" che definiscono, tra l'altro, le misure per il monitoraggio degli impatti ambientali significativi e negativi. **All'autorità pubblica competono poi le "verifiche di ottemperanza" delle condizioni ambientali, allo scopo di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisi e di adottare le opportune misure correttive (art. 28, comma 2)**» (p. 67 sent. cit.).

Ed infine, «le prescrizioni, come osservato in dottrina, sono dunque regole finalizzate a mitigare l'impatto di un progetto sull'interesse ambientale assunto come oggetto di prioritaria attenzione da parte del decisore pubblico, sulla base della misurazione del tipo di impatto qualitativo e quantitativo derivante dall'attività assentita» (p. 67 sent. cit.).

Già si è rilevato che il progetto autorizzato con VIA nel 2003 è stato sviluppato in violazione delle previsioni contenute nel PSA 2001 (**doc. 9 Focus point sul Caravaggio**). Si sono superati i limiti di traffico e di volumi e le previsioni in termini di inquinamento acustico e ciò comporta una situazione intollerabile (si rinvia al paragrafo 4).

Il progetto attualmente viola la prescrizione sui limiti di inquinamento acustico per le aree urbanizzate prevista nella pianificazione (si rinvia al paragrafo 5).

Nel quartiere Colognola del Comune di Bergamo è ormai misurabile un inquinamento acustico tipico delle fasce aeroportuali.

**La situazione è ancora più incomprensibile se si considera che:**

- **il Decreto VIA n. 677/2003, a pag. 24 recita: «Le prescrizioni del presente decreto sono soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lombardia»** e poi precisa: *“Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia nell'allegato Sub “A” alla delibera regionale 12564»;*
- nell'Allegato Sub “A” della Delibera regionale citata, a pag. 54, si legge: – 10.3 Conclusioni. *“... Si ritiene opportuno proporre la stipula di un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti (Ministero dell'ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni) con le seguenti finalità:  
a) esercitare l'alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale;  
.....  
c) assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi e ai sistemi di monitoraggio e la predisposizione degli elaborati di dettaglio relativi ad ulteriori interventi di mitigazione che dovessero risultare necessari in seguito agli esiti del monitoraggio stesso; assicurare l'alta sorveglianza sulla realizzazione delle attività indicate, il tutto con particolare riferimento a quanto evidenziato .... in merito alla componente rumore”.*

**Si chiede dunque a Codesto Ministero dell'Ambiente di avviare un procedimento teso all'ottemperanza di quanto stabilito in sede di procedimento di VIA 2003 nonché dei limiti previsti dalla pianificazione.**

Inoltre è inevitabile sollecitare la dovuta trasparenza nei dati e l'apertura dell'accesso alle informazioni e chiedere che anche il pubblico venga messo a conoscenza del contenuto della **Nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE** del 13.07.2015 della Struttura VIA di Regione Lombardia, per dare ai cittadini la possibilità di effettuare le necessarie valutazioni in merito al rispetto dei loro diritti e della normativa vigente<sup>1</sup>.

Stando così le cose, appare stridente quanto afferma il Proponente: *«la nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE del 13.07.2015 della Struttura VIA di Regione Lombardia in riscontro alla nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la quale si richiedeva a detta struttura un aggiornamento sulla verifica di ottemperanza, ha comprovato l'osservanza da parte della Società di gestione delle prescrizioni di natura ambientale in termini di realizzazione di quelle previste opere di mitigazione e compensazione ambientale correlate agli interventi di sviluppo infrastrutturale effettivamente realizzati (al netto delle prescrizioni che non erano in capo al gestore e di quelle non attuabili per ragioni non dipendenti dal gestore)».*

Va evidenziato che l'Associazione degli abitanti del quartiere Colognola ha cercato, nel corso degli anni, di porre all'attenzione di Codesto Ministero, della Regione e di altre autorità le criticità di una tale situazione.

---

<sup>1</sup> Invero, di pochi giorni fa la notizia che la Commissione Europea ha inviato all'Italia una lettera di **costituzione in mora** per le numerose **carenze riscontrate** nel recepimento della direttiva UE 2014/52, incentrate in particolare **sulle modalità di partecipazione del pubblico ai procedimenti VIA e VAS** e sui sistemi messi in atto per evitare conflitti di interesse. Confidiamo che l'Italia si adegui presto alle indicazioni dell'Unione Europea e accolga anche la nostra richiesta.

Nel gennaio 2012, 11 sindaci degli intorni aeroportuali inviarono una diffida a Sacbo, sollecitandola a rispettare il limite di 68.570 movimenti.

## **9. SULLA NECESSITÀ DI AVVIARE UN PROCEDIMENTO PER VALUTAZIONE DI IMPATTO SANITARIO (VIS) E SULL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO. APPROFONDIMENTI E RAPPORTI SCIENTIFICI. L.R. LOMBARDIA N. 5/2010.**

La “*Relazione generale (RG.01)*” (a pag. 101 e seguenti) evidenzia le **difficoltà** incontrate **nella valutazione degli indici di rischio per la salute umana** e sottolinea “*come l'applicazione dell'approccio epidemiologico richiede, ancora prima di poter definire l'eventuale incremento di esposizione della popolazione, la ricostruzione degli scenari espositivi attraverso l'utilizzo di interviste, l'elaborazione dei dati di mortalità e morbosità della popolazione (non solo di quella esposta ma anche del campione di riferimento), l'analisi di tutti i fattori presenti sul territorio di interesse che potenzialmente concorrono all'esposizione della popolazione. Tale attività, chiaramente a cura del Servizio Epidemiologico dell'ATS, per essere ritenuta attendibile, deve prevedere necessariamente l'analisi dei suddetti dati relativi ad un arco temporale che copre diversi anni, se non decenni.*”

Premesso che:

- **i principi cardine del diritto ambientale sono quelli della prevenzione e della precauzione;**
- la migliore politica ambientale consiste nel prevenire gli effetti negativi legati alla realizzazione dei progetti anziché combatterne successivamente gli effetti talvolta nefasti;
- la letteratura scientifica riconosce che l'attività aeroportuale provoca danni alla salute;

si sollecita codesta Commissione ad **innestare nella procedura di VIA** per l'aeroporto Caravaggio **la Valutazione di Impatto Sanitario (VIS)**, le cui linee guida sono state adottate con decreto ministeriale il 27 marzo 2019, per rispondere al D. Lgs. 104/2017, che ha recepito la Direttiva Europea 2014/52/UE.

Le “*Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali*» della Regione Lombardia (obbligatorie per i progetti sottoposti alla procedura di VIA regionale ex L.R. Lombardia 5/2010 e consigliate per quelli la cui valutazione è di competenza del MATTM per i quali sia richiesto/previsto il parere della Regione Lombardia) offrono indicazioni utili in merito, partendo dal presupposto che la Salute è “*uno stato di completo benessere fisico, psichico, e sociale, e non semplicemente assenza di malattia*”.

Nel difficile periodo di emergenza Covid-19 che stiamo vivendo, tutti ci stiamo rendendo conto che **la salute è il valore prioritario perché è la sola risorsa che ci permette di condurre una vita “produttiva” sotto tutti gli aspetti: personale, sociale ed economico.**

La VIS dovrà stimare gli impatti complessivi che la realizzazione e l'esercizio del progetto PSA 2030 potranno procurare alla salute della popolazione, andando ad integrare l'ormai datato *Studio epidemiologico della ATS di Bergamo*, che aveva preso in considerazione un periodo temporale ristretto, in cui i movimenti aerei annui erano il 40% circa in meno rispetto ai 95.375 movimenti del traffico 2019.

Proprio per evitare che anche a Bergamo si ripetano le drammatiche situazioni verificatesi in altre realtà italiane (Ilva di Taranto, Eternit di Casale Monferrato, Caffaro di Brescia, ecc...) occorre rispettare i principi della prevenzione e della precauzione e attuare interventi efficaci quando le criticità sono forse ancora gestibili e non quando i danni diventano irreparabili e la situazione si incancrenisce. La migliore politica ambientale consiste proprio nel prevenire gli effetti negativi legati alla realizzazione dei progetti, anziché combatterne successivamente gli effetti.

I danni alla salute causati dal traffico aereo non derivano dalla semplice “*percezione*” della cittadinanza, ma da dati oggettivi, come sottolineato da ISPRA nelle sue osservazioni alla procedura di VAS per il “Caravaggio”, dove si legge: «...*Un aeroporto è un sistema complesso che può determinare un impatto significativo sull'ambiente e sulle condizioni di salute dei lavoratori aeroportuali e della popolazione residente...*».

D'altro canto, il trasporto aereo genera emissione di inquinanti nell'aria che sono direttamente proporzionali al numero di movimenti aerei giornalieri. La dispersione degli agenti inquinanti dipende a sua volta da una serie di variabili meteorologiche, a cominciare dalla presenza di venti, dalla loro forza e direzione. Purtroppo è risaputo che nella pianura padana si verifica sempre più frequentemente il fenomeno del ristagno negli strati più bassi dell'atmosfera, con il conseguente effetto tipico delle camere a gas (inversione termica).

In questi giorni particolarmente difficili per il territorio bergamasco, apprendere che “*lo smog aumenta la mortalità del coronavirus*” accresce le preoccupazioni. A lanciare l'allarme è l'Epha, l'alleanza europea per la salute pubblica, che spiega che lo smog nelle aree urbane causa ipertensione, diabete e altre malattie respiratorie e questo potrebbe portare a un maggior numero di morti complessive. Mancano ancora studi scientificamente validi sull'epidemia in corso, ma vi sono dei precedenti che possono far pensare a un legame stretto tra smog e mortalità da Covid19. (<https://europa.today.it/ambiente/coronavirus-smog-morti-lombardia.html>)

**Il proponente ENAC non ha prodotto la documentazione necessaria riguardo questo aspetto e il monitoraggio fa riferimento solamente ad un periodo limitato (troppo) e cioè una settimana di novembre 2019 caratterizzato da condizioni meteorologiche particolarmente piovose (?!).**

**Un siffatto lavoro non può che apparire inadeguato, inconferente ed in contraddizione con la letteratura scientifica internazionale che riconosce la significativa incidenza del traffico aereo sull'inquinamento atmosferico<sup>2</sup>.**

---

<sup>2</sup> In “*Aeroporti e qualità dell'aria: una sintesi critica della letteratura*”- AAVV. è raccolta la più copiosa letteratura sull'inquinamento del traffico aereo e l'autorevolezza della documentazione richiederebbe quantomeno precise spiegazioni per essere smentita, argomentazioni ([http://www.epiprev.it/articolo\\_scientifico/aeroporti-e-qualita%C3%A0-dell%E2%80%99aria-una-sintesi-critica-della-letteratura-scientifica](http://www.epiprev.it/articolo_scientifico/aeroporti-e-qualita%C3%A0-dell%E2%80%99aria-una-sintesi-critica-della-letteratura-scientifica))

Le conclusioni riportate nella *Sintesi critica della letteratura* (che si citano testualmente) potrebbero aiutare a fare chiarezza, se opportunamente verificate da enti/organismi competenti e indipendenti: «*Il contesto specifico in cui l'aeroporto si colloca e i volumi di traffico sono elementi decisivi per stabilire l'impatto potenziale dell'infrastruttura ... Per stimare quantitativamente il contributo dell'aeroporto, appare fondamentale l'integrazione di misure puntuali di inquinanti e parametri meteo, con il supporto di modelli deterministici ed empirici. Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione del materiale di particolato e ossidi di azoto (in particolare le emissioni in fase di decollo). Infatti, le misure ad alta risoluzione temporale mostrano caratteristiche uniche in relazione alla evoluzione spazio-temporale della concentrazione di NO<sub>x</sub>, di UFP e della distribuzione dimensionale delle particelle che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono rilevare adeguatamente. Per passare da una valutazione qualitativa ... a una stima quantitativa del loro contributo ai livelli osservati, occorre sviluppare modelli statistico-matematici utilizzando covariate meteorologiche e rappresentative dell'uso del*

Prima di autorizzare qualsiasi ulteriore sviluppo del traffico aereo ad Orio al Serio, dovrebbero essere misurati i livelli reali di inquinamento secondo le metodologie suggerite da ISPRA, avvalendosi di tutti gli strumenti che la più avanzata tecnologia mette a disposizione. Solo controlli costanti ed approfonditi dell'inquinamento atmosferico, nonché indagini epidemiologiche sistematiche e mirate sulle categorie più fragili della popolazione (anziani e bambini) potrebbero essere strumenti validi per tutelare realmente il territorio e la salute.

Ci pare contraddittorio e incoerente da parte del Proponente ENAC che, da una parte si adottino misure specifiche per implementare il verde nelle aree prossime allo scalo e dall'altra si insista nell'affermare che 300 aerei possono solcare ogni giorno i cieli di Bergamo senza aggravare il già pesante inquinamento atmosferico della nostra città. Non va infatti dimenticato che è tuttora in corso una procedura d'infrazione della UE contro l'Italia per la cattiva applicazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria e riguardante il superamento dei valori limite di PM10 e PM 2,5. Bergamo è tra le città che non rispetta i parametri imposti.

\* \* \*

Per i motivi di cui sopra l'Associazione *Colognola per il futuro* a.p.s., in persona della rappresentante legale,

**CHIEDE**

a codesta Amministrazione,

1. in via preliminare **dichiarare improcedibile o archiviare l'istanza di VIA** avanzata da ENAC con riferimento all'oggetto,
2. nel merito **concludere il procedimento in oggetto adottando provvedimento di VIA negativa.**

L'Associazione *Colognola per il futuro* a.p.s. **chiede** inoltre **l'avvio di un procedimento di controllo e ottemperanza** alle prescrizioni di cui alla VIA 4 novembre 2003 n. 677 rilasciata dal MATTM, o comunque di adottare ogni altro provvedimento idoneo a inibire l'attività posta in violazione della stessa degli atti ad essa connessi.

**Per l'Associazione *Colognola per il Futuro* a.p.s.**

La Presidente

Maria Camilla Colnago

Bergamo, 20 aprile 2020.



**Figura 1** - Impatto visivo di un **atterraggio sull'Oratorio San Giovanni Bosco** nel quartiere di Colognola. Il PSA 2015-2030 ipotizza 38 atterraggi al giorno. (Foto scattata nel 2018)



**Figura 2 - Atterraggio su Colognola (Bergamo):** il quartiere conta circa 6.000 abitanti, cui vanno sommate le 2.000 presenze giornaliere delle numerose scuole. Altri siti sensibili presenti a Colognola: due case di riposo (ospedali/RSA), una casa famiglia per malati psichici, un auditorium, una chiesa parrocchiale, un oratorio, un centro sportivo, un centro anziani e quattro parchi pubblici. (Foto scattata nel 2019)

## **Documenti allegati:**

Doc. 1 – Dati personali del soggetto che presenta le osservazioni

Doc. 2 – Copia del documento di riconoscimento in corso

Doc. 3 – Decreto di VIA n. 677 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio  
4 novembre 2003

Doc. 4 – Conferenza di servizi 29 settembre 2004 (procedimento di conformità urbanistico-edilizia ex art. 81 DPR 616/77)

Doc. 5 – Decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - 18  
novembre 2005 (autorizzazione ex art. 81 DPR 616/77)

Doc. 6 – Piano di azione Sacbo 2018 – Sintesi non tecnica

Doc. 7 – Bollettino mensile di informazione della Rete di monitoraggio del rumore,  
pubblicato da SACBO nel dicembre 2019

Doc. 8 – PSA 2002-2015: p. 11

Doc. 9 – “*Focus point sul Caravaggio*” presentato dall’Associazione come allegato 3 alle  
Osservazioni alla VIA

Doc. 10 - PSA 2001: sviluppo a est

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**CONSIDERATO** il parere di compatibilità ambientale espresso, in data 11 luglio 2000 n. 5126, con il quale si esprimeva parere interlocutorio negativo sul progetto per il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio;

**VISTA** la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Orio al Serio, da realizzarsi in Comune di Bergamo, Azzano San Paolo, Grassobio e Seriate (BG), presentata dalla Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A. con sede in via Aeroporto 13, 24050 Orio al Serio (BG), in data 26 febbraio 2002;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A. in data 9 gennaio 2003;

**VISTA** la delibera n. 12564 della Regione Lombardia del 28 marzo 2003, pervenuta il 3 settembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/414/19738 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 giugno 2003, pervenuta in data 13 giugno 2003, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 204 dell’Autorità di Bacino del Fiume Po del 27 febbraio 2003, pervenuto in data 5 marzo 2003, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 550 positivo con prescrizioni formulato in data 31 luglio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell’impatto ambientale, a seguito dell’istruttoria sul progetto presentato dalla Società per l’aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A.;

**VALUTATO** sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto, e dei contenuti dello studio di impatto ambientale e delle osservazioni pervenute, che:

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale di Orio al Serio elaborato nel 1998 si concretizzava in un progetto di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e di razionalizzazione del funzionamento dell’area operativa e di assistenza al volo (ILS III categoria), per far fronte alle pressanti esigenze di traffico in continua crescita. Il Piano prevedeva un aumento di sedime di 6 ha, pari al 2% di quello allora occupato. Questo aumento teneva conto della compensazione dovuta alla sdemanializzazione di una porzione di sedime localizzata ad est dell’abitato di Orio al Serio, a cui si preventivava di cedere l’area al fine di raggiungere gli standard urbanistici relativi al verde pubblico;
- l’ampliamento riguardava in gran parte la striscia di territorio parallela alla pista, a settentrione della stessa, dal lato della testata 29. Si trattava di un ampliamento richiesto soprattutto per motivi di sicurezza in quanto l’area, parzialmente già di proprietà della S.A.C.B.O., era in parte utilizzata a discarica abusiva con evidenti conseguenze sulla sicurezza dell’aeroporto (rischio di incendio, attrazione di uccelli, ecc.). Inoltre si prevedeva che l’acquisizione di tale area al patrimonio aeroportuale avrebbe impedito che si verificassero condizioni per insediamenti abusivi in prossimità delle infrastrutture di volo. Una parte dell’ampliamento del sedime interessava invece una modestissima porzione (poche centinaia di m<sup>2</sup>) dell’area interessata dalla zona artigianale di Grassobbio. Anche in questo caso le motivazioni dell’acquisizione erano da attribuire all’esigenza di tutelare gli spazi prossimi alle infrastrutture di volo da edificazioni incontrollate;
- il progetto prevedeva, in sostanza, opere da realizzare ex novo o da ristrutturare all’interno dell’attuale area di interesse ed in gran parte nell’ambito dei volumi già esistenti, nonché la realizzazione delle opere in due fasi distinte e successive, sia per motivi economico-finanziari che per motivi funzionali. Una delle scelte progettuali più evidenti del Piano, che si rifletteva chiaramente sulle opere infrastrutturali, era quella di separare nettamente il traffico merci da quello passeggeri;
- a realizzazione conclusa, l’aeroporto si sarebbe presentato, infatti, con la zona nord dedicata al traffico merci con tutte le attrezzature necessarie ed il proprio accesso indipendente, e la zona a sud, riservata al traffico passeggeri, che avrebbe utilizzato l’accesso attuale con il vantaggio, però, di essere sgravato dal transito dei mezzi di trasporto delle merci;
- nella prima fase del Piano di Sviluppo, lo sviluppo principale dello scalo avrebbe riguardato la zona “nord”, nella quale era prevista la realizzazione di infrastrutture dedicate interamente alle

merci espresse, mentre per l'area passeggeri era prevista la realizzazione di due passerelle telescopiche e relative aree di imbarco;

- nella zona sud sarebbero dovute sorgere oltre che la nuova Torre di controllo anche l'Hangar, il Capannone Merci S.A.C.B.O., la palazzina uffici e il nuovo catering;
- **l'aggiornamento progettuale del febbraio 2002** prevede l'acquisizione, in una prima fase, di: 7,3 ha in zona Campo Serio nel Comune di Seriate, 2,3 ha in zona "testata 12" della pista dell'Aeroclub (da destinare a servizi ed attività integrative, nel Comune di Bergamo). In una seconda fase: aree demaniali dell'Esercito per 26 ha; area tra l'asse interurbano e l'attuale sedime, per 53,5 ha; 5 ha in zona industriale a ridosso dell'autostrada nel Comune di Grassobbio. A piano realizzato il sedime aeroportuale occuperà una superficie complessiva di 368 ha. Il progetto introduce la rigida separazione del traffico merci dal traffico passeggeri, non solo all'interno dell'area del sedime aeroportuale, ma anche come accesso all'area dall'esterno. Tale scelta porta ad un'organizzazione dell'aeroporto distinta in due zone:
  - quella a nord occupata in prevalenza dalle infrastrutture dedicate al traffico merci;
  - quella a sud adibita al traffico passeggeri, con la realizzazione di due passerelle telescopiche e relative aree di imbarco;
- questa riorganizzazione interna comporta un ripensamento degli accessi all'aeroporto, con la destinazione dell'attuale al solo traffico passeggeri, e la creazione di due nuovi ingressi a nord, in località Seriate e Campo Serio, e di uno a sud nei pressi della zona artigianale di Grassobbio, oltre alla razionalizzazione del sistema dei parcheggi e della viabilità interna al sedime aeroportuale.
- per quanto riguarda le infrastrutture di assistenza al volo si prevede:
  - lo spostamento dell'impianto T-V.O.R. a ovest della testata 11, in Comune di Bergamo;
  - lo spostamento dell'impianto radar verso est, a maggior distanza dal centro abitato di Orio al Serio;
- il risultato atteso da questa nuova distribuzione è innanzitutto una maggior efficienza dei servizi, una circolazione più razionale dei mezzi di trasporto che accedono ai terminal aeroportuali ed una maggior sicurezza del traffico stesso, oltre ad un minor impatto sulla popolazione residente e sull'ambiente.
- l'alleggerimento del carico di mezzi che attualmente si concentrano in corrispondenza dell'ingresso sud può inoltre portare ad una riduzione del disturbo arrecato alle adiacenti zone abitate;

#### **per quanto attiene al quadro di riferimento programmatico:**

- si evidenziano alcuni aspetti:
  - il quadro regionale è caratterizzato dall'esaltazione delle sinergie fra i tre grandi scali e dall'adeguamento delle infrastrutture per l'accessibilità, compreso il collegamento ferroviario con ciascun aeroporto e quello reciproco tra gli aeroporti stessi;
  - la collocazione di Orio al Serio rispetto ai due scali maggiori ne ha determinato lo sviluppo per funzioni "di supporto", concentrando un'attività di corriere internazionale, che ne

caratterizza in modo pesante il ruolo attuale e futuro, mentre la sua funzione per il trasporto passeggeri si attesta nella cosiddetta “aviazione di terzo livello”, cioè collegamenti di carattere interregionale o a bassa dimensione della domanda;

- nel complesso, lo scenario previsto nel PRS (Piano di Sviluppo Regionale) vede Malpensa come hub intercontinentale, Linate come city airport, Orio al Serio come scalo europeo e “hub cargo” specializzato in “courier”; riguardo a BS-Montichiari, esso può essere visto come scalo di supporto per assorbire il prevedibile aumento di domanda di trasporto aereo del prossimo decennio;
- il Piano di sviluppo dell’aeroporto si basa sulla prospettiva di gestire il traffico generato dal bacino d’utenza di pertinenza, il traffico charter di interesse regionale e interregionale, ed in particolare il traffico merci espresse. Il lay-out attuale non è ritenuto confacente ai moderni standard in particolare per quanto riguarda il traffico merci, tenuto conto che Orio al Serio è stato scelto da alcuni operatori come caposaldo per l’intera Italia settentrionale.
- il raggiungimento degli obiettivi del Master Plan consentirà di aumentare la capacità del sistema aeroportuale in termini di aeromobili, passeggeri, merci, e migliorare le dotazioni aeroportuali in funzione delle evoluzioni intervenute nel campo della tecnologia, della operatività e della sicurezza aeroportuale consentendo quindi di accogliere, con un alto livello di servizio, i futuri aumenti di traffico;
- l’analisi del rapporto tra il progetto e gli strumenti di pianificazione e programmazione è stata sviluppata nello studio di impatto ambientale e successive integrazioni, verificando la coerenza del progetto con gli obiettivi dei piani e programmi sia a livello trasportistico che della gestione del territorio;

#### **per quanto attiene al quadro di riferimento progettuale:**

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale di Orio al Serio, come risulta dalle tavole di progetto, realizzate da S.A.C.B.O., si concretizza nell’adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e nella razionalizzazione dell’Aerostazione per far fronte alla crescente domanda del traffico passeggeri e merci e nella realizzazione di una nuova Area Merci nella zona nord del sedime A piano ultimato, la superficie complessivamente occupata dal sedime aeroportuale sarà di circa 368 ettari.

Il Piano di Sviluppo può essere diviso in due fasi successive: 1<sup>a</sup> fase - Piano Investimenti 1998-2000; 2<sup>a</sup> fase - Piano Investimenti 2001-2015;

- la prima fase ha realizzato interventi compatibili con lo sviluppo del traffico fino al 2005; la seconda sarà finalizzata alla realizzazione degli interventi infrastrutturali e impiantistici necessari per soddisfare la domanda prevista al 2015, e comporterà, in particolare, il trasferimento in Zona Nord del Cargo Center e l’adeguamento delle infrastrutture dedicate al traffico passeggeri.

Una delle scelte progettuali più evidenti del Piano, che porta alle estreme conseguenze logiche quanto già ritenuto valido nelle elaborazioni precedenti, è quella di separare nettamente il traffico merci da quello passeggeri, scelta che si riflette chiaramente sulle opere infrastrutturali previste.

Al completamento della 2<sup>a</sup> fase l'aeroporto presenterà quindi:

- zona nord, comprendente le aree e le infrastrutture dedicate al traffico merci (Air-Courier), nonché la nuova area tecnica destinata all'ENAV con accesso indipendente da Nord/Est, e le aree e infrastrutture per attività di manutenzione degli aeromobili, pure dotate di accesso indipendente realizzato in prossimità dell'attuale ingresso dell'area militare –E.I.;
- zona sud, riservata al traffico passeggeri, che utilizzerà l'accesso stradale attuale e un accesso dedicato ai parcheggi che si diparte dall'asse Interurbano; il sistema degli accessi passeggeri risulterà sgravato dal transito dei mezzi di trasporto delle merci. Inoltre verrà utilizzato un accesso controllato dall'area industriale di Grassobbio;
- tale separazione garantirà una maggior efficienza dei servizi, una circolazione più razionale dei mezzi di trasporto che accedono ai terminal aeroportuali ed una maggiore sicurezza del traffico stesso. Inoltre, in questo modo, si ridurranno sostanzialmente gli impatti sulle zone abitate limitrofe all'aeroporto (in particolare sull'abitato di Orio);
- il Master Plan 2001, come già quello del 1999, prevede una razionalizzazione dell'area Sud e la realizzazione di una nuova area a Nord, destinata alle merci delle ditte Air-courier, ai servizi tecnici e servizi di supporto, con un nuovi accessi viabilistici dedicati.  
Viene quindi confermata la specializzazione delle due aree: quella Sud per i servizi adibiti al trasporto passeggeri e delle piccole merci “sottopancia”, quella Nord attrezzata per il trasporto delle merci postali e courier;
- la riorganizzazione funzionale dell'area sud è soggetta ad una riorganizzazione snellendo le funzioni presenti allo stato di fatto; in quest'area si possono distinguere:
  - zona terminal passeggeri:
    - sono previsti ampliamenti dell'aerostazione, parcheggi a raso per auto e bus differenziati per le permanenze brevi, medie e lunghe ed un parcheggio multipiano.
  - zona direzione S.A.C.B.O. e suoi servizi:
    - è prevista una riorganizzazione della zona con la realizzazione di una nuova palazzina uffici, con due piani interrati destinati a parcheggi (accanto all'attuale Torre di controllo, che verrà utilizzata come uffici operativi), l'ampliamento del fabbricato della mensa, la previsione di varchi doganali (per la presenza dei capannoni merci S.A.C.B.O.) ed un parcheggio a raso per gli operatori e gli autocarri; sono previste in parte le demolizioni dei capannoni prefabbricati dislocati parallelamente al nastro autostradale;
  - zona di manutenzione ed ulteriori servizi di supporto:
    - sono mantenuti gli attuali servizi – VVF, impianti di depurazione, piazzali e cisterne carburanti, e fabbricati per la manutenzione – e ampliata la zona petrolieri, realizzato un capannone merci e un'isola ecologica;
  - oltre ad un nuovo ingresso sul territorio di Grassobbio dedicato alle piccole merci “sottopancia”, è prevista l'acquisizione di un'area di circa m<sup>2</sup> 50.000 attualmente di proprietà privata. Il PRG Comunale prevede in questo sito infrastrutture di servizio aeroportuale, tuttavia l'area, che confina su due lati con il sedime, è interessata dai vincoli delle servitù aeronautiche.

- la riorganizzazione funzionale dell'area nord recependo le indicazioni fornite dal Ministero dell'Ambiente con il decreto interlocutorio negativo, prevede lo spostamento verso est del layout del nuovo Piano di Sviluppo, in posizione baricentrica dell'aeroporto, accorpando l'area militare dell'Esercito e tutta l'area occupata da T/VOR/DME. Questa soluzione consente di allontanare tutte le attività connesse al Cargo Center dal centro abitato del comune di Orio al Serio, senza però arrecare ricadute negative sugli abitanti posti ad est dello scalo (in Comune di Seriate): in particolare:
  - nella zona tecnica:
    - sono previsti interventi di ristrutturazione degli hangar esistenti e la realizzazione di nuovi, per la manutenzione degli aeromobili;
  - nella zona per i servizi di supporto nord-ovest:
    - in questa zona gli interventi in progetto sono rivisti rispetto al piano del '97/'99 in quanto si tiene conto del protocollo d'intesa stipulato tra S.A.C.B.O. ed il Comune di Orio al Serio; non sono previste altre attività operative oltre a quelle esistenti e sono previsti un parcheggio remoto per passeggeri, due fabbricati per i servizi di supporto e un'area da destinare a verde attrezzato in sub-concessione al Comune di Orio al Serio e la realizzazione di collinette per il contenimento del rumore;
  - nella zona di supporto:
    - l'area corrisponde a parte del sedime dell'area militare dell'Esercito; vengono ristrutturati i capannoni esistenti e realizzate aree di parcheggio e ampliato l'esistente deposito carburanti;
  - nella zona merci:
    - la zona sarà definita da nuovi edifici per gli uffici ed i servizi, da capannoni per gli Air-courier e postali, parcheggi e piazzali per il carico e lo scarico lato terra. Sono previsti inoltre un nuovo piazzale aeromobili, tra i nuovi fabbricati e la pista, che va ad ampliare il piazzale esistente, tre nuovi raccordi ed una via di rullaggio, un nuovo varco doganale a servizio della nuova strada delle merci di penetrazione est prevista tra il raccordo stradale dell'asse interrurbano e la nuova area merci all'interno del sedime aeroportuale (zona Campo Serio);
- per quanto riguarda gli impianti di radioassistenza, il piano prevede la realizzazione di una nuova torre di controllo in una posizione più idonea per il controllo del traffico dei velivoli in movimento da e per il piazzale passeggeri nonché merci, e prevede altresì un impianto radar di avvicinamento, nonché lo spostamento del T-V.O.R., ad ovest della testata 11 in comune di Bergamo. L'assistenza radar attuale fornita da Milano Radar non consente il vettoramento degli aeromobili e il monitoraggio nelle fasi finali e iniziali degli atterraggi e decolli. Il Piano prevede anche, su indicazione della Regione Lombardia, di vincolare tutta l'area in zona Campo Serio tra l'Asse Interurbano e l'attuale sedime aeroportuale, al fine di evitare nuovi insediamenti residenziali sull'area stessa. L'area da vincolare (circa 536.000 m<sup>2</sup>) è prevista in acquisizione, e parte di essa verrà destinata agli impianti di volo e di radioassistenza, nonché alla realizzazione di un accesso dedicato alla zona merci e alla zona delle infrastrutture di volo; a questa va aggiunta un'altra area che era prevista in acquisizione già dal precedente Piano del 1999 (per

circa m<sup>2</sup> 73.000); è stata altresì acquisita un'area di 23.000 m<sup>2</sup> circa in zona testata 12 della pista dell'Aeroclub, da destinare ad attività e servizi integrativi della funzione aeroportuale, per la futura realizzazione di un accesso all'area tecnica (già prevista in acquisizione nel precedente piano di Sviluppo);

- il piano di sviluppo aeroportuale per la Zona Sud prevede come strutture e servizi prevalenti quelli per il terminal passeggeri; nello specifico è previsto:
  - l'ampliamento della attuale aerostazione da dotare di due nuovi finger;
  - parcheggi a raso per auto e bus differenziati per le permanenze brevi, medie e lunghe;
  - la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano per passeggeri;
- viene confermato l'ingresso principale nella posizione attuale, ma viene realizzato un ingresso dedicato ai parcheggi passeggeri;
- viene localizzata la stazione ferroviaria completamente interrata – nell'area attualmente utilizzata come parcheggio a pagamento – per l'ipotesi di collegamento con la stazione ferroviaria di Bergamo, prevista dalla Regione Lombardia;
- la zona per la direzione e servizi S.A.C.B.O./compagnie aeree è prevista nell'area che attualmente comprende la TWR e il parcheggio a raso. Sono confermati i fabbricati della mensa e del catering nonché i fabbricati degli impianti tecnologici generali, i prefabbricati destinati alle aziende courier e il parcheggio dei dipendenti S.A.C.B.O., Enti di Stato e altri operatori; Il Piano di sviluppo prevede:
  - la realizzazione di una nuova palazzina uffici e parcheggi interrati multipiano per dipendenti S.A.C.B.O. e Enti di Stato (accanto alla attuale TWR –che verrà adibita a uffici operativi -, prevista invece in Zona Nord come nuova struttura);
  - l'ampliamento del fabbricato della mensa e da destinare alla sola ristorazione anche per aeromobili;
  - la demolizione dei prefabbricati destinati alle aziende courier per la realizzazione di un fabbricato per servizi di supporto;
  - un nuovo varco doganale come spostamento dell'attuale;
  - la ristrutturazione dei fabbricati merci S.A.C.B.O., in adiacenza del piazzale Sud, con la conferma dell'area a parcheggio per gli autocarri;
  - la conferma dei fabbricati per gli impianti tecnologici generali e courier;
  - un nuovo accesso dedicato all'area manutenzione e merci S.A.C.B.O. da realizzarsi dalla viabilità ordinaria esistente nel Comune di Grassobbio-zona industriale;
  - la demolizione dei fabbricati attualmente adibiti a depositi/magazzini: l'area verrà destinata a piazzale carico/scarico;
- viene confermata la zona Merci S.A.C.B.O., ampliata a ristrutturata (attualmente occupata dalla DHL) con un hangar – capannone, un parcheggio per gli operatori e il varco doganale per il controllo delle merci di sottobordo; l'attuale capannone DHL viene riconvertito in hangar per la manutenzione degli aeromobili;
- la zona tecnica di supporto, che comprende i VVF, la zona petrolieri, gli impianti di depurazione ed il bunker per i bagagli sospetti, viene confermata; è prevista la realizzazione di una nuova

isola ecologica e l'ampliamento del piazzale dei VVF prospiciente il piazzale Sud, e la realizzazione di un nuovo capannone;

- è prevista inoltre la ristrutturazione dei capannoni in confine Sud paralleli alla autostrada;
- in confine Sud con la zona industriale di Grassobbio e parallelamente al raccordo di attesa pista T29, sono previste nuove barriere fonoassorbenti in CLS;
- in zona Nord è prevista la realizzazione di una zona merci di circa 120.000 m<sup>2</sup>, di una zona tecnica di circa 75.000 m<sup>2</sup>, di un'area per servizi di supporto di circa 116.000 m<sup>2</sup> e di un'area a verde di circa 54.000 m<sup>2</sup>, all'interno del sedime aeroportuale ricomprendendo anche l'area militare dell'Esercito. – area demaniale prevista in acquisizione in II fase – ; è prevista una superficie coperta di progetto di c.a. 80.000 m<sup>2</sup>;
- a differenza di quanto previsto nel Master Plan del 1999, il nuovo lay-out prevede lo sviluppo del Cargo Center verso Est, in una posizione baricentrica all'aeroporto, allontanandolo così dall'abitato di Orio al Serio interessando i terreni in uso all'Esercito; non si verifica nessuna variazione sostanziale alle volumetrie già previste, ad eccezione dei tre capannoni che dalla zona sud vengono trasferiti a quella Nord. Per l'area merci è quindi prevista la realizzazione di: palazzine per uffici e per servizi; capannoni Air Courier; tettoie per il carico e lo scarico e per il ricovero dei mezzi di rampa; la realizzazione parcheggi ed aree destinate al carico e allo scarico delle merci;
- è previsto inoltre per l'area tecnica: la demolizione di fabbricati dismessi della caserma militare e di vecchi hangar dichiarati non agibili; la manutenzione degli hangar esistenti e la realizzazione di nuovi; la realizzazione di un'area per la manutenzione degli aeromobili;
- per l'area servizi di supporto è prevista: la demolizione di alcuni fabbricati insistenti sull'area militare; l'ampliamento del deposito carburanti; il riutilizzo di alcuni capannoni attualmente utilizzati dall'Esercito; la realizzazione di collinette verdi per l'abbattimento dei rumori
- per la nuova zona merci è previsto, come già evidenziato “la riorganizzazione funzionale: area nord”, un nuovo accesso da realizzarsi in zona Campo Serio con una bretella di connessione all'attuale svincolo con l'Asse Interurbano (nel territorio di Seriate); la nuova strada è ricompresa in un'area più vasta prevista in acquisizione. Tale accesso separato dovrebbe allontanare dai centri abitati e dai punti della viabilità già nevralgici il traffico pesante delle merci;
- il piano di sviluppo prevede la realizzazione di un nuovo ingresso dedicato alle maestranze in servizio presso il Cargo Center, ubicato a Nord-Est dell'area militare dell'Esercito; tale accesso viene messo in connessione con la viabilità principale dallo svincolo esistente dell'Asse Interurbano (S.S. 42) zona Boccaleone (nel territorio di Bergamo). Nel Piano del 1999, tale accesso doveva essere invece l'ingresso principale al Cargo Center
- a ridosso dell'abitato del comune di Orio al Serio, nell'area a sud-ovest della Caserma della Polizia di Stato, che il Master plan del 1999 destinava a servizi di supporto, è prevista in parte una zona ricreativa (circa mq 14.000) – sub-concessa al Comune di Orio al Serio, separata dalla zona aeroportuale da collinette verdi per l'abbattimento dei rumori, ed in parte la realizzazione di

un nuovo parcheggio remoto per i passeggeri. E' quindi prevista la demolizione di fabbricati dismessi dell'Aeronautica Militare, e di vecchi hangar dichiarati non agibili;

- in zona Nord, sul confine est del sedime aeroportuale, a ridosso del confine amministrativo del Comune di Seriate, è prevista la realizzazione della nuova struttura per la TWR, servizi ATC e uffici di ENAV;
  - la conferma dell'attuale Elinucleo dei Carabinieri e della caserma della Polizia di Stato;
  - la realizzazione di una nuova caserma della Guardia di Finanza nella zona tecnica nelle immediate vicinanze della caserma P.S., e non più nella zona dell'Aeroclub, come previsto nel 1999;
  - la conferma dell'attuale struttura aeroportuale dell'Aeroclub – pista, piazzale, hangar e fabbricati per servizi di supporto. E' previsto il nuovo impianto radar, spostato più ad est rispetto a quanto stabilito nel Master Plan 1999, in un'area che attualmente è al di fuori del sedime aeroportuale ma ricompresa in un'area più vasta prevista in acquisizione;

**in riferimento ai piazzali ed alle infrastrutture di volo sono previsti:**

- lo sviluppo del piazzale aeromobili verso est, per allontanare dall'abitato di Orio al Serio le attività aeronautiche legate al Cargo Center, a differenza di quanto previsto nelle precedenti versioni del progetto;
- nessuna modifica alla pista di volo, che mantiene le dimensioni attuali: 3024 m x 45 m;
- riqualificazione di una porzione del piazzale passeggeri;
- realizzazione di una holding bay con la formazione della piazzola de-icing;
- la realizzazione di nuovi raccordi centrali (e non più in testata) tra la pista ed il nuovo piazzale merci (zona Nord), che consentono di allontanare i movimenti al suolo degli aeromobili dall'abitato di Orio;
- la realizzazione di una nuova via di rullaggio a nord della pista;
- la realizzazione del nuovo piazzale merci in zona Nord e la manutenzione con ampliamento di quello attuale a ridosso dell'Elinucleo dei carabinieri – quest'ultimo intervento è già realizzato, per una superficie complessiva, compreso quello già esistente, di 340.000 m<sup>2</sup>. Il Piano prevede, come prima fase, l'acquisizione di un area in territorio di Seriate – zona Campo Serio – da destinare a zona per le infrastrutture di volo e di radioassistenza di circa 73.000 m<sup>2</sup> (già prevista in acquisizione dal precedente piano di Sviluppo del 1999), e l'acquisizione anche di un'altra di 23.000 m<sup>2</sup> circa in zona testata 12 della pista dell'Aeroclub, da destinare ad attività e servizi integrativi della funzione aeroportuale, per la futura realizzazione di un accesso all'area tecnica, ricadente nel comune di Bergamo (anche questa prevista in acquisizione dal precedente piano di Sviluppo); in una seconda fase è prevista l'acquisizione delle aree demaniali dell'Esercito (di circa 260.000 m<sup>2</sup>), e dell'area tra l'Asse Interurbano e l'attuale sedime aeroportuale, per una superficie di circa m<sup>2</sup> 535.000, per la futura realizzazione dell'accesso alle infrastrutture delle merci Air-Courier (già citato in precedenza) e dei nuovi impianti di radioassistenza; in oltre è prevista l'acquisizione di altri m<sup>2</sup> 50.000 circa in Comune di Grassobbio, in zona industriale tra l'autostrada e l'attuale sedime aeroportuale, per la realizzazione di un nuovo accesso all'area manutenzione e merci S.A.C.B.O;

**per quanto attiene al quadro di riferimento ambientale:**

- **in riferimento agli impatti sull'atmosfera** le analisi concernenti tale componente sono state condotte mediante lo sviluppo di simulazioni, le quali hanno considerato le concentrazioni di (CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM) previste in condizioni atmosferiche medie e critiche per la dispersione degli inquinanti in atmosfera.

Le previsioni numeriche indicano che dalla realizzazione delle opere di ampliamento dello scalo aeroportuale conseguono impatti di segno negativi/positivi sulla qualità dell'aria. Il peggioramento della qualità dell'aria verificato per gli indicatori monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e composti organici volatili (COV) è in generale contenuto e compatibile con gli standard di qualità dell'aria, fatta eccezione per alcuni punti in cui le concentrazioni di NO<sub>2</sub> possono superare nello scenario critico 2015, lo standard orario di riferimento. Questa evenienza può coinvolgere micro aree distanti dalle aree residenziali di Orio al Serio e Seriate e intervenire, per tempi limitati a poche ore, sull'esposizione personale degli utenti e degli addetti dell'aeroporto;

- **in riferimento all'inquinamento acustico**, alla luce degli incrementi di traffico superiori alle previsioni considerate nel SIA 1997, il Proponente ha provveduto all'inizio del 2000 alla rielaborazione delle fasce LVA per gli scenari di traffico attuale al 2000, al 2005 e al 2015 ed ha avviato un piano organico di approfondimento dell'impatto da rumore, finalizzato ad acquisire nuovi elementi di conoscenza sui fenomeni fisici di propagazione del rumore e sulle opzioni tecniche esplorabili per migliorare la "performance" ambientale nell'intorno aeroportuale.

Nel corso dell'istruttoria sono state richieste informazioni riguardanti in particolare i seguenti argomenti: caratterizzazione dello stato attuale del territorio, evidenziando eventuali situazioni di crisi già presenti e possibili interventi specifici di insonorizzazione; taratura del modello previsionale; valutazione di eventuali criticità determinate dal traffico autoveicolare indotto.

Data la necessità di introdurre nel modello di simulazione valori correlabili alle condizioni che determineranno in futuro le verifiche da parte degli enti di controllo competenti (Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, etc.) in relazione al rispetto dei limiti normativi (Decreto 9 novembre 1999 n. 476, pubblicato sulla G.U. 295 il 17.12 1999 per quanto attiene il non superamento in Zona A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A) LVA n), è stata svolta un'elaborazione sul traffico aereo per le settimane di massimo traffico comprese all'interno delle finestre temporali indicate dal Decreto 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale". Per le settimane di gennaio e aprile è stato utilizzato il traffico reale mentre, per la settimana di luglio, è stato utilizzato il traffico previsto;

- le simulazioni del rumore aeroportuale sono state svolte per lo scenario attuale di traffico 2000 e per gli orizzonti temporali 2005 e 2015, considerando le ipotesi di incremento di traffico delineate dal piano di sviluppo aeroportuale.

L'estensione in (km<sup>2</sup>) delle curve Lva24h, Lva d e Lvan è riportata nella tabella seguente.

	L <sub>VA_24H</sub>	L <sub>VA_D</sub>	L <sub>VA_N</sub>
--	---------------------	-------------------	-------------------

Scenari	60	65	70	75	60	65	70	75	60	65	70	75
<b>2000A BASE</b>	18.65	7.64	3.11	1.49	5.27	2.20	1.25	0.65	36.44	17.42	7.40	3.01
<b>2000 – 1 bis</b>	9.61	3.91	1.84	1.08	5.24	2.19	1.25	0.65	17.68	7.68	3.30	1.56
<b>2000 – 1 ter</b>	8.46	3.58	1.75	1.03	4.60	1.98	1.20	0.61	15.15	6.96	3.08	1.49
<b>2000 – 1 quater</b>	6.45	2.84	1.49	0.85	3.24	1.64	1.05	0.45	12.41	5.58	2.44	1.27
<b>2000B</b>	6.19	2.75	1.46	0.83	3.24	1.64	1.05	0.45	11.63	5.28	2.34	1.22
<b>2005A BASE</b>	7.30	3.17	1.62	0.94	3.82	1.82	1.14	0.54	13.47	6.18	2.71	1.37
<b>2005B</b>	6.89	3.01	1.55	0.89	3.73	1.80	1.13	0.52	12.60	5.75	2.52	1.29
<b>2005C</b>	6.91	2.97	1.59	0.98	3.73	1.80	1.13	0.52	12.64	5.50	2.55	1.40
<b>2005D</b>	6.95	2.97	1.59	1.00	3.75	1.79	1.12	0.52	12.69	5.52	2.55	1.41
<b>2015</b>	9.39	3.90	1.93	1.16	5.15	2.21	1.29	0.70	16.98	7.39	3.26	1.69

- il confronto tra scenari viene svolto in termini di Lva24h, l'indicatore utilizzato per la definizione dell'intorno aeroportuale e dei confini delle zone A, B e C, e di Lva n e Lva d, considerando l'estensione della superficie territoriale in cui i livelli di rumore eccedono 60 dBA, 65 dBA, 70 dBA e 75 dBA;
- la riduzione di carico emissivo sul territorio e, conseguentemente, delle aree in cui l'indice di valutazione del rumore aeroportuale assume valori superiori a 60 dBA di Lva24h, è sostanzialmente correlata alla eliminazione degli aerei più rumorosi (Capitolo 2). L'intorno aeroportuale subisce una riduzione del 67 %, passando da 18.65 km<sup>2</sup> a 6.19 km<sup>2</sup>. L'estensione delle zone A, B e C diminuisce rispettivamente del 69 % (11.01 km<sup>2</sup> → 3.44 km<sup>2</sup>), 69 % (6.15 km<sup>2</sup> → 1.92 km<sup>2</sup>) e 44% (1.49 km<sup>2</sup> → 0.83 km<sup>2</sup>);
- durante l'istruttoria tecnica al Proponente è stato richiesto di valutare la "opzione zero";
- gli esiti di questa valutazione sono riportati, in termini di impatto acustico sulla popolazione residente, nella seguente tabella:

<b>Popolazione residente per linee Isofoniche</b>					
<b>Scenari</b>	<b>ZONA A</b> 60<=LVA< 65 dB(A)		<b>ZONA B</b> 65<=LVA< 75 dB(A)		<b>ZONA C</b>
	<b>60 – 65 dBA</b>	<b>65 – 70 dBA</b>	<b>70-75 dBA</b>	<b>&gt; 75 dBA</b>	
<b>2005 Opzione Zero</b>	1274	535	6	0	
<b>Piano di Sviluppo</b>	1423	535	6	0	
<b>2015 Opzione Zero</b>	1794	760	46	0	
<b>Piano di Sviluppo</b>	1802	825	46	0	

#### *Numero di abitanti residenti nelle Zone Aeroportuali A, B, C*

- lo studio di impatto ambientale appare, con riferimento alle dimensioni dell'intervento ed alla sua rilevanza, complessivamente dettagliato e completo nella trattazione degli impatti più rilevanti.

La stima complessiva dei movimenti annui e nel giorno medio per tipologia di aeromobili, effettuato in funzione della prevedibile composizione del traffico e della capacità dei singoli aeromobili, è sintetizzata nella tabella seguente nei vari orizzonti temporali:

Scenari	DIURNI			NOTTURNI			TOTALI		
	Decolli	Atterr.	Tot.	Decolli	Atterr.	Tot.	Decolli	Atterr.	Tot.
2000	49.9524	48.8095	98.7619	7.4286	8.5714	16.0000	57.3810	57.3810	114.7619
2005	62.2407	60.8167	123.057	9.2560	10.6800	19.9360	71.4967	71.4967	142.9933
2015	92.5251	90.4082	182.933	13.7596	15.8766	29.6362	106.285	106.285	212.5695

- è stata effettuata la verifica dell'inquinamento acustico attualmente presente nell'intorno aeroportuale di Orio al Serio, in base al traffico previsto al 2 gennaio 2001, e il confronto con i dati previsionali derivati dal busy day 2000. Dal confronto tra gli scenari, svolto in termini di Lva24h, Lva n e Lva d, considerando l'estensione della superficie territoriale in cui i livelli di rumore eccedono 60 dBA, 65 dBA, 70 dBA e 75 dBA emergono le seguenti considerazioni:
    - il traffico schedulato al gennaio 2001 determina, rispetto al busy day 2000 base, un lieve aumento di superficie territoriale dell'intorno aeroportuale: la superficie passa infatti da 18.65 km<sup>2</sup> a 18.94 km<sup>2</sup> (+ 1.5 %);
    - per la Zona A, compresa tra 60 e 65 dBA di Lva 24H, è prevista una riduzione del 5.4 % di superficie territoriale (11.01 Km<sup>2</sup> 10.41 km<sup>2</sup>);
    - per le zone B e C sono previsti incrementi di superficie territoriale, rispettivamente stimati dell'ordine del 9 % (6.15 Km<sup>2</sup> 6.72 Km<sup>2</sup>) e 21 % (1.49 Km<sup>2</sup> 1.81 Km<sup>2</sup>);
- Considerando Lva notte è rilevabile un aumento generalizzato dell'impronta al suolo delle isolivello 60, 65, 70 e 75 dBA;

**CONSIDERATA** la delibera n. 12564 della Regione Lombardia del 28 marzo 2003, pervenuta il 3 settembre 2003, con la quale la Regione medesima ha:

**"PRESO ATTO che** la relazione istruttoria, allegato sub "A" al presente atto deliberativo, del quale costituisce parte integrante e sostanziale, rassegna le seguenti conclusioni:

- *l'aeroporto di Orio al Serio è parte di un sistema aeroportuale che esprime oggi una capacità sensibilmente inferiore alla domanda stimata per il breve e lungo periodo; i miglioramenti infrastrutturali previsti dal piano di sviluppo tendono ad una significativa razionalizzazione della gestione dello scalo ed ad un importante sviluppo a beneficio anche dell'intero sistema aeroportuale lombardo;*
- *La collocazione dello scalo in un delicato contesto territoriale e ambientale richiede e consiglia di identificare e quantificare - anche per approssimazioni successive durante l'attuazione del piano stesso - la soglia massima che la struttura potrà raggiungere nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio;*
- *in questo contesto, lo S.I.A. - con l'aggiornamento e le integrazioni al 2002 - rappresenta nel complesso adeguatamente, in linea generale, lo stato attuale dell'ambiente e le previsioni relative all'insieme delle componenti e dei fattori ambientali; mostra elementi da approfondire ed altri la cui conoscenza deve essere affinata, relativamente ai fattori più rilevanti (rumore e inquinamento atmosferico), attraverso azioni di monitoraggio da sviluppare nelle fasi di attuazione del piano e di esercizio futuro dell'aeroporto;*
- *per la compatibilità ambientale dell'ulteriore sviluppo delle attività aeroportuali, alla luce del*

*riconoscimento della situazione oggi esistente, del ruolo e del rilievo programmatico attribuito dalla Regione Lombardia all'aeroporto di Bergamo - Orio, si ritiene pertanto di dover formulare un insieme di proposte operative inerenti questioni ritenute cruciali per la tutela delle popolazioni e per l'attenuazione degli impatti ambientali generati dall'insediamento infrastrutturale, come esposto nel par. 10.2 della relazione istruttoria;*

- *si ritiene inoltre opportuno – per un adeguato processo di governo degli effetti sul territorio - proporre l'avvio di un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti (Ministero dell'ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo), con le seguenti finalità:*
  - *esercitare l'alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale;*
  - *avviare gli approfondimenti di carattere ambientale ed assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi ed ai sistemi di monitoraggio e controllo;*

.....  
Omissis

.....

## **DELIBERA**

1. *di esprimere al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, ai sensi del quarto comma dell'art. 6 della l. 349/1986, ed in conformità alla relazione istruttoria - Allegato "A" - parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, il parere che il piano di sviluppo dell'aeroporto di Bergamo – Orio al Serio sia ambientalmente compatibile, secondo quanto configurato nel complesso della documentazione depositata dal Proponente SACBO S.p.A. insieme allo studio di impatto ambientale e alle successive integrazioni, a condizione che sia ulteriormente approfondita la conoscenza intorno ai fattori e componenti ambientali più rilevanti (segnatamente rumore e inquinamento atmosferico), attraverso azioni di monitoraggio da sviluppare nelle fasi di attuazione del piano e di esercizio futuro dell'aeroporto;*
2. *di formulare un insieme di proposte operative inerenti questioni ritenute cruciali per la tutela delle popolazioni e per l'attenuazione degli impatti ambientali generati dall'insediamento infrastrutturale, come esposto nel par. 10.2 della relazione istruttoria;*
3. *di proporre - per un adeguato processo di governo degli effetti sul territorio - l'avvio di un accordo procedimentale tra i soggetti direttamente coinvolti (Ministero dell'ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo), con le finalità di esercitare l'alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale, avviare gli approfondimenti di carattere ambientale ed assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi ed ai sistemi di monitoraggio e controllo”;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/19738 del 4 giugno 2003, pervenuto in data 13 giugno 2003, con cui si esprime parere

favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, come di seguito riportato:

*con apposita istanza del 26.2.02 prot. n.1438 la Società S.A.C.B.O. ha chiesto la valutazione di pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, sulla nuova versione del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo / Orio al Serio, ed ha integrato la documentazione progettuale con nota del 24.5.02 prot.n.3787 e del 17.12.02 prot.n.9406.*

*Nel merito, la Soprintendenza per Beni Archeologici della Lombardia con nota n.3829 del 27/4/02 e n.3797 del 28.4.03, considerato che l'area nel suo complesso si colloca in un contesto ricco di numerosi rinvenimenti archeologici, tra i quali si ricordano una cisterna di epoca romana ubicata in un campo attiguo all'attuale area portuale, le cisterne e la necropoli tardoromana della vicina via Paderno a Seriate, alcune tombe di epoca romana nell'area stessa dell'aeroporto, nonché tratti di centuriazione nel settore sud, ha espresso parere positivo all'intervento progettato a condizione che i lavori di scavo, anche di minima entità, previsti nel settore nord (cfr. disegno n°P01, ingresso nord ovest, 95, 46, 77, 76, 75, 82, 83, 84 a, 84 b, 84 c, 6, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 78, 145, 148, 149, 43, 11, 12, 110, 30, 48, 150, 50) vengano condotti con assistenza archeologica, da ditta specializzata nel settore e sotto la direzione della stessa Soprintendenza.*

*La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, espressasi con nota n.8856- 9469-9181 del 7.6.02 e n.694-22213BB.NN. del 3.3.03, ha ritenuto il progetto del piano di sviluppo aeroportuale nel complesso compatibile sotto il profilo dell'impatto ambientale con le caratteristiche dei luoghi ed il regime vincolistico gravante sugli stessi.*

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il Piano di Sviluppo Aeroportuale di Orio al Serio a condizione che vengano integralmente recepite le richieste della Soprintendenza per Beni Archeologici della Lombardia.*

*Resta comunque salvo l'obbligo di ottemperare alle disposizioni della vigente legge di tutela D.L. 490/1999 che prevede, in caso di rinvenimenti archeologici fortuiti, l'immediata sospensione dei lavori e la tempestiva comunicazione alla Soprintendenza Archeologica competente per territorio;*

**CONSIDERATO** il parere n. 204 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po del 27 febbraio 2003, pervenuto in data 5 marzo 2003, con cui esprime parere favorevole;

*“con riferimento a richiesta di parere riguardante il progetto per il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto civile di Bergamo/Orio al Serio presentata a questa Autorità di Bacino in data 08/01/2003 e registrata con prot. N. 204, si comunica quanto segue :*

- **VISTO** il progetto di Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto civile di Bergamo – Orio al Serio, presentato dalla società S.A.C.B.O. S.p.a., presso questa Autorità di Bacino del fiume PO, in data 21.01.03 e registrato con prot. N.482;

- **VISTA** l'integrazione di progetto presentata dalla S.A.C.B.O. S.p.a il 18.02.03 e registrata con prot. N. 1184, con oggetto: documentazione integrativa relativa al viadotto in c.a. denominato "Sentiero luminoso di avvicinamento";
- **CONSIDERATO** che parte del progetto di sviluppo aeroportuale interessa aree ricadenti all'interno delle fasce A e B del fiume Serio, delimitate nel PAI;
- **PRESO ATTO CHE:**
  - per quanto rappresentato negli elaborati di progetto, le aree ricadenti nel in fascia non sono interessate da interventi ma da una semplice sistemazione a verde
  - allo stato attuale il viadotto in c.a. denominato "Sentiero luminoso di avvicinamento" attraversa il fiume Serio, e per quanto rappresentato negli elaborati di progetto è conforme alle prescrizioni ed agli indirizzi di cui alla Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B".

*Si esprime parere di compatibilità del progetto in esame con gli indirizzi e le prescrizioni del PAI."*

**preso atto che** sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

**Sig.ri Consiglieri Comunali Rita Caffi, Samuele Acquaroli, Roberto Carisconi e Romano Galbiati rappresentanti la lista "Insieme per Orio"**

**Sig. Mariangelo Alborghetti rappresentante il "Comitato aeroporto di Orio al Serio":**

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato dal proponente non è corredato dalla Sintesi non Tecnica;
- nel 1998 il Ministero dell'Ambiente aveva espresso parere interlocutorio negativo al Piano di Sviluppo aeroportuale anche alla luce delle grosse ripercussioni che l'ampliamento di circa 120.000 mq dell'Area Cargo avrebbe provocato. Attualmente il Piano di Sviluppo prevede un ampliamento della Zona Merci a nord, pari a più del doppio di quello previsto nel 1998;
- si chiede che venga nuovamente presa in esame l'interdizione al volo notturno dell'aeroporto di Orio al Serio in quanto l'aeroporto coinvolge nei coni di decollo e di atterraggio grossi quartieri della città, oltre a paesi posti a qualche chilometro;
- si invita a prendere in esame la possibilità di imporre l'uso anticipato di aerei del capitolo 3 per tutti i vettori presenti;
- non sono state ancora installate le reti di monitoraggio per il rumore e per la qualità dell'aria;
- la Commissione aeroportuale locale non ha ancora provveduto a delimitare le zone A-B-C-dell'intorno aeroportuale;
- lo studio dei potenziali rischi da eventi incidentali, valutati secondo metodologie avanzate richiesto dal Ministero dell'Ambiente, appare ancora carente;
- non sono stati presi in considerazione gli effetti delle vibrazioni in particolar modo sulle abitazioni di Orio al Serio. Tali effetti, inoltre, sono aumentati dopo la realizzazione della collinetta di mitigazione;

- nello studio di impatto ambientale non vengono presi in esame i danni economici provocati dall'inquinamento acustico ed atmosferico sul patrimonio immobiliare;

**Legambiente Bergamo O.N.L.U.S.:**

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato, invece di rispondere al parere interlocutorio negativo del Ministero dell'Ambiente, è caratterizzato da una serie di interventi che costituiscono la premessa per ulteriori sviluppi delle attività ed il conseguente aumento degli impatti sull'ambiente e sulla popolazione circostante;
- lo sfasamento del lay-out di circa 300 metri rispetto al Piano di Sviluppo Aeroportuale precedentemente presentato, non risolve il problema delle forti ripercussioni sulla qualità della vita della popolazione circostante. Infatti l'aumento del dimensionamento, da 127.000 a 300.000 mq, non può che prefigurare un aumento degli effetti negativi (traffico, inquinamento acustico ed atmosferico) invece che un contenimento come auspicato dal parere interlocutorio negativo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;
- la collocazione a nord provocherà un traffico improprio aggiuntivo dovuto al fatto che le strutture logistiche dei corrieri e dei piccoli trasportatori sono prevalentemente insediate nella zona a sud dell'aeroporto. Tale zona, tra l'altro, è posta al confine di un'area che il Comune ha destinato a zona ricreativo-sportiva;
- connesso strettamente all'area cargo, per quest'aeroporto si prefigura il destino di essere l'unico in Italia dei tre aeroporti autorizzati ai voli notturni, ad essere collocato in un'area circondata da insediamenti residenziali interessando così, sia per i coni di decollo che di atterraggio, perlomeno 10.000 abitanti;
- gli scenari di sviluppo previsti evidenziano, per il periodo notturno, un aumento generalizzato dell'impronta al suolo di tutte le curve di isolivello ed un aumento più che proporzionale rispetto al traffico totalmente previsto;
- tra le misure che meritano un approfondimento ed una definizione operativa più precisa, compaiono il miglioramento delle procedure di rullaggio e di decollo e l'individuazione dei requisiti minimi di isolamento acustico degli edifici residenziali;
- mancano i minimi dati di monitoraggio del rumore e dell'inquinamento atmosferico utili a definire il fondo e la situazione aggiornata per tentare di ricostruire un minimo di compatibilità ed il rispetto dei limiti di legge;
- appare sottovalutato il rischio di incidenti soprattutto in rapporto ai rischi potenziali ed alle necessità di evacuazione. Emergono carenze nei piani di sicurezza relativi al breve e medio periodo rispetto alle connessioni con la congestionata viabilità esistente ed al suo intasamento e/o blocco in alcuni periodi particolari;
- le uniche misure di mitigazione realizzate, tra l'altro in modo incompleto, come le due collinette (non alte al punto giusto e ancora non piantumate come previsto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio) che separano le attività aeroportuali dagli insediamenti pubblici e sociali, come scuole, centro anziani, municipio, stanno provocando un aumento delle vibrazioni nelle case adiacenti. Inoltre il raccordo R7 è troppo vicino alle abitazioni ed il parcheggio multipiano è rimasto dove precedentemente previsto;
- vanno aumentate le quote percentuali dei fondi relative a tutte le misure di mitigazione;

- si ribadisce la necessità di un contenimento del Piano di Sviluppo proposto (invece che un ulteriore aumento definito come adeguamento) e la ripartizione dei voli nell'ambito del sistema che comprende anche l'aeroporto di Brescia Montichiari che, per collocazione, non comporta gli stessi disagi.

**Città di Seriate (BG):**

esprime parere sospensivo nei confronti del S.I.A. fino a quando non verranno approfonditi ulteriormente alcuni aspetti:

- problematiche connesse con la gestione dello smaltimento delle acque reflue;
- creazione del nuovo accesso merci e della relativa strada di accesso alla nuova area merci;
- posizionamento del radar sul territorio Comunale di Seriate;
- definizione delle curve isofoniche  $L_{VA}$  ed individuazione dell'intorno aeroportuale;
- definizione delle procedure antirumore in accordo con la legislazione vigente ed instaurazione del sistema sanzionatorio nei confronti delle compagnie aeree;
- voli notturni;
- inquinamento acustico derivante dagli aeromobili al di fuori delle fasce definite dalle curve isofoniche  $L_{VA}$ ;
- incremento del traffico con conseguente aumento dell'inquinamento acustico;
- inquinamento atmosferico;
- interventi di mitigazione.

**Comune di Azzano San Paolo (BG):**

chiede che vengano approfonditi le seguenti tematiche:

- valutazione del traffico indotto sul territorio comunale di Azzano San Paolo;
- inquinamento acustico e definizione delle curve isofoniche  $L_{VA}$ ;
- inquinamento acustico connesso con i voli notturni;
- influenza del rumore connesso con l'attività aeroportuale al di fuori delle fasce definite dalle curve isofoniche  $L_{VA}$ ;
- rete di monitoraggio;
- inquinamento atmosferico;
- installazione del radar e problematiche connesse;
- mitigazioni.

**Comune di Grassobbio (BG):**

esprime parere negativo al piano di sviluppo aeroportuale presentato. Per un'eventuale revisione del parere chiede che vengano approfonditi i seguenti aspetti:

- presenza dell'accesso all'area manutenzione-merci di Via Orio;
- valutazione del traffico indotto sul territorio comunale di Grassobbio;
- inquinamento acustico e definizione delle curve isofoniche  $L_{VA}$ ;
- inquinamento acustico connesso con i voli notturni;
- influenza del rumore connesso con l'attività aeroportuale al di fuori delle fasce definite dalle curve isofoniche  $L_{VA}$ ;
- rete di monitoraggio;
- inquinamento atmosferico;

- installazione del radar e problematiche connesse;
- mitigazioni.

**Comune di Orio al Serio (BG):**

- in merito alle simulazioni delle previsioni di traffico effettuate con il modello INM 6.0 rimane non adeguatamente affrontato il problema della validazione del modello previsionale. Ovvero a seguito del monitoraggio condotto nel 1998 si ammette che esiste una "tendenziale sottostima" dei livelli sonori calcolati senza quantificare lo scostamento risultante. Ne deriva incertezza sulla validità in termini di valori assoluti di tutte le simulazioni presentate. Tale incertezza potrà essere risolta con l'attivazione della rete di monitoraggio;
- come possibile alternativa per la riduzione degli indici di valutazione del rumore aeroportuale non si fa riferimento alla limitazione del traffico notturno;
- la presentazione dei risultati della caratterizzazione dell'impatto acustico sull'abitato di Orio al Serio e della valutazione dell'influenza delle procedure di decollo, è puramente qualitativa, non vengono forniti dati numerici precisi relativi agli indici di valutazione  $L_{VA}$  ed ai SEL associati ai vari movimenti;
- l'allegato "Manuale tecnico per l'isolamento acustico degli edifici abitativi esistenti esposti al rumore" si limita a delineare gli indirizzi di massima per il miglioramento della protezione dal rumore trascurando le disposizioni del D.P.C.M. 5 dicembre 1997 senza considerare, inoltre, le indicazioni contenute nel documento "Linee guida per l'isolamento acustico degli edifici nell'intorno degli aeroporti" pubblicato nel B.U.R.L. n. 31 luglio 2001;

Richiede inoltre di fare chiarezza sui seguenti aspetti:

- rispetto dei limiti della zonizzazione acustica del comune per quanto concerne il rumore prodotto dalla attività a terra, in particolare per l'area cargo e le aree di manutenzione degli aeromobili;
- ampliamento delle strutture antirumore a tutto il perimetro aeroportuale confinante con il comune di Orio al Serio. Sarà necessario uno studio approfondito delle caratteristiche fonoassorbenti di tali strutture. Si ritiene utile impiantare del "verde" lungo tale perimetro;
- definizione di un piano di intervento per l'installazione di centraline di monitoraggio della qualità dell'aria;
- definizione di un piano di intervento per l'installazione di centraline di rilevamento acustico a presidio dell'abitato di Orio al Serio e della zona nord del paese a confine con l'area cargo e l'area manutenzioni;
- eliminazione degli aeromobili di categoria 2;
- rispetto di quanto affermato nello S.I.A. riguardo la riduzione dell'attività notturna degli aeromobili;
- compensazione da parte del proponente con standard qualitativi dei mancati introiti che questa Amministrazione avrà in quanto la realizzazione delle nuove infrastrutture non comporta l'applicazione di oneri di urbanizzazione e neanche l'applicazione di alcuna imposta, come l'ICI, a strutture ultimate;
- definizione, insieme a questa Amministrazione, dei trasferimenti da riconoscere per i servizi che gravano sugli uffici comunali (vigilanza, anagrafe ecc.).

**Comune di Bergamo - Circoscrizione 6 e Circoscrizione 7 – Bergamo:**

Chiedono:

- l'interdizione ai voli notturni sulla città tra le 23.00 e le 7.00;
- la dichiarazione di testata preferenziale per pista 11 (direzione est) per decolli ed atterraggi, riservano la pista 29 (direzione ovest) ai soli casi di comprovata necessità;
- rigida applicazione, per decolli per pista 29, di una rotta che segua la direttrice della circonvallazione cittadina, con divieto assoluto di vitata sul quartiere Colognola;
- imposizione ai piloti dell'applicazione della procedura antirumore in fase di decollo, anche in assenza delle centraline di rilevamento rumore al suolo in grado di rilevarne le infrazioni;
- radarizzazione dello scalo aeroportuale per aumentare le condizioni di sicurezza;
- installazione di sistemi automatici di monitoraggio al suolo per un costante controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- regolare attivazione della speciale Commissione che in base agli articoli 4 e 5 del D.M. 31 ottobre 1997 deve essere istituita dall'ENAC presso ogni struttura aeroportuale per affrontare le varie e complesse problematiche connesse all'attività aeroportuale, e della quale fanno parte di diritto i sindaci il cui territorio è strettamente interessato dalla struttura aeroportuale;
- definizione dei caratteri e dei limiti massimi di sviluppo del complesso aeroportuale perché lo stesso non entri in conflitto con i diritti e le esigenze della popolazione residente nell'area fortemente urbanizzata limitrofa allo scalo: tale "sviluppo sostenibile" dovrà pertanto garantire, unitamente alla sicurezza, una particolare attenzione ai problemi ambientali derivati dall'inquinamento acustico ed atmosferico;
- valutare la possibilità che la SACBO apra un rapporto di collaborazione con gli altri scali lombardi per una diversa distribuzione dei voli cargo a tutto vantaggio dei voli passeggeri;
- periodica e costante pubblicizzazione dei dati relativi alla media giornaliera dei voli sullo scalo e dei valori di inquinamento acustico registrati dalle centraline, fisse e mobili, dislocate sul territorio cittadino.

**Osservazioni presentate a seguito dell'invio da parte del proponente dei chiarimenti richiesti  
Comune di Grassobbio (BG):**

Traffico:

- l'identificazione della direttrice Via Matteotti - Via Azzano - Loc. Nuova Betosca comporterebbe un ulteriore aggravamento e peggioramento della situazione ambientale (atmosferica ed acustica);
- non viene considerato l'incremento di traffico indotto generato dal vicino centro commerciale "Oriocenter" che nel mese di ottobre ha presentato istanza di un ulteriore ampliamento come grande struttura di vendita;
- manca una valutazione del flusso di mezzi pesanti che accedono all'area deputata alla piattaforma ecologica ed al deposito carburanti e del conseguente aggravamento dell'inquinamento acustico ed atmosferico, nonché del rischio di trasporto di merci pericolose su Via Matteotti;

Si propone la realizzazione del prolungamento di Via Orio, sino all'accesso ingresso passeggeri in aeroporto, creando un anello stradale completo intorno allo scalo che assicurerebbe anche una soluzione per la sicurezza e la viabilità dell'intero aeroporto.

#### Inquinamento acustico:

- non risultano identificate le rotte per l'elaborazione del modello per la costruzione delle isofoniche. Lo sviluppo aeroportuale comporta l'amplificazione delle isofoniche attualmente vigenti con interdizione degli interventi edilizi e dell'uso del territorio, così come stabilito dal D.M. 31/10/97, anche in aree già urbanizzate in parte a carattere residenziale con presenza di asili e scuole. Per tali aree non risultano essere state fatte rilevazioni fonometriche;
- si richiede l'esecuzione di opere di insonorizzazione di residenze e recettori sensibili, nonché ulteriori sistemi di mitigazione;
- si richiede un divieto dei voli notturni dalle 23.00 alle 6.00 ed una più adeguata ripartizione dei voli nelle due direttrici;
- non risultano essere stati esaminati gli effetti del rumore aeroportuale in relazione alla zonizzazione acustica comunale con particolare riferimento al rispetto dei limiti di emissione, immissione e criterio differenziale in vigore;
- si richiede la predisposizione di un sistema di monitoraggio in prossimità dei recettori sensibili coinvolti, in punti all'interno delle curve isofoniche, unitamente alla definizione di procedure sanzionatorie nei confronti dei trasgressori delle procedure antirumore;
- si richiede l'installazione di un radar per la verifica dell'attuazione delle corrette procedure da parte dei piloti quale sistema di verifica delle rotte e la conseguente applicazione delle sanzioni. Sarà necessario valutare l'inquinamento elettromagnetico generato dal funzionamento dello stesso.

#### Inquinamento atmosferico:

- si richiede un approfondimento degli studi relativi alla qualità dell'aria, nonché una valutazione ed un monitoraggio continuo a mezzo centraline da installarsi anche sul territorio di Grassobbio.

#### Ambiente idrico:

- il progetto presentato prevede la realizzazione di un sistema di raccolta, trattamento e dispersione in suolo/sottosuolo e dispersione diretta in falda di acque meteoriche a meno di 200 metri dal Pozzo di acqua potabile di Grassobbio. Tale pozzo costituisce fonte di approvvigionamento idrico ad uso potabile. Pertanto si richiede la salvaguardia delle acque destinate al consumo umano in conformità a quanto stabilito dal D.Lgs. 152/99 art. 21, nonché il rispetto dell'allegato 5 p.to 2.1 dello stesso D.Lgs., in ordine al divieto di scarico di determinati parametri.

#### Tasse rumore:

- si richiede l'attivazione da parte della Soc. SACBO presso gli Enti competenti per l'attivazione delle procedure finalizzate alla regolamentazione ed applicazione delle tasse sul rumore da versare a favore delle Amministrazioni Comunali.

#### Piano del Verde:

- si richiede la realizzazione di una barriera a verde permanente e/o ulteriore sistema equivalente, lungo il perimetro di confine tra il sedime aeroportuale ed il territorio comunale di Grassobbio quale polmone verde e sistema naturale di limitazione degli impatti acustici ed atmosferici.

**Provincia di Bergamo:**

- la prescrizione della D.C.A. Malpensa concernente l'obbligo di decollo per la pista 11 nelle ore notturne penalizza gli abitati ad est del sedime aeroportuale. Poiché la proposta di adozione di nuove procedure antirumore spetta alla Commissione ex art. 4 D.M. del 30.10.1997, la proposta di una diversa ripartizione di tale traffico tra la pista 11 e 29 dovrà essere definita in seno a tale Commissione. Sulla base delle procedure antirumore che saranno proposte dalla Commissione, oltre alla zonizzazione acustica, si dovrà definire lo sviluppo della rete di monitoraggio con il posizionamento di eventuali nuove stazioni di rilevamento;
- la localizzazione del nuovo impianto radar deve essere individuata in modo da causare il minor potenziale pericolo possibile alle popolazioni residenti;
- la nuova strada di accesso all'area merci prevista a nord dovrà essere definita d'intesa con il Comune di Seriate;
- dovranno essere assunti provvedimenti per il contenimento e la riduzione degli effetti negativi dei voli notturni con particolare riferimento alla fascia dalle ore 23 alle ore 6;
- l'area verde di futura acquisizione aeroportuale a nord-est deve essere tutelata in quanto rappresenta una delle poche aree libera da edificazione tra Seriate e Grassobbio.

**Comune di Orio al Serio (BG):**

## Evidenzia:

- la tendenziale sottostima dei livelli sonori calcolati nelle simulazioni effettuate per la previsione del clima acustico;
- la mancata considerazione della riduzione del traffico aereo notturno come possibile alternativa per la riduzione degli indici di valutazione del rumore;
- un eccesso, valutato nella misura del 50 %, dei movimenti notturni dello scenario reale al 2001 rispetto a quello previsto all'anno 2000, con la possibile ulteriore sottostima riferita alle previsioni al 2005 ed al 2015;
- il carattere qualitativo delle previsioni dello S.I.A. riguardo gli impatti sull'abitato di Orio e l'influenza delle procedure di decollo, in assenza di dati numerici precisi relativi agli indici di valutazione Lva e ai SEL associati ai vari movimenti.

## Saranno necessari approfondimenti riguardo:

- rispetto della zonizzazione acustica comunale da parte delle attività a terra dell'aeroporto;
- estensione delle strutture antirumore a tutto il perimetro dello scalo confinante con il Comune di Orio al Serio;
- definizione di piani per l'installazione e l'esercizio di centraline di rilievo del rumore e della qualità dell'aria, in accordo con la Provincia e l'ARPA;
- adeguate garanzie circa il rispetto degli impegni dichiarati relativamente alla riduzione dell'attività notturna ed all'eliminazione degli aeromobili più rumorosi;
- attuazione di azioni di compensazione, quali ad esempio strutture ad uso dei cittadini di Orio, dei mancati introiti da oneri di urbanizzazione per le strutture dell'aeroporto;
- riconoscimento degli oneri finanziari sostenuti dal Comune per i servizi svolti direttamente o indirettamente in conseguenza della vicinanza dell'aeroporto;

- definizione di un chiaro sistema sanzionatorio nel caso di mancato rispetto degli impegni assunti dalla Soc. SACBO.

**Città di Seriate (BG):**

Richiede che:

- il percorso del nuovo accesso merci alla zona di Campo Serio, al fine di ridurre l'impatto visivo ed acustico, venga realizzato in trincea e lungo l'attuale confine nord dell'aeroporto e che venga opportunamente mascherato attraverso operazioni di folto rimboschimento;
- la collocazione del radar sia tale da esporre la popolazione residente nelle vicinanze al minor impatto possibile in termini di intensità di campo elettromagnetico e comunque assolutamente all'interno del sedime aeroportuale;
- per gli interventi di compensazione ambientale, così come per quelli previsti nel Piano del Sistema del Verde Territoriale dell'aeroporto, vengano definite in dettaglio le tempistiche di realizzazione;
- la società di gestione dell'aeroporto si faccia carico degli oneri finanziari necessari per gli interventi di insonorizzazione sulle abitazioni inserite all'interno del futuro intorno aeroportuale delimitato dalle curve isofoniche Lva anche mediante l'attivazione delle procedure di incameramento delle tasse sull'inquinamento acustico per la realizzazione degli interventi di bonifica;
- siano sospesi i voli notturni dalle ore 23.00 alle ore 6.00 e che siano sostituiti in tempi certi gli aeromobili più rumorosi;
- sia posizionata una centralina sul territorio comunale di Seriate in località via Basse con possibilità di accesso ai dati da parte del personale tecnico del Comune.

**Comune di Bagnatica, Comune di Bolgare, Comune di Brusaporto, Comune di Calcinate, Comune di Cavernago, Comune di Costa di Mezzate, Comune di Grassobbio, Comune di Seriate:**

- chiedono siano vietati i voli notturni dalle ore 23.00 alle ore 6.00 e che l'aeroporto sia dotato di un idoneo radar di avvicinamento.

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

**E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Orio al Serio. da realizzarsi in Comune di Bergamo, Azzano San Paolo, Grassobbio e Seriate (BG) presentata dalla Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

**a) inquinamento acustico:**

- in relazione gli interventi di mitigazione acustica e compensazione, dovrà essere previsto un aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) e alla individuazione dei numeri civici delle abitazioni ricadenti in tali zone. Tali

aggiornamenti il numero degli abitanti ed i relativi numeri civici dovranno essere sottoposti al controllo e alla verifica della Regione Lombardia. In caso di abitazioni ricadenti in **zona C** si dovrà provvedere, ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997 “metodologia di misura del rumore aeroportuale”, alla delocalizzazione delle abitazioni stesse che dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell’immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni. Per tutti i ricettori, ivi inclusa la scuola di Orio, ricadenti in fascia **A** e **B** della zonizzazione acustica aeroportuale oltre a quelli previsti, dovranno essere realizzati a carico del Proponente ulteriori interventi di mitigazione acustica e compensazione come di seguito riportato;

- l’installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell’indice dell’isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 5.12.97 (Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici), nel rispetto architettonico delle facciate e con gradimento estetico dei proprietari. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni dal punto di vista termo-igrometrico e del comfort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento;
- a spese del Proponente e/o previa accordo con la Regione Lombardia anche ricorrendo alle misure di cui agli art. 90, 91 e 92 della legge 21/11/2000 n. 342, dovranno essere altresì garantite le spese per il condizionamento estivo (spese di impianto più spese di gestione) per le abitazioni ricadenti in zone aeroportuale A e B ivi inclusa la scuola elementare di Orio;
- per la scuola elementare di Orio dovrà essere previsto un monitoraggio acustico periodico e annualmente, a carico del proponente, dovrà essere data adeguata informazione agli insegnanti e agli alunni della scuola, anche ai fini didattici e pedagogici, sull’inquinamento acustico e sui sistemi di prevenzione e limitazione di esposizione personale;
- per le aree ricadenti in fascia B della zonizzazione aeroportuale dovrà essere garantita, sempre a spese del Proponente, l’opzione della delocalizzazione delle abitazioni solo se il proprietario dell’abitazione è favorevole, che dovrà tenere conto degli standard abitativi e del valore dell’immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione dei proprietari stessi delle abitazioni;
- le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell’aria gruppi frigoriferi, etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore;

**b) qualità dell’aria:**

- in accordo con la Regione Lombardia, secondo quanto stabilito nel Dlgs 351/99 e relativi decreti di attuazione, finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di legge, dovrà essere garantito un adeguato monitoraggio della qualità dell’aria nell’intorno aeroportuale sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse. Sulla base delle suddette verifiche dovranno essere definiti, qualora se ne rilevi la necessità, opportuni interventi di mitigazione in modo

concorde con i piani di azione e i piani e programmi che la regione elabora ai sensi degli artt. 7,8,9, del citato decreto;

**c) controllo del flusso luminoso:**

- compatibilmente con le esigenze di sicurezza e funzionamento dell'aeroporto, per quanto possibile, dovranno essere adottate tecnologie per ridurre il flusso luminoso inutilmente disperso verso la volta celeste o verso abitazioni limitrofe;

**d) verifiche di ottemperanza:**

- dovranno essere ottemperate, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate nelle premesse;
- le prescrizioni del presente decreto sono soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lombardia;
- dovranno essere altresì ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia riportate nelle premesse; ai fini di una più compiuta ottemperanza il proponente farà riferimento all'allegato Sub "A" alla citata delibera regionale 12564;

**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti GABINETTO, all'E.N.A.C., all'ENAV ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 4 novembre 2003

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

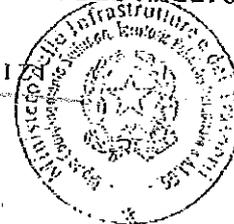
# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, PER IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

CONFERENZA DI SERVIZI

29 settembre 2004 - ore 10,00



PER COPIA CONFORME  
ALL'ATTO DELL'UFFICIO

OGGETTO: Art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni e integrazioni. Piano di sviluppo dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio. Comuni interessati: Bergamo, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Grassobbio e Seriate (Prov. di Bergamo).

VISTI

- gli artt. 80, 81, 82 e 83 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni e integrazioni;
- l'art. 14 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni, recante disposizioni sulla procedura di semplificazione dei procedimenti amministrativi;
- il D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383 che, in attuazione del D.P.R. n. 616/1977, nel disciplinare i procedimenti localizzativi delle opere di interesse statale, ha previsto - nell'ipotesi in cui l'accertamento di conformità urbanistico-edilizia dei progetti riguardanti tali opere dia esito negativo, ovvero quando l'intesa tra lo Stato e la Regione interessata non si perfezioni entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente - il ricorso alla Conferenza di Servizi;
- l'art. 1, comma 6, del decreto-legge 28.6.1995, n. 251, convertito dalla legge 3.8.1995, n.351;
- la circolare dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici e l'ex Ministero dei Trasporti 23.2.1996, n. 1408;
- l'art. 52, comma 1, del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112;

PREMESSO CHE

- l'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), con nota n. 26552 del 15.1.04, ha inoltrato a questo Ministero il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, elaborato dalla S.A.C.B.O. S.p.A., Società di gestione dell'aeroporto, d'intesa con lo stesso Enac, richiedendo l'attivazione della procedura di accertamento della conformità urbanistica, ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni e integrazioni;
- gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio sono stati costituiti in un unico sistema operativo aeroportuale con Decreto del Ministro dei Trasporti in data 7.7.1988, e che anche il Regolamento CEE n. 2408/92, del 23.7.1992, inserisce l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio nel Sistema aeroportuale di Milano e, come tale, tra gli aeroporti di categoria I;
- il Piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo-Orio al Serio (d'ora in poi denominato P.S.A.), quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il Sistema aeroportuale lombardo;
- il P.S.A. interessa territorialmente i Comuni di Bergamo, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Grassobbio e Seriate (Prov. di Bergamo). Il progetto del P.S.A. introduce una netta separazione del traffico merci (prevalentemente nella zona nord dell'aeroporto) dal traffico passeggeri (a sud dell'aeroporto), intesa anche come accesso all'area dall'esterno. Tale riorganizzazione comporta una modifica degli accessi all'aeroporto, con la destinazione dell'attuale al solo traffico passeggeri e la creazione di due nuovi accessi a nord (in località Seriate e Campo Serio) e di uno a sud nei pressi della zona artigianale di Grassobbio, oltre alla razionalizzazione del sistema dei parcheggi e della viabilità interna al sedime;
- il nulla osta tecnico da parte dell'Enac sul Piano in esame è stato espresso con nota n. 101432 in data 30.3.2001 con riferimento al lay-out predisposto dalla S.A.C.B.O. a seguito del parere interlocutorio del Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio del 13.7.00; tale nulla osta è stato, pertanto, riconfermato dallo stesso Enac con la citata nota n. 26552 del 15.1.04;

# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, PER IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

- a conclusione dell'iter di compatibilità ambientale, il Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio, acquisiti i pareri e le osservazioni delle Amministrazioni competenti e le osservazioni ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349/1986, ha emesso il DEC/VIA/2003/677 del 4.11.03 con il quale è espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto del P.S.A., a condizione che si ottemperi alle prescrizioni sub a) inquinamento acustico; b) qualità dell'aria; c) controllo del flusso luminoso; d) verifiche di ottemperanza, che sono riportate nel decreto succitato;
- a seguito dell'invio da parte di S.A.C.B.O.-Enac di una relazione integrativa in data 18.3.04 con i relativi allegati, questo Ministero, con nota n. 310 del 4.5.04, ha attivato la procedura di accertamento della conformità urbanistica, ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, in merito al P.S.A. Con la medesima nota n. 310/04 è stata consegnata, per il tramite della Società di gestione, la documentazione inerente il P.S.A. alle Amministrazioni, Enti e Società interessate al fine di rilasciare gli atti di assenso di rispettiva competenza;
- l'Ente Nazionale Aviazione Civile ha richiesto a questo Ministero, con nota n. 23764 del 15.7.04, la convocazione della Conferenza di Servizi, trasmettendo le attestazioni dell'avvenuto ricevimento, da parte delle Amministrazioni, Enti e Società interessate, della citata nota n. 310/04 con i relativi allegati;
- in relazione all'avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 8.6.2001 n. 327, la S.A.C.B.O. ha comunicato, con nota n. 7716 del 9.8.04, che per la realizzazione di parte dei progetti inclusi nel P.S.A. è prevista l'acquisizione di aree limitrofe al sedime aeroportuale ed ha trasmesso l'elenco dei terreni interessati, ubicati nei Comuni di Seriate e Grassobbio; ha, inoltre, trasmesso a questo Ministero, con nota n. 8708 del 15.9.04, copia degli avvisi pubblicati sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "L'Eco di Bergamo";
- al fine di acquisire le deliberazioni, i pareri od altri atti di assenso comunque denominati, previsti dalle vigenti leggi statali o regionali, è stata indetta da questo Ministero, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni e integrazioni, con nota n. 5/04 in data 18.8.04, apposita Conferenza di Servizi;
- la S.A.C.B.O. S.p.A. ha chiesto, con nota n. 8403 dell'8.9.04, ai Comuni interessati l'affissione all'Albo pretorio dell'avviso di convocazione della presente Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554.

Sono acquisiti alla Conferenza, oltre al citato nulla osta Enac ed al DEC/VIA/2003/677 del 4.11.03, i seguenti atti e comunicazioni:

- nota n. 3845 del 28.6.04 dell'Autorità di bacino del fiume Po, nella quale si richiama la precedente nota n. 204 in data 27.2.03 relativamente alla compatibilità dell'opera con gli indirizzi e prescrizioni del PAI e, relativamente al sentiero luminoso e ad eventuali altre opere ricadenti in fascia, si rimane in attesa della documentazione tecnica;
- nota n. 7417 del 6.7.04 della Soprintendenza per i beni archeologici, di parere favorevole, a condizione che sia assicurata l'assistenza archeologica a tutti i lavori di scavo, anche di minima entità, a cura di ditta archeologica specializzata sotto la direzione della Soprintendenza e in caso di rinvenimento di preesistenze di interesse archeologico si proceda all'esecuzione di sondaggi o di scavi in estensione;
- nota n. 30553 del 27.9.04 del Ministero per i Beni e attività culturali, Direzione per i beni architettonici ed il paesaggio che, in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, autorizza ai soli fini ambientali le opere in questione a condizione che vengano rispettate le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza per i beni archeologici;
- deliberazione C.C. n. 43 del 23.9.04 del Comune di Grassobbio, con la quale si esprime parere favorevole condizionato all'accettazione delle osservazioni ivi indicate;
- deliberazione C.C. n. 35 del 21.9.04 del Comune di Azzano San Paolo, con la quale si esprime parere favorevole subordinato alle prescrizioni ivi contenute;
- telegramma n. 21075 del 27.9.04 del Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio, Direzione per la Valutazione dell'impatto ambientale, con il quale si conferma il parere espresso con DEC/VIA n. 677 del 4.11.03 evidenziando che la verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni è demandata alla Regione Lombardia ed evidenziando inoltre, anche ai fini della conformità urbanistica, la problematica della eventuale delocalizzazione in fascia B;

TUTTO CIO' PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO

Prima di dare inizio ai lavori, è constatata la presenza dei seguenti rappresentanti, designati dalle Amministrazioni di appartenenza:

- per il Ministero della Difesa: Dr. Carlo Carnevali, Dir. Amm.vo Direzione Generale Lavori Demanio; T. Col. Massimo Gulisano, Genio Difesa, Roma;
- per la Regione Lombardia, Direzione Generale Territorio e Urbanistica: Arch. Mauro Visconti, Dirigente della struttura V.I.A.;
- per l'Amministrazione provinciale di Bergamo: Arch. Felice Sonzogni, Assessore Pianif. territoriale/Trasporti;
- per il Comune di Bergamo: Walter Grossi, Assessore Urbanistica, coadiuvato dall'Arch. Gianluca Della Mea;
- per il Comune di Orio al Serio: il Sindaco Gianluigi Pievani, coadiuvato dal Segretario comunale Dr. Claudio Brambilla;

# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, PER IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

- per il Comune di Grassobbio: Sig. Lorenzo Del Carlo, Assessore Ecologia-Viabilità;
- per il Comune di Seriate: Silvana Santisi Saita, Sindaco e Massimo Bandiera, Assessore Ambiente;
- per il Comune di Azzano San Paolo: Sig. Guglielmo Giovelli, Vice Sindaco;
- per il Parco Regionale del Serio: Sig. Floriano Amidoni;
- per Autostrade per l'Italia S.p.A.: Ing. Gaetano Pulvirenti, Direzione Generale di Roma; Vincenzo Bosco, Direzione 2° tronco, Novate Milanese;
- per Enac: Arch. Francesco Bianchi;
- per Enav: Massimo Garbini, Dirigente;
- per Enel Distribuzione S.p.A.: Dr. Armando Di Stefano.

In rappresentanza della Società S.A.C.B.O. sono presenti il Direttore Generale Ing. Paolo Morghen ed il Direttore tecnico Arch. Rocco Martelli.

Il Presidente Dr. Luciano Novella, Direttore Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio, dà inizio ai lavori e invita la Società S.A.C.B.O. ad illustrare sinteticamente i contenuti del P.S.A.

L'Arch. Martelli procede alla illustrazione del progetto del P.S.A., della quale si allega al verbale una relazione di sintesi.

Il Presidente invita gli intervenuti ad esporre le proprie osservazioni: tali espressioni, riportate nel modulo consegnato ad inizio riunione, sono allegate al presente verbale e ne formano parte integrante.

Il T. Col. Massimo Gulisano, per l'Amministrazione della Difesa, fa presente che, per un ritardo nell'acquisizione del progetto, non è nelle condizioni di poter esprimere il parere definitivo e si riserva pertanto di trasmettere apposito atto formale. Tuttavia da un primo esame del P.S.A. esprime un parere preliminare favorevole sul piano tecnico mentre sul piano operativo, connesso anche agli aspetti demaniali, evidenzia la necessità che dovrà essere garantita alle componenti dell'Esercito Italiano e dell'Arma dei Carabinieri, già presenti nell'area, di poter continuare a svolgere la propria attività istituzionale.

L'Arch. Martelli fa presente, al riguardo, che l'utilizzo previsto nel P.S.A., compresa la costruzione dei fabbricati previsti, non penalizza ed è del tutto compatibile con le attività dell'Esercito anche perché si interessa un'area utilizzata a prato mentre, per quanto riguarda l'area dell'Arma dei Carabinieri, non è interessata dal P.S.A.

Il rappresentante della Regione Lombardia esprime positiva volontà di intesa, come da parere n. 36122 in data 28.9.04, che sarà successivamente ratificato con deliberazione di Giunta regionale. Il parere prende atto delle modifiche apportate al P.S.A. anche in accoglimento delle indicazioni del Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio e recepisce le prescrizioni, valutazioni, osservazioni formulate dalle Amministrazioni e dalle strutture interessate a seguito della documentazione integrativa presentata dalla S.A.C.B.O. Viene, in particolare, richiamata l'osservazione formulata dall'U.O. Viabilità, D.G. Infrastrutture e Mobilità con nota n. S1.2004.0036398 del 24.9.04; tra gli interventi di nuova infrastrutturazione previsti dal P.S.A., di fondamentale importanza è la realizzazione della rampa semidiretta dalla ex S.S. 591 specificamente dedicata all'utenza aeroportuale ed è opportuno che tale rampa, della quale viene soltanto tracciato un ipotetico sviluppo, si attesti il più possibile vicino allo svincolo con l'asse interurbano. L'Arch. Visconti sottolinea infine che, a conclusione dell'iter autorizzativo, sarà attivato, d'intesa con la Provincia e con la S.A.C.B.O., un organismo collegiale per monitorare e coordinare l'attuazione degli interventi previsti nel citato DEC/VIA n. 677/03.

L'Arch. Sonzogni, Assessore Pianificazione territoriale e Trasporti della Provincia di Bergamo, deposita la deliberazione della Giunta provinciale n. 507 del 23.9.04 con la quale si esprime parere favorevole in merito al P.S.A., dando atto che esso risulta compatibile con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente. La Provincia si impegna a coordinare le definizioni progettuali delle strade e del sistema ferro-tranviario esterno all'area aeroportuale.

Il rappresentante del Comune di Bergamo consegna parere del 14.9.04, che riassume le previsioni del P.S.A. relative al territorio del Comune di Bergamo, riservandosi di inviare successiva deliberazione dell'organo consiliare. In particolare, riguardo alla previsione del nuovo impianto T.V.O.R., poiché tale previsione non è riportata all'interno della tavola n. I - 05 relativa ai vincoli di radioassistenza, si chiede l'aggiornamento della cartografia per la verifica di eventuali vincoli alla realizzazione del limitrofo Piano di Lottizzazione "PN 16 - Centro merci" previsto dal P.R.G. vigente. Inoltre, relativamente alla nuova bretella stradale di collegamento tra l'aeroporto e l'asse interurbano, si fa presente che tale opera interessa aree destinate dal P.R.G. vigente alla realizzazione del suddetto Piano di Lottizzazione "PN 16 - Centro merci", il cui sistema di accessibilità deve essere ancora definito. Si segnala, poi, l'opportunità di includere all'interno degli elaborati del P.S.A. anche la previsione, seppur di massima e con carattere indicativo, del collegamento tranviario tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Bergamo. Si afferma, contestualmente, l'esigenza di far procedere gli elementi di sviluppo parallelamente all'attuazione delle opere di mitigazione ambientale contenute nel DEC/VIA n. 677/03.

Il Sindaco di Orio al Serio Gianluigi Pievani deposita agli atti della Conferenza la deliberazione di Consiglio comunale n. 24 del 20.9.04 con la quale si esprime l'assenso, con le condizioni di cui alle lettere da a) a i) ivi riportate ed alla quale è allegato un documento unitario dei sindaci e delle circoscrizioni sull'aeroporto.

L'Assessore Del Carlo del Comune di Grassobbio deposita la deliberazione C.C. n. 43 del 23.9.04, già inviata via fax, di parere favorevole condizionato all'accettazione delle osservazioni ivi indicate.

# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, PER IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

Il Sindaco del Comune di Seriate prende atto degli impegni assunti dalla S.A.C.B.O. in questa Conferenza e, depositando agli atti della stessa la deliberazione C.C. n. 48 del 28.9.04 di parere favorevole con prescrizioni, ribadisce le richieste espresse in sede di valutazione di impatto ambientale.

Il Vice Sindaco di Azzano San Paolo deposita la deliberazione C.C. n. 35 del 21.9.04, già trasmessa via fax, di parere favorevole subordinato all'accettazione delle prescrizioni A-B-C-D-E ivi riportate.

Il rappresentante del Parco Regionale del Serio deposita agli atti della Conferenza la deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 69 in data 1.8.02 e la nota n. 3742 del 28.9.04. Il parere favorevole è subordinato alle prescrizioni ivi contenute e si sottolinea la necessità che gli interventi di mitigazione ambientale siano coordinati allo sviluppo programmato.

Il rappresentante di Autostrade per l'Italia S.p.A. esprime parere preliminare favorevole condizionato alla verifica di compatibilità dell'ampliamento della sede autostradale. Tutti gli interventi in fascia di rispetto devono essere oggetto di specifica istanza che sarà trasmessa dalla Direzione del II tronco di Milano, competente per territorio, all'Anas - Ufficio speciale autostrade di Bologna, per la deroga alle distanze.

L'Arch. Bianchi per l'Enac, in qualità di soggetto proponente, conferma il parere positivo già espresso in occasione dell'avvio del complesso procedimento approvativo.

Il rappresentante dell'Enav esprime parere favorevole in quanto lo sviluppo aeroportuale non è in contrasto con le attuali procedure di volo e consente lo sviluppo delle eventuali nuove procedure operative.

Il Dr. Armando Di Stefano fa presente che lo sviluppo dell'aeroporto interferisce con numerosi impianti dell'Enel Distribuzione S.p.A. di media e bassa tensione ed esprime parere favorevole al progetto del P.S.A., con riserva di una puntuale verifica in occasione della presentazione del progetto esecutivo.

Il Presidente, nel concludere i lavori, rileva che, visti gli atti acquisiti ed i pareri espressi nella Conferenza di Servizi, la Conferenza può considerarsi conclusa positivamente. Si procederà, pertanto, al perfezionamento dell'intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 così come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e per gli effetti di cui all'art. 1, comma 6, del decreto-legge 28.6.1995, n. 251, convertito dalla legge 3.8.1995, n. 351, con apposito provvedimento di questo Ministero.

Si resta in attesa della deliberazione della Giunta regionale della Lombardia di ratifica del parere favorevole espresso con la citata nota n. 36122 del 28.9.04, della deliberazione consiliare del Comune di Bergamo e del parere definitivo dall'Amministrazione della Difesa.

La Società S.A.C.B.O. assicura, fermo restando quanto disposto dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio in materia di tutela del territorio e da ENAC per quanto attiene alla compatibilità aeronautica ed aeroportuale, la massima collaborazione - nell'ambito del sopracitato organismo collegiale di coordinamento e monitoraggio - per individuare soluzioni idonee al recepimento delle prescrizioni, raccomandazioni e indicazioni contenute nei pareri oggi resi, purché le stesse non siano in contrasto con la normativa vigente in materia e siano pertinenti all'oggetto dell'odierna Conferenza di Servizi.

La Società di gestione aeroportuale è, altresì, incaricata di raccogliere le firme di sottoscrizione del presente verbale. Copia del presente verbale è, inoltre, trasmessa alle Amministrazioni, Enti e Società convocate alla odierna Conferenza, ai sensi del comma 7 dell'art. 14-ter della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni.

E' fatto obbligo alla Società S.A.C.B.O. di dare pubblicità alle determinazioni assunte in questa sede con le modalità di cui all'art. 9 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554.

La seduta è tolta alle ore 13,30.

LETTO, CONFERMATO E SOTTOSCRITTO:

- per il Ministero della Difesa: T. Col/Massimo Gulisano, Genio Difesa, Roma;

- per la Regione Lombardia, Direzione Generale Territorio e Urbanistica: Arch. Mauro Visconti;

- per l'Amministrazione provinciale di Bergamo: Arch. Felice Sonzogni;

- per il Comune di Bergamo: Valter Grossi;

*[Handwritten signatures and initials of the officials mentioned in the list above, including Massimo Gulisano, Mauro Visconti, Felice Sonzogni, and Valter Grossi.]*



Roma, li

**Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti**

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO  
SVILUPPO DEL TERRITORIO, PER IL  
PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DI  
SVILUPPO DEL TERRITORIO

PROT. N. 1594/04



Regione Lombardia  
Direzione Generale Territorio e Urbanistica  
Piazza Duca d'Aosta, 4  
20124 Milano

Regione Lombardia  
Direzione Generale Territorio e Urbanistica  
U.C. Pianificazione e Programmazione territoriale  
Struttura V.I.A.  
Via Sasseti, 32/2  
20124 Milano

Oggetto: Art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni e integrazioni. Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio. Piano di Sviluppo Aeroportuale. Comuni interessati: Bergamo, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Grassobbio e Seriate (Prov. di Bergamo). *Invio del provvedimento autorizzativo finale.*

Ministero delle Comunicazioni  
Ispettorato Territoriale della Lombardia  
Via Principe Amedeo, 5  
20121 Milano

Ministero della Difesa  
Direzione Generale dei Lavori e del Demanio  
(GENIODIFE) - 2° Reparto-5<sup>^</sup> Div.-2<sup>^</sup> Sez.  
Piazza della Marina, 4  
00196 Roma

Ministero per i Beni e le attività culturali  
Dipartimento Beni culturali e paesaggistici  
Direz. Gen. Beni architettonici e paesaggistici  
Via di San Michele, 22  
00153 Roma

Soprintendenza Beni Architettonici e  
Paesaggio  
Piazza Duomo, 14  
20122 Milano

Soprintendenza Beni Archeologici  
della Lombardia  
Via De Amicis, 11  
20123 Milano

Amm.ne Provinciale di Bergamo  
Via Torquato Tasso, 8  
24100 Bergamo

Amm.ne Comunale di Bergamo  
Piazza Giacomo Matteotti, 3  
24122 Bergamo

Amm.ne Comunale di Orio al Serio  
Via Locatelli, 20  
24050 Orio al Serio (BG)

Amm.ne Comunale di Grassobbio  
Via Amerigo Vespucci, 6  
24050 Grassobbio (BG)

Amm.ne Comunale di Seriate  
Piazza Alebardi, 1  
24068 Seriate (BG)

Amm.ne Comunale di Azzano San Paolo  
Piazza IV Novembre, 23  
24052 Azzano San Paolo (BG)

Direzione del Parco del Serio  
Piazza Rocca, 1  
24058 Romano di Lombardia (BG)

Autorità di Bacino del Fiume Po  
Via Garibaldi, 75  
43100 Parma

Autostrade per l'Italia S.p.A.  
Direzione Generale  
Via Bergamini, 50  
00159 Roma

Autostrade per l'Italia S.p.A.  
Direzione 2° tronco  
Via Polveriera, 9  
20026 Novate Milanese (MI)

Anas (Ente Nazionale per le Strade) S.p.A.  
Direzione Centrale Autostrade e Trafori  
Via Monzambano, 10  
00185 Roma

Anas (Ente Nazionale per le Strade) S.p.A.  
Compartimento Viabilità per la Lombardia  
Piazza Angelo Sraffa, 11  
20136 Milano

Enel Distribuzione S.p.A.  
Divisione Infrastrutture e Reti  
Via Ombrone, 2  
00198 Roma

Enel S.p.A.  
Via F. Nullo, 14  
24128 Bergamo

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile  
Area Infrastrutture Aeroportuali  
Via di Villa Ricotti, 42  
00161 Roma

E.N.A.V.  
Via Salaria, 716  
00199 Roma

S.A.C.B.O. S.p.A.  
Società per l'Aeroporto civile di  
Bergamo-Orio al Serio  
Via Aeroporto, 13  
24050 Orio al Serio (BG)

E,p.c.: Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio  
Direz. Generale per la Salvaguardia Ambientale  
Divisione III - V.I.A.  
Via C. Colombo, 44  
00147 Roma

In allegato alla presente si invia il decreto direttoriale di pari numero e data con il quale questo Ministero, nel constatare la raggiunta intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, accerta, per gli effetti di cui all'art. 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, la compatibilità urbanistica delle singole opere contenute nel Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio.

IL DIRETTORE GENERALE

(Dr. Luciano Novella)





# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio,  
per il personale e i servizi generali*

*DIREZIONE GENERALE PER LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO*

PROT. N. 1594/06

VISTI: gli artt. 80, 81, 82 e 88 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO: l'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO: il Decreto del Ministro dei Trasporti 7 luglio 1988 con il quale gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio sono stati costituiti in un unico Sistema operativo aeroportuale;

VISTO: l'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO: il Regolamento C.E.E. 23 luglio 1992, n. 2408/92, che inserisce l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio nel Sistema aeroportuale di Milano e, come tale, tra gli aeroporti di categoria 1;

VISTO: l'art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che dispone in materia di gestione degli aeroporti e realizzazione delle relative infrastrutture;

VISTO: il regolamento emanato con D.M. 12 novembre 1997, n. 521, in attuazione del suddetto art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che ha disciplinato l'affidamento in concessione degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato o da altri soggetti in regime di precariato;

VISTO: il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383;

VISTO: l'art. 1 comma 6 del D.L. 28 giugno 1995, n. 251 convertito, con modificazioni e integrazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351;

VISTA: la circolare dell'ex Ministero Trasporti e dell'ex Ministero Lavori Pubblici 23 febbraio 1996, n. 1408;

VISTO: il D. Lgs. 25 luglio 1997, n. 250, con il quale è stato istituito l'Ente Nazionale Aviazione Civile (E.N.A.C.), che esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione Generale Aviazione Civile (D.G.A.C.);

VISTO: il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", 2<sup>a</sup> edizione, 21.10.2003;

VISTO: il D.P.R. 2 luglio 2004, n. 184, recante la "Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti";

CONSIDERATO: che la Società Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio (S.A.C.B.O.) S.p.a. gestisce, in base alla legge 27 dicembre 1975, n. 746 ed al decreto ministeriale 11 febbraio 1976, nel rispetto dei principi fissati per gli aeroporti privati dagli articoli 704 e seguenti del Codice della Navigazione;

CONSIDERATO: che il regime privato dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è stato fissato con validità fino all'8 gennaio 2006 ai sensi della citata legge 27 dicembre 1975, n. 746 e del decreto ministeriale 11 febbraio 1976;

VISTA: la convenzione tra E.N.A.C. e S.A.C.B.O., stipulata, in data 1 marzo 2002, ai sensi dell'art. 17, comma 2, del citato regolamento 12 novembre 1997, n. 521, che disciplina i rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività; tale convenzione, recependo il deliberato del consiglio di amministrazione dell'E.N.A.C. in data 26 novembre 2001, ha esteso la durata del rapporto in quaranta anni decorrenti dalla data di sottoscrizione della convenzione medesima e, pertanto, fino al 7 gennaio 2042;

#### PREMESSO CHE

- la S.A.C.B.O. S.p.a., d'intesa con l'E.N.A.C., ha predisposto il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio (d'ora in poi denominato P.S.A.) elaborando collateralmente lo studio di impatto ambientale ed attivando la procedura presso le competenti Amministrazioni per la verifica di impatto ambientale;
- l'E.N.A.C. ha espresso, con nota n. 101432 del 30.3.2001, il proprio nulla osta tecnico sul P.S.A. aggiornato a seguito del parere interlocutorio negativo espresso dal Ministero Ambiente e tutela del territorio del 13.7.2000;
- a conclusione della procedura di V.I.A. il Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio, acquisiti i pareri e le osservazioni delle Amministrazioni competenti e le osservazioni ai sensi dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, ha emesso il decreto di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/677 del 4.11.2003, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni sub a) inquinamento acustico, sub b) qualità dell'aria, sub c) controllo del flusso luminoso, sub d) verifiche di ottemperanza, riportate nel predetto decreto;
- la Regione Lombardia, nell'ambito della procedura di V.I.A., ha ritenuto il progetto sostanzialmente congruente con gli indirizzi e linee guida contenuti nel Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) approvato dal Consiglio Regionale il 10.10.2000;
- la S.A.C.B.O. S.p.a., con nota n. 11921 del 4.12.2003, ha chiesto all'E.N.A.C. l'inoltro a questo Ministero del progetto del P.S.A., al fine dell'attivazione della procedura per l'accertamento della conformità urbanistica;
- l'E.N.A.C., con nota n. 26552 del 15.1.04, ha chiesto a questo Ministero di attivare la procedura per l'accertamento di conformità urbanistica, di cui all'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977,

n. 616 e successive modificazioni e integrazioni, trasmettendo, a tal fine, una copia del P.S.A. e l'elenco dei soggetti istituzionali interessati;

- il P.S.A. interessa territorialmente i Comuni di Bergamo, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Grassobbio e Seriate, in provincia di Bergamo. I Comuni di Azzano San Paolo e Grassobbio sono inclusi nell'elenco dei Comuni di cui al D. Lgs. 17 agosto 1999, n. 334; il P.S.A., quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il Sistema aeroportuale lombardo;
- il progetto del P.S.A. introduce una netta separazione del traffico merci (prevalentemente nella zona nord dell'aeroporto) dal traffico passeggeri (a sud dell'aeroporto), intesa anche come accesso all'area dall'esterno. Tale riorganizzazione comporta una modifica degli accessi all'aeroporto, con la destinazione dell'attuale al solo traffico passeggeri e la creazione di due nuovi accessi a nord (in località Seriate e Campo Serio) e di uno a sud nei pressi della zona artigianale di Grassobbio, oltre alla razionalizzazione del sistema dei parcheggi e della viabilità interna al sedime. Il P.S.A. è diviso in due fasi, di cui la 1<sup>a</sup> fase, relativa al Piano investimenti 1998-2000, già completata e la 2<sup>a</sup> fase, relativa al Piano investimenti 2001-2015, in corso;
- con nota n. 72 dell'1.3.2004 questo Ministero ha chiesto all'E.N.A.C. ed alla S.A.C.B.O. S.p.a. di fornire alcuni chiarimenti e documenti integrativi;
- con nota n. 21317 in data 8.4.2004 l'E.N.A.C. ha prodotto alcune integrazioni, in risposta alla citata nota n. 72/04;
- questo Ministero, con nota n. 310 del 4.5.2004, ha, pertanto, attivato la procedura di cui all'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, trasmettendo, per il tramite della Società S.A.C.B.O., la documentazione relativa al P.S.A. ai soggetti istituzionali interessati;
- l'E.N.A.C. ha richiesto a questo Ministero, con nota n. 23764 del 15.7.2004, la convocazione della Conferenza di Servizi prevista dalla normativa vigente, trasmettendo a tal fine le attestazioni dell'avvenuto ricevimento, da parte delle Amministrazioni, Enti e Società interessate, della citata nota n. 310/04 con i relativi allegati;
- in relazione all'avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modificazioni e integrazioni, la S.A.C.B.O. ha comunicato, con nota n. 7716 del 9.8.2004, che per la realizzazione di parte dei progetti inclusi nel P.S.A. è prevista l'acquisizione di aree limitrofe al sedime aeroportuale. L'elenco dei terreni interessati, ubicati nei Comuni di Seriate e Grassobbio, è stato trasmesso ai suddetti Comuni per l'affissione all'Albo pretorio; dalla S.A.C.B.O. è stata, altresì, trasmessa a questo Ministero copia degli avvisi pubblicati sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "L'eco di Bergamo" in data 15.9.2004;
- questo Ministero, al fine di acquisire i pareri, deliberazioni ed altri atti di assenso comunque denominati, di competenza delle Amministrazioni, Enti e Società interessate, con nota n. 5 del 18.8.2004, ha convocato apposita Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/1994 e dell'art. 14 della legge n. 241/1990 e successive modificazioni e integrazioni, per il giorno 29 settembre 2004 alle ore 10,00;
- la S.A.C.B.O. S.p.a. ha chiesto, con nota n. 8403 dell'8.9.04, a tutti i Comuni interessati l'affissione all'Albo pretorio dell'avviso di convocazione della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554;

- nell'ambito della predetta Conferenza, visti i pareri espressi dalle Amministrazioni ed Enti interessati, si è raggiunta l'intesa di cui all'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, così come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, come più nel dettaglio si può evincere dal verbale, che è allegato al presente provvedimento, quale parte integrante;
- successivamente alla conclusione dei lavori della Conferenza sono stati acquisiti da questo Ministero, così come concordato nella Conferenza medesima: la deliberazione n. 19483 del 19.11.2004 della Giunta Regionale della Lombardia con la quale è stata manifestata favorevole volontà di intesa ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/1994, alle condizioni e prescrizioni riportate in premessa al citato atto deliberativo; la deliberazione consiliare n. 10082876 P.G. in data 29.11.2004 del Comune di Bergamo che recepisce le determinazioni adottate in sede di Conferenza;
- il Ministero della Difesa – Direzione Generale Lavori e Demanio, 2° Reparto, 5<sup>^</sup> Div., 2<sup>^</sup> Sez., ha inviato a questo Ministero la nota in data 17.12.2004, n. class. O/5.1.1999, con la quale si esprime parere definitivo negativo per quanto riguarda la cessione delle aree di propria pertinenza, che non potranno quindi essere trasferite al demanio civile secondo le previsioni del P.S.A.. Peraltro l'Amministrazione della Difesa, attesa la rilevanza dell'iniziativa volta al potenziamento dello scalo civile, ha manifestato la disponibilità a dismettere, ove d'interesse, un'aliquota di sedime di forma triangolare, evidenziata in giallo nella planimetria trasmessa a questo Ministero con nota del 24.1.05, che si allega agli atti quale parte integrante, non condizionante le attività operative, attuali e future, della Forza Armata. In ogni caso lo Stato Maggiore Esercito ha posto la prescrizione all'Enac che gli interventi previsti nel P.S.A., ancorché realizzati in aree non in uso all'Amministrazione della Difesa, non devono apportare limitazioni e/o condizionamenti alle attività di volo militare, come più in dettaglio specificato nella citata nota del 17.12.2004;
- la S.A.C.B.O. S.p.a. ha chiesto, con nota n. 11143 del 4.11.04 a tutti i Comuni interessati l'affissione all'Albo pretorio del verbale della citata Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554;

## TUTTO CIO' PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO

### DECRETA

Art. 1 – Con il presente decreto si dichiara raggiunta l'intesa, ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, conformemente alla determinazione conclusiva favorevole della Conferenza di Servizi del 29 settembre 2004 sul Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e, per gli effetti di cui all'art. 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351. si accerta la compatibilità urbanistica delle singole opere contenute nel suddetto Piano di Sviluppo.

Fanno parte integrante del presente decreto, oltre al verbale ed a tutti gli atti della Conferenza di Servizi, i seguenti documenti:

- Relazione tecnica (volume I)
- Programma degli interventi (volume II)
- Tavole allegate al P.S.A. (volume III)
- DEC/VIA/2003/677 del 4.11.2003
- Elaborato dal titolo: Modifiche in accoglimento delle indicazioni scaturite durante la procedura di valutazione di impatto ambientale
- Relazione integrativa in data 18.4.2004 e relativi allegati (A, B, C, D, E, F, G, H).

Secondo quanto stabilito in sede di Conferenza di Servizi, sarà attivato dalla Regione Lombardia, d'intesa con la Provincia di Bergamo e con la S.A.C.B.O., un organismo collegiale al fine di monitorare e coordinare l'attuazione degli interventi previsti nel sopracitato DEC/VIA n. 677/2003. La Società S.A.C.B.O. assicura, fermo restando quanto disposto dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio in materia di tutela del territorio e dall'E.N.A.C. per quanto attiene alla compatibilità aeronautica ed aeroportuale, la massima collaborazione, nell'ambito del suddetto organismo collegiale di coordinamento e monitoraggio, per individuare soluzioni idonee al recepimento delle prescrizioni, raccomandazioni e indicazioni contenute nei pareri resi nell'ambito della Conferenza di Servizi.

Si precisa, in particolare, che per i Comuni di Azzano S. Paolo e Grassobbio, che risultano inseriti nell'elenco dei Comuni di cui al D. Lgs. 17 agosto 1999, n. 334, dovranno essere adottate le misure previste dal D.M. 9 maggio 2001.

Art. 2 – La Società S.A.C.B.O. darà esecuzione, nella attuazione degli interventi del Piano di Sviluppo Aeroportuale, a tutte le modalità previste nella circolare 23 febbraio 1996, n. 1408, punto C.

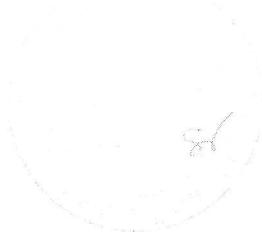
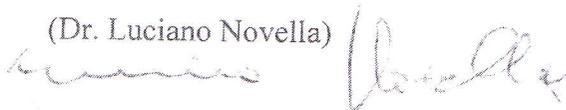
Art. 3 – Sono soggetti all'obbligo di accertamento della conformità urbanistica, ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, gli interventi che, per eventuali sopravvenute esigenze di carattere funzionale, comportino varianti essenziali alle previsioni del P.S.A.

Non costituiscono variante essenziale le modifiche, integrazioni e stralci che siano coerenti con la destinazione d'uso della singola area e le modifiche che, pur comportando variazione ai parametri dimensionali delle opere mediante incrementi o riduzioni delle singole volumetrie, non rappresentino aumento della volumetria complessiva indicata.

Art. 4 – E' fatto obbligo alla Società S.A.C.B.O. di pubblicare il presente decreto, secondo quanto previsto dall'art. 14 ter, comma 10, della legge 7 agosto 1990, n. 241 come modificato dall'art. 11 della legge 24 novembre 2000, n. 340. Di tale adempimento deve essere data comunicazione alla Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio.

IL DIRETTORE GENERALE

(Dr. Luciano Novella)



## **AEROPORTO INTERNAZIONALE DI BERGAMO – ORIO AL SERIO**

### **PIANO DI AZIONE 2018 SINTESI NON TECNICA**

**Ai sensi del Decreto Legislativo n. 194 del 2005 e s.m.i.  
“Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla  
determinazione e alla gestione del rumore ambientale”**

**Redatto da: Elena Massoletti  
Paolo Deforza**

**Verificato da: Paolo Deforza**

**Approvato da: Alessandro Reina**

## 1. Premessa

Il presente documento costituisce la sintesi non tecnica del Piano di Azione dell'Aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio, sul quale operano più di 50.000 movimenti annui, elaborato ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. n. 194 del 19/08/05: "attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativo alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale".

La struttura del documento ripropone in forma sintetica quanto più diffusamente illustrato nel Piano d'Azione stesso e ad esso si rimanda per un approfondimento puntuale dei diversi aspetti, qualora necessario.

## 2. Descrizione dell'Aeroporto di Bergamo – Orio al Serio

Il sedime dello scalo civile, con un'estensione di circa 270 ettari ad esclusione delle aree di competenza prettamente militare, sorge su terreno demaniale dei Comuni di Orio al Serio, Seriate, Grassobbio e Bergamo e su aree private di proprietà di SACBO SpA

L'aeroporto è costituito da due piste, di cui una è prevalentemente riservata ad attività di formazione e da diporto.

La pista di volo principale 10-28, lunga circa 3.000 m e sulla quale opera l'aviazione commerciale, corre parallela all'Autostrada A4 in direzione est-ovest.

L'aeromobile più frequentemente impiegato presso lo scalo è rappresentato da un velivolo di ultima generazione: il Boeing 737-800 NG.

Il cardine dell'attività cargo è costituito, invece, dal trattamento delle merci leggere operato da DHL e UPS.

Nel 2017, l'aeroporto di Orio al Serio ha trattato 86.113 movimenti comprensivi del traffico aereo dell'aviazione generale e da diporto, 12.336.137 passeggeri e 125.948 tonnellate di merci, posizionandosi al quinto per movimenti processati e al terzo posto per persone e merci nelle relative classifiche nazionali aeroportuali.

## 3. Autorità competente

La società SACBO SpA, autorità competente per redazione del presente Piano di Azione, è stata fondata il 16 giugno 1970 e attualmente è così composta: SEA SpA (30,98 %), Comune di Bergamo (13,84%), Provincia di Bergamo (10,20%), UBI (17,90%), CCIAA di Bergamo (13,25%), BPM (6,96%), Italcementi SpA (3,27%), Confindustria di Bergamo (0,59%), Aeroclub Taramelli (0,01%), SACBO S.p.A (3,00%).

SACBO SpA ha ottenuto, nel febbraio del 1976, mediante decreto ministeriale, il riconoscimento dello status giuridico di aeroporto privato ai sensi della legge n. 746 del 27 dicembre 1975.

La società ha sede in Via Orio al Serio 49/51, 24050 - Grassobbio (BG). I riferimenti per il Piano d'Azione sono:

- Direttore Infrastrutture
- Responsabile settore Ambiente e Territorio

Tel 035326581 FAX 035326339 Email [gestione.aeroportuale@sacbo.it](mailto:gestione.aeroportuale@sacbo.it)

Il contesto giuridico in cui si svolgono tutte le attività aeronautiche presso lo scalo di Bergamo – Orio al Serio è definito dalla convenzione quarantennale, sottoscritta tra ENAC e SACBO SpA in data 01/03/02, relativa ai rapporti di gestione e di sviluppo dell'attività aeroportuale.

SACBO SpA è, quindi, tenuta ad operare sotto il controllo di ENAC, considerato come soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni statali di amministrazione attiva e di vigilanza nel settore pubblico dell'aviazione civile e delle attività delle Società di gestione aeroportuali.

#### 4. Contesto giuridico

Come specificato nello stesso D.Lgs. 194/05 *“I piani d'azione [...] recepiscono i piani di contenimento e di abbattimento del rumore prodotto per lo svolgimento dei servizi pubblici di trasporto[...]”*.

Il D.M. 29/11/2000 definisce i criteri operativi per la definizione dei piani di abbattimento e contenimento del rumore, a partire dall'individuazione delle criticità prodotte dall'impatto acustico in base ai limiti vigenti e alla definizione di un ordine di priorità degli interventi pianificati, sino alla determinazione dei tempi di elaborazione e redazione degli stessi. I Piani d'Azione appaiono essere mirati all'individuazione di attività ed interventi più strategici che di dettaglio, demandando questi ultimi al recepimento degli interventi previsti nei piani di contenimento e abbattimento.

La redazione e realizzazione dei piani di abbattimento e contenimento del rumore è subordinata alla determinazione delle fasce di rispetto infrastrutturali e dei relativi limiti. Per le infrastrutture lineari, dette specifiche sono state stabilite tramite emanazione di appositi decreti e pertanto sono stati redatti i piani di risanamento. Per le infrastrutture aeroportuali, come già sottolineato, la determinazione delle fasce di rispetto infrastrutturali è demandata alla Commissione Aeroportuale ex art.5 del D.M. 31/10/97.

Per l'aeroporto di Orio al Serio, nel Novembre 2010 la Commissione Aeroportuale ha definito la Zonizzazione Aeroportuale. La stessa zonizzazione è stata immediatamente impugnata da un gruppo di cittadini di fronte al TAR Brescia, il quale - con sentenza 20130068 del 15/07/2013 poi confermata dal Consiglio di Stato con la sentenza 01278/2015 del 12 Marzo 2015 - ne ha annullato l'efficacia, evidenziando come il “processo di Zonizzazione” debba essere accompagnato da una Valutazione Ambientale Strategica.

In un contesto normativo già molto articolato, l'integrazione di quanto richiesto dal D.Lgs. n. 194/05 in relazione ai Piani d'Azione risulta pertanto piuttosto complessa, andando inevitabilmente a sovrapporsi con le altre direttive nazionali.

Per tali motivi, benché la Società si trovi di fatto nell'impossibilità di dar luogo ai piani di abbattimento e contenimento del rumore definiti nel D.M. 29/11/2000, nel rispetto dei diritti di tutela del Territorio circostante, ritenuti indipendenti dall'effettiva applicabilità della norma, SACBO si è mossa nel tentativo di proporre soluzioni operative per la riduzione della pressione ambientale dello scalo, elaborando Piani d'Azione il più possibile in armonia con le direttive stabilite dalla normativa.

La redazione dei Piani d'Azione ex D.Lgs. 194/05 costituisce, quindi, un documento strategico in grado di permettere una più mirata e strutturata formulazione dei piani di abbattimento e contenimento del rumore, non appena si presenteranno le condizioni operative per poterli redigere, che ne costituiranno un'ulteriore traduzione operativa in termini di interventi atti al contenimento e abbattimento del rumore sul Territorio.

Sforzo della Società nella redazione del Piano d'Azione è stato, pertanto, quello di far collimare il più possibile le indicazioni delle diverse normative, evitando di dare luogo a reiterazioni nella determinazione delle proprie strategie ambientali, così da ottimizzare gli sforzi impiegati nel processo decisionale e tutelare con coerenza il Territorio.

#### 5. Valori limite

I decreti per la conversione degli indici acustici presi a riferimento dalla pregressa normativa con quelli definiti nel D.Lgs. 194/05 non sono stati ancora emanati. Il descrittore da utilizzare nelle valutazioni inerenti l'impatto acustico nell'intorno aeroportuale è quindi l'LVA (Livello di Valutazione Aeroportuale), ai sensi del DM 31/10/97.

Tuttavia, allo stato attuale e per l'aeroporto di Bergamo – Orio al Serio, tale ultimo descrittore non può ancora essere utilizzato come valore limite in quanto non è presente una caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale con la definizione delle zone A, B e C e dei conseguenti limiti acustici, come da D.M. del 31 ottobre 1997.

Pertanto, al fine di individuare le criticità di tipo acustico inerenti l'impatto dell'attività aeronautica sull'intorno aeroportuale, vengono utilizzati i descrittori acustici impiegati nella stesura della mappatura acustica ex D.Lgs. 194/2005 e le stime e le proiezioni di LVA finora effettuate e discusse in Commissione Aeroportuale.

Tuttavia, tali valutazioni non possono essere rappresentative di un valore limite per la determinazione di eventuali superamenti nonché della definizione di processi restrittivi in termini di funzionalità ed operatività dell'infrastruttura aeroportuale.

È necessario sottolineare che, in assenza di un aggiornamento normativo in merito, il descrittore LVA è da considerarsi distinto e non confrontabile con il descrittore L<sub>DEN</sub>, così come l'indice LVA notturno non è paragonabile con il livello L<sub>NIGHT</sub> del D.Lgs. 194/2005.

Come le curve di isolivello calcolate e rappresentate negli allegati della mappatura acustica sono da considerarsi utili al fine di un'indagine a carattere conoscitivo dell'impatto acustico delle infrastrutture sul territorio nazionale ed europeo, così le criticità individuate nel presente documento sono da considerarsi adatte ad un inquadramento generale dell'impatto acustico dell'aeroporto sul Territorio, sufficiente alla determinazione di piani strategici d'azione, ma non utile per la definizione di interventi puntuali che saranno definiti all'interno dei piani di abbattimento e contenimento del rumore ex D.M. 21/11/2000.

## 6. Sintesi dei risultati della mappatura acustica

I valori di L<sub>DEN</sub> e di L<sub>NIGHT</sub> individuati nell'intorno aeroportuale dello scalo di Bergamo – Orio al Serio per la stesura mappatura acustica, secondo quanto previsto dal D.Lgs. n. 194 del 2005 sono stati elaborati utilizzando il modello matematico INM nella sua versione 7.0d.

La previsione di impatto della mappatura acustica studiata secondo i predetti indici stabiliti dal D.Lgs. n. 194 del 2005, relativa al 2016, corrisponde ad una movimentazione di 214 aeromobili al giorno, calcolati a partire dalla movimentazione effettiva dello scalo di Bergamo – Orio al Serio di tutto il 2016.

La stima della popolazione esposta al rumore di origine aeronautica, valutato secondo gli indici di L<sub>DEN</sub> e L<sub>NIGHT</sub> ai sensi del D.Lgs. n. 194 del 2005, è stata ricavata utilizzando dati puntuali (numero di residenti per indirizzo e numero civico) relativi al 2010 e dati Istat del 2001. Nella mappatura sono stati considerati come recettori sensibili gli ospedali, le case di cura e le infrastrutture scolastiche in generale, comprese le scuole materne e gli asili nido, oltre che le aree silenziose. Nelle tabelle seguenti vengono riportati i risultati delle elaborazioni.

Indice	Livello [dB]	Popolazione [n°]
L <sub>DEN</sub>	55-59	36.500
	60-64	11.000
	65-69	1.600
	70-74	200
	≥75	0
L <sub>NIGHT</sub>	50-54	14.600
	55-59	1.900
	60-64	900
	65-69	0
	≥70	0

**Tabella 1 - popolazione esposta, agglomerato incluso (dati arrotondati al centinaio)**

Indice	Livello [dB]	Ospedali [n°]	Scuole [n°]
L <sub>DEN</sub>	55-59	3	24
	60-64	2	12
	65-69	0	0
	70-74	0	0
	≥75	0	0
L <sub>NIGHT</sub>	50-54	3	Chiuse
	55-59	0	Chiuse
	60-64	0	Chiuse
	65-69	0	Chiuse
	≥70	0	Chiuse

**Tabella 2 - recettori sensibili, agglomerato incluso.**

## 7. Valutazione criticità

I criteri per la valutazione delle criticità utilizzati nel presente documento hanno cercato di seguire il più possibile quanto indicato dalla normativa in materia.

Al fine di elaborare strategie generali legate a soluzioni inerenti alla distribuzione operativa del traffico dello scalo, la popolazione è stata ulteriormente suddivisa in tre aree (est, ovest e centro), rispetto al sedime aeroportuale.

Indice	Livello [dB]	Popolazione Ovest [n°]	Popolazione Centro [n°]	Popolazione Est [n°]
L <sub>DEN</sub>	55-59	25.300	2.000	9.200
	60-64	8.100	2.500	400
	65-69	0	1.300	300
	70-74	0	100	100
	≥75	0	0	0
L <sub>NIGHT</sub>	50-54	9.500	2.900	2.200
	55-59	0	1.600	300
	60-64	0	600	300
	65-69	0	0	0
	≥70	0	0	0

**Tabella 3 - popolazione esposta suddivisa in fasce territoriali**

L'analisi dei risultati mostra come, globalmente, vi sia presenza più marcata di popolazione all'interno delle fasce di L<sub>DEN</sub> ed L<sub>NIGHT</sub> per l'area ad ovest dello scalo (in corrispondenza della città di Bergamo e dei paesi immediatamente confinanti) ma, al crescere dei valori dei descrittori acustici, si può notare come la popolazione risulti maggiormente concentrata in prossimità e ad est dello scalo, indice di un tessuto urbano più fitto in queste due macroaree.

Sono state quindi effettuate delle elaborazioni relative alla popolazione esposta ai diversi livelli degli indici acustici, per identificare possibili criticità.

L'analisi dei risultati ha mostrato come le aree maggiormente sensibili in relazione alla popolazione siano identificate nei territori comunali immediatamente a ridosso del sedime aeroportuale di Orio al Serio e Grassobbio, situati ai lati della pista dello scalo, seguite dalle aree urbanizzate poste immediatamente al di sotto delle traiettorie di decollo ed atterraggio quali quelle di Seriate (località Cassinone) e Bergamo (frazioni di Colognola e Campagnola). Infine, le aree con minor indice di pressione risultano quelle comprese al di sotto delle traiettorie di atterraggio nel territorio di Bagnatica e Brusaporto.

Relativamente ai recettori sensibili, la priorità di attenzione per azioni strategiche è stata stabilita in base ai livelli di esposizione assoluti degli edifici e al numero degli allievi/degenti, identificando quindi con una priorità maggiore quelli siti nei territori comunali di Orio al Serio, Grassobbio e Bergamo.

## 8. Consultazioni pubbliche

Le tipologie di interventi attuati in passato e previsti nell'immediato futuro di seguito definiti in dettaglio, sono il frutto di proposte individuate dalla Società sempre condivise e concordate con il Territorio, in un'ottica di reciproca collaborazione e confronto.

Le diverse soluzioni individuate sono state discusse in:

- Commissione Aeroportuale;
- Incontri ad hoc con i rappresentanti delle Amministrazioni.

La Commissione Aeroportuale, stabilita ai sensi del D.M. del 31 ottobre 1997, rappresenta il miglior veicolo per la determinazione dei possibili interventi da mettere in atto per la mitigazione acustica ambientale. Essa è composta infatti dai seguenti soggetti: Ministero dell'Ambiente, ENAC, ENAV, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ARPA Lombardia, Compagnie Aeree e Amministrazioni comunali. In particolare, in seno alla Commissione Aeroportuale, sono state definite diverse proposte di procedure e rotte di volo ed è stata approvata la zonizzazione aeroportuale.

Le riunioni della Commissione Aeroportuale e del relativo Gruppo Tecnico Ristretto avvengono, solitamente, con cadenza circa bimestrale.

In diverse occasioni attraverso gli organi di stampa sono state diffuse informazioni circa gli interventi definiti nel presente Piano.

Nel corso degli ultimi anni sono stati inoltre organizzati numerosi incontri con i diversi Soggetti interessati dalle criticità dell'impatto acustico dell'attività aeronautica sul Territorio.

Primi tra tutti vanno ricordati gli incontri periodici organizzati con tutti i rappresentanti dei Comuni dell'intorno aeroportuale, ed estesi ad alcuni Comuni che pur non essendo coinvolti dalla zonizzazione aeroportuale si sono dichiarati interessati alla tematica (ad esempio Dalmine, Stezzano, Treviolo e Lallio) nel consesso definito "Tavolo dei Sindaci". La finalità di queste riunioni è stata quella di condividere con il Territorio le iniziative promosse da SACBO in merito alla pressione ambientale esercitata sul Territorio e recepire le esigenze dello stesso nel merito.

Vengono costantemente mantenuti contatti anche con le singole Amministrazioni comunali, tra le quali: Azzano San Paolo, Bagnatica, Bolgare, Bergamo, Grassobbio, Orio al Serio, Seriate, Treviolo, nonché con rappresentanze dei Comitati dei cittadini. Con particolare frequenza si sono tenute riunioni anche di livello "tecnico" con i Comuni che per primi sono stati interessati dagli interventi di mitigazione messi in opera dalla Società, sia su recettori sensibili che nelle abitazioni private.

Durante i suddetti incontri a vario livello sono state recepite, in particolare, le osservazioni in merito ad un preciso rispetto delle rotte di decollo ed atterraggio, all'ottimizzazione della distribuzione dei voli notturni, ad una espansione controllata e definita in termini di traffico aereo, alla realizzazione di interventi di mitigazione sul Territorio, in particolare sui recettori sensibili scolastici e sulle abitazioni residenziali, e ad una migliore caratterizzazione acustica dell'impatto sul Territorio non descritta dalla rete di monitoraggio fissa.

In generale, tutte le citate esigenze trovano un riscontro nel Piano d'Azione e nelle attività perseguite dalla Società.

La presente sintesi non tecnica è pubblicata sul sito internet dell'aeroporto in modo che sia possibile, anche per il singolo cittadino, effettuare commenti e proposte di miglioramento che verranno valutate e, se del caso, integrate nel Piano d'Azione.

## **9. Misure antirumore in atto, in preparazione e pianificate – informazioni di carattere finanziario**

Di seguito vengono elencati le misure antirumore già in atto, i progetti in preparazione e in fase di valutazione considerati applicabili alla realtà dell'aeroporto di Bergamo – Orio al Serio e perseguiti dalla Società di gestione in accordo con Enti e Amministrazioni locali, corredati, ove disponibile, da una stima della popolazione che ne ha tratto o potrebbe trarne beneficio e da un'indicazione sulle tempistiche di esecuzione e degli oneri finanziari sostenuti per la realizzazione.

In relazione alle valutazioni di efficacia dei singoli interventi, in termini di estensione delle fasce di isolivello e di popolazione esposta, si sottolinea come per alcune delle soluzioni individuate gli strumenti tecnici a disposizione non permettano di effettuare una stima precisa delle riduzioni di popolazione esposta, sebbene risulti evidente da un loro esame come siano in grado di apportare un effetto mitigativo sul Territorio.

Mentre alcune delle scelte strategiche di seguito illustrate sono dettate da valutazioni i cui esiti risultano analoghi sia in riferimento agli attuali indici nazionali, sia ai più recenti indici europei, sembra opportuno indicare come i criteri utilizzati per l'identificazione puntuale dei diversi interventi, con particolare riferimento alle misure già in atto, si siano basati necessariamente sull'unico indice acustico attualmente soggetto a limiti normativi (DM 31/10/97) e cioè sul Livello di Valutazione Aeroportuale (LVA).

Interventi già in atto	Costo [€]	ΔP (n°)	Data impl-comp	Note sul differenziale della popolazione.
Divieto di decollo/atterraggio aeromobili Cap.2 Annesso 16	N.D.	49.300	05/10/2006 05/10/2006	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia della riduzione del rumore attuata con macchine acusticamente performanti.
Conseguimento di una flotta di ultima generazione operante sullo scalo	N.D.	49.300	01/01/2003 31/12/2018	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia della riduzione del rumore attuata con macchine acusticamente performanti.
Procedure di avvicinamento a vista per atterraggi pista 28	< 1.000	4.200	04/09/2006 01/11/2007	L'intero centro abitato di Bolgare beneficia di tale intervento.
Procedure di decollo VFR da pista 10 e 28	< 1.000	49.300	14/12/1990 10/10/2007	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia della riduzione del rumore permessa da procedure per il volo a vista.
Limitazione decolli notturni per pista 28 dalle 23.00 alle 06.00	110.000	33.400	26/10/2004 01/11/2007	Popolazione residente ad ovest dello scalo beneficia del divieto dei decolli notturni verso ovest.
Divieto voli d'addestramento	< 1.000	49.300	01/11/2007	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia della riduzione del rumore.
Utilizzo del raccordo A per decolli RWY28	N.D.	33.400	2012 04/02/2013	Popolazione residente ad ovest dello scalo
Avanzamento del punto attesa A per minimizzare attesa a terra	240.000	1.400	01/05/2007 31/12/2012	Popolazione in Comune di Grassobbio e Orio al Serio con Lden superiore a 65 dB(A)
Limitazioni all'uso della spinta inversa, APU e prove motori	< 1.000	1.400	28/06/1996 01/11/2007	Popolazione coinvolta dall'abbattimento del rumore al suolo permesso da tali limitazioni residente nei Comuni di Orio al Serio e Grassobbio - Lden superiore a 65 dB(A)
Realizzazione collinetta antirumore	130.000	1.100	01/04/1998 01/06/2007	Popolazione in Comune di Orio al Serio.
Realizzazione barriere antirumore in Grassobbio e Orio al Serio	360.000	1.400	01/05/1999 16/07/2007	Popolazione in Comune di Grassobbio e Orio al Serio - Lden superiore a 65 dB(A)
Realizzazione barriere arboree in Seriate	65.000	<100	18/10/2006 27/06/2007	Residenti in Seriate a ridosso del sedime aeroportuale.
Delocalizzazioni di unità abitative prossime al sedime	480.000	<100	01/01/2002 01/03/2005	Residenti in Grassobbio a ridosso del sedime aeroportuale
Interventi di mitigazione – Fondi per Amministrazioni	140.000	N.D.	01/11/2005 30/04/2006	La popolazione che ha beneficiato degli interventi è stata identificata dalle Amministrazioni comunali.
Interventi di mitigazione su recettori sensibili	1.000.000	2.500	01/07/2008 30/09/2012	Comprende alunni, personale docente e non per tutte le scuole oggetto di intervento.
Interventi di mitigazione su edifici residenziali	3.600.000	1.000	11/09/2007 31/12/2017	Popolazione residente che ha beneficiato di interventi di mitigazione.
Realizzazione nuovo raccordo F	550.000	1.100	15/05/2014 15/06/2014	Popolazione in Comune di Orio al Serio. Lden superiore a 65 dB(A)
Rete di monitoraggio	700.000	49.300	01/06/2004 22/03/2012	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia del controllo operato dalla rete.
Studio epidemiologico	150.000	49.300	18/05/2012 31/05/2014	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello verrà coinvolta dallo studio.
Avanzamento del punto attesa E per minimizzare attesa a terra	240.000	1.400	15/05/2014 15/06/2014	Popolazione in Comune di Grassobbio e Orio al Serio con Lden superiore a 65 dB(A).
Avanzamento soglia 10 e angolo discesa atterraggi da Ovest	150.000	33.400	15/09/2013 15/10/2013	Popolazione residente in prossimità e ad ovest dello scalo.
Realizzazione barriere antirumore – Protocollo di intesa con Orio al Serio	250.000	1.100	01/04/2006 31/12/2015	Popolazione in Comune di Orio al Serio - Lden superiore a 65 dB(A)
Avanzamento testata RWY10 per minimizzazione rumore a terra	<1000	1.400	15/09/2013 15/10/2013	Popolazione in Comune di Grassobbio e Orio al Serio - Lden superiore a 65 dB(A).

**Tabella 4 - Interventi già attuati**

Interventi in fase di valutazione, realizzazione e previsione.	Costo [€]	ΔP (n°)	Data impl-comp	Note sul differenziale della popolazione.
Nuova Rotta A4 e distribuzione traffico.	N.D.	1.900	20/06/2017 N.D.	Differenziale atteso di popolazione residente ad ovest dello scalo coinvolta pre e post l'adozione della rotta sopra 60 dB(A) di LVA
Conseguimento di una flotta di ultima generazione operante sullo scalo	N.D.	49.300	01/01/2003 31/12/2018	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia della riduzione del rumore attuata con macchine acusticamente performanti.
Realizzazione barriere antirumore – Protocollo di intesa con Orio al Serio	100.000	1.100	01/04/2006 31/12/2020	Popolazione in Comune di Orio al Serio - Lden superiore a 65 dB(A)
Interventi di mitigazione su edifici residenziali	4.500.000	800	11/09/2017 31/12/2019	Popolazione residente che beneficerà di interventi di mitigazione.
Delocalizzazioni di unità abitative prossime al sedime	150.000	< 100	01/01/2018 31/12/2022	Abitanti residenti nel Comune di Grassobbio.
Implementazione rete monitoraggio e campagne di misura spot	50.000	49.300	N.D.	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia del controllo operato dalla rete.
Supporto alla definizione del Piano di Zonizzazione Aeroportuale	100.000	49.300	12/03/2015 31/12/2019	Tutta la popolazione coinvolta dalle curve di isolivello beneficia della definizione della Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale ex. DM 31/10/97

Tabella 5 – interventi in fase di realizzazione e previsti nei prossimi 5 anni

## 10. La strategia di lungo termine

Relativamente alle strategie a lungo termine mirate a realizzazioni di interventi di mitigazione acustica, i progetti e le iniziative di contenimento e mitigazione dell'impatto aeronautico contenuti nel presente Piano di Azione saranno integrati, rivisti e aggiornati nell'ambito della redazione finale dei Piani di contenimento ed abbattimento delle emissioni sonore di cui al DM del 29/11/00.

Allo stesso modo verranno, inoltre, attuate le prescrizioni contenute nel decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (cfr. DEC/VIA/2003/0677) che risultano direttamente dipendenti dalla definizione delle fasce di rispetto.

L'elaborazione di strategie di sviluppo sarà puntualmente sottoposta a tutti gli iter autorizzativi necessari, previsti e definiti dalla normativa in campo aeronautico, urbanistico ed ambientale, mantenendo continuo riferimento ai principi di approccio bilanciato indicati, tra l'altro, nel Regolamento Europeo 598/14.

Saranno perseguite diverse azioni quali, ad esempio, un efficiente ed ottimizzato incremento del traffico sia in termini di distribuzione che in relazione alla performance degli aeromobili (velivoli di ultima generazione), studi previsionali relativi al possibile impatto acustico prodotto dall'introduzione di eventuali nuovi aeromobili e conseguente valutazione costi/benefici.

Tutte le azioni pianificate e quanto specificato nel presente documento potranno essere riviste in ogni momento, in funzione di mutate esigenze derivanti dalla dinamicità e dalla complessità del quadro aeronautico a livello nazionale, europeo ed internazionale e comprendente esigenze operative, normative, economiche, di interesse comune e di carattere politico e sociale.

## 11. Disposizioni per la valutazione dell'attuazione e dei risultati del Piano d'Azione

Il Piano d'Azione 2018 costituisce il secondo aggiornamento di quanto redatto in conformità del D.Lgs 194/05 nel 2008.

Grazie alle azioni intraprese nel periodo è possibile effettuare una valutazione dell'efficacia in merito alle azioni intraprese dalla Società di Gestione e definite nelle precedenti emissioni del Piano.

In particolare l'implementazione di una completa e capillare rete di monitoraggio dell'inquinamento acustico ha permesso di raccogliere una significativa mole di dati che permettono una valutazione delle modifiche del clima acustico nell'intorno aeroportuale a seguito delle diverse azioni poste in opera.

Di seguito vengono riportati i valori di  $L_{DEN}$  calcolati per le otto postazioni fisse di monitoraggio acustico negli ultimi cinque anni, distinte tra quelle ricomprese in aree poste ad Est e ad Ovest del sedime aeroportuale.

Andamento $L_{DEN}$ -- Postazioni Est -- 2008-2016				
Anno	Seriate Cassinone	Bagnatica	Orio al Serio	Grassobbio
2008	69.3*	68.5	63.3	---
2009	68.3	68.0	62.7	63.6**
2010	68.6	67.9	62.8	63.9
2011	68.3	67.9	62.7	63.5
2012	68.8	67.8	62.4	63.6
2013	68.6	67.8	62.2	63.2
2014	69.0	67.7	62.4	63.5
2015	69.0	67.8	61.9	63.4
2016	69.1	67.9	62.2	63.9

**Tabella 6 - Indice  $L_{DEN}$  2008-2016 per le postazioni ad Est dello scalo**

\*: dato parziale - rilevazioni disponibili dal 01/07/2008

\*\*: dato parziale - rilevazioni disponibili dal 01/09/2009

L'analisi dei dati relativi alle postazioni poste ad Est dello scalo mostra un sostanziale mantenimento dei valori dell'indice nel decennio se non una sua riduzione (Bagnatica ed Orio al Serio).

Il mantenimento del clima acustico (se non la sua riduzione) ad est dello scalo è stato reso possibile grazie al mantenimento della ricerca di un'oculata gestione della movimentazione notturna, sviluppata in armonia con il continuo aggiornamento della flotta operante sullo scalo, in conformità alle politiche di contenimento acustico ricercato dalla Società di gestione che hanno trovato accordo con le politiche commerciale dei vettori courier attivi sullo scalo (in particolare di DHL).

Andamento $L_{DEN}$ -- Postazioni Ovest -- 2008-2016				
Anno	BG Linneo	BG Quasimodo	BG - Canovine	Azzano San Paolo
2008	63.4	65.9	62.7*	---
2009	63.6	65.6	62.2	---
2010	63.4	64.6	58.4	---
2011	62.9	63.7	57.7	59.2**
2012	62.1	63.3	57.2	58.9
2013	62.1	63.5	56.9	59.4
2014	62.7	64.2	57.9	59.9
2015	62.7	64.1	58.5	60.1
2016	63.1	64.7	58.4***	60.5

**Tabella 7 - Indice  $L_{DEN}$  2008-2016 per le postazioni ad Ovest dello scalo**

\*: dato parziale - rilevazioni disponibili dal 26/02/2008

\*\*: dato parziale - rilevazioni disponibili dal 04/10/2011

\*\*\*: dato parziale - rilevazioni disponibili sino al 31/07/2016

I risultati che emergono dall'analisi dei dati registrati dalle postazioni ad Ovest dello scalo mostrano una costante riduzione dell'indice  $L_{DEN}$  per tutte le postazioni di misura nel primo quinquennio (2008-2012), seguito da un sostanziale mantenimento nel periodo successivo (2013-2016).

Eccezione fatta per la postazione di Azzano San Paolo, tutte le altre postazioni evidenziano valori dell'indice degli ultimi anni (2015-2016) sensibilmente inferiore a quelli registrati nel biennio 2008-2009.

In particolare si evidenzia la riduzione dell'indice nella postazione di Bergamo via Canovine tra il 2009 e 2010, conseguenza diretta dell'adozione della nuova rotta di decollo lungo l'autostrada dal settembre 2009.

Anche le altre postazioni presentano comunque una significativa e progressiva diminuzione dell'indice, a conferma dell'efficacia delle soluzioni intraprese dalla Società di Gestione e dalla Commissione Aeroportuale.

Si noti come i livelli di  $L_{DEN}$  misurati nella nuova postazione di Azzano San Paolo, sita nel punto più esposto di un'area che ha visto incrementare la pressione acustica sul proprio territorio a seguito dell'adozione della nuova procedura di decollo, sono contenuti tra i 59 e 61 dB(A).

Dall'analisi dei dati raccolti dalla rete di monitoraggio del rumore aeroportuale emerge come, grazie anche alle azioni di contenimento e mitigazione individuate, i livelli acustici non abbiano subito incrementi paragonabili a quelli registrati dai volumi di traffico

Hanno quindi trovato diretto riscontro nelle misurazioni effettuate le azioni mitigative intraprese sullo scalo ed in particolare: la costante ricerca di nuove procedure di decollo stabilite dalla commissione Aeroportuale, l'oculata gestione del traffico in arrivo/partenza operata con costanza da ENAV, i continui confronti tra ENAC/SACBO e le Compagnie Aeree operanti sullo scalo (da sempre estremamente sensibili alla minimizzazione dell'impatto acustico prodotto dalle attività aeronautiche), il rinnovo continuo della flotta con aerei acusticamente performanti.

Meritevoli di presentazione risultano anche i risultati ottenuti presso i recettori sensibili oggetto di interventi di mitigazione. Il Consiglio Nazionale per le Ricerche, Istituto di Tecnologia e Costruzioni (ITA/CNR) ha effettuato misure significative ai recettori oggetto degli interventi (sia scuole che abitazioni) per valutare l'isolamento acustico di facciata ante e post intervento. Per quanto concerne le scuole, grazie alla sostituzione dei vecchi infissi con nuovi aventi caratteristiche acustiche estremamente performanti, la trasmissione dei livelli acustici dall'ambiente esterno verso l'interno delle aule si sia ridotta di valori compresi tra i 13 e 18 dB(A) (indice  $D_{2m,nT,w}$ ) rispetto a quanto prima percepito.

In relazione agli interventi effettuati sui recettori residenziali, anch'essi definiti con il supporto del CNR e che ne ha misurato gli effetti attraverso dei controlli a campione, i dati raccolti per gli interventi conclusi nel 2017 hanno permesso di quantificare la riduzione di impatto acustico percepita dal recettore in un valore medio di 13,9 dB, grazie alla sostituzione degli infissi esistenti con nuovi ad alto potere fonoisolante. Si ipotizza pertanto che anche per gli interventi previsti in Tabella 5 verrà ottenuta la medesima prestazione media.

Al fine di tenere sotto controllo le azioni programmate dal presente Piano di Azione, SACBO SpA si impegna a:

- proseguire con le operazioni di monitoraggio del rumore di origine aeronautica per meglio definire le caratteristiche acustiche dell'intorno aeroportuale e verificare l'efficacia delle soluzioni proposte con l'ausilio di ulteriori campagne di misura puntuali per verificare in situ l'efficacia delle soluzioni elaborate non riscontrabili con l'attuale rete di monitoraggio del rumore aeroportuale;
- elaborare studi e simulazioni modellistiche per valutare l'eventuale discrepanza delle soluzioni progettuali dalle misure effettivamente attuate e migliorare, in conseguenza di ciò, il grado di conoscenza delle criticità del settore aeronautico di riferimento;
- recepire, dalle Amministrazioni locali, dagli Enti territoriali e da qualunque altro soggetto che faccia richiesta di partecipazione, ulteriori suggerimenti propositivi od informazioni atte a perfezionare l'efficacia del presente Piano di Azione, verificando contestualmente le ipotesi di fattibilità delle eventuali soluzioni integrative.

# RETE MONITORAGGIO RUMORE AEROPORTUALE

## BOLLETTINO MENSILE DI INFORMAZIONE

1



PERIODO DI RIFERIMENTO  
**Dicembre 2019**

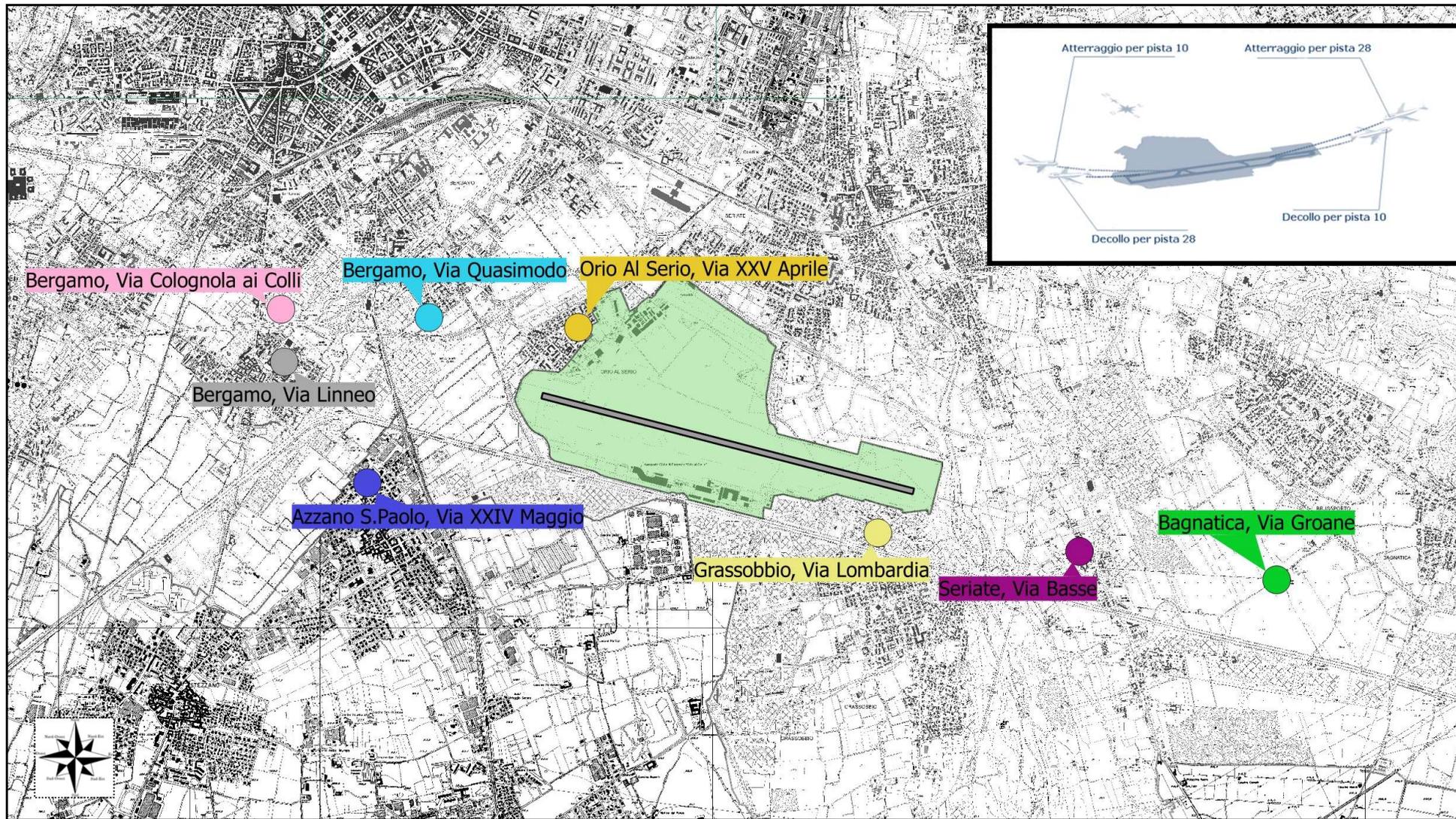
- Dal 2004, anno di inizio gestione del Sistema di Monitoraggio del Rumore Aeroportuale, SACBO ha sviluppato un sistematico processo di raccolta organica ed analisi dei dati rilevati dalle postazioni di misura della Rete sintetizzate in un bollettino mensile.
- La finalità di questo bollettino è quella di fornire alle comunità che vivono nei dintorni dell'aeroporto conoscenza periodica sul clima acustico, così come rilevato dalla rete di monitoraggio esistente, in un rapporto di trasparenza con il Territorio circostante.

- ➔ I dati qui presentati, validati come previsto dalla normativa vigente da un Tecnico Competente in Acustica, rispondono a severi parametri, quali:
  - un'alta percentuale di correlazione (rapporto tra numero di movimenti cui è stato assegnato un evento sonoro e il totale dei movimenti cui la postazione è sensibile);
  - un attento esame giornaliero del dato  $L_{VAd}^*$  ed  $L_{VAn}^{**}$
  
- ➔ I giorni di misurazione sono stati considerati validi nel caso in cui l'acquisizione abbia permesso l'individuazione completa dei movimenti notturni ed almeno del 75% dei diurni ai quali è sensibile la postazione.
  
- ➔ Le stazioni di misura che fanno parte della rete di monitoraggio sono otto.
  
- ➔ La strumentazione delle cabine consiste in:
  - Catena fonometrica con possibilità di verifica automatica della calibrazione;
  - Fonometro analizzatore;
  - Personal Computer per acquisizione ed elaborazione dati;
  - Centralina meteo per parametri meteo-climatici.

\*  $L_{VAd}$ : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale **diurno** (06:00 - 23:00)

\*\*  $L_{VAn}$ : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale **notturno** (23:00 - 06:00)

# LA RETE DI MONITORAGGIO



# BREVE DESCRIZIONE DELLA RETE DI MONITORAGGIO

Tipologia di postazione (ai sensi della DGR n. 8/808/2005): “M”.

## **BERGAMO - Via Linneo**

La cabina è stata installata ad aprile 2007 ad opera di SACBO ed è situata presso la scuola Materna di Colognola, in zona residenziale.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 28 – Atterraggi Pista 10

## **BERGAMO - Via Quasimodo**

La cabina è stata installata a luglio 2007 ad opera di SACBO ed è situata presso l'asilo nido di Campagnola. Il sito ricade in zona prevalentemente residenziale. La presenza del vicino asse interurbano rappresenta una fonte di rumore di fondo costante e piuttosto intensa, comunque non tale da falsare i rilievi fonometrici.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 28 – Atterraggi Pista 10

## **BERGAMO - Via Colognola ai Colli**

La cabina è stata installata nel marzo 2008 ad opera di SACBO ed è situata in zona commerciale all'interno di un parcheggio.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 28 – Atterraggi Pista 10

## **AZZANO SAN PAOLO - Via XXIV Maggio**

La cabina è stata installata nel marzo 2012 ad opera di SACBO, in zona residenziale.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 28

## **ORIO AL SERIO – Largo XXV Aprile**

La stazione è posizionata nel comune di Orio al Serio in una zona residenziale presso un edificio abitativo di proprietà comunale. La cabina è stata sostituita a giugno 2006 ad opera di SACBO.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 28 – Decolli per pista 10

## **BAGNATICA - Via delle Groane**

La cabina, rinnovata nel gennaio 2006 ad opera di SACBO, è installata presso la recinzione esterna di un edificio residenziale a due piani, esattamente sulla proiezione al suolo delle rotte degli aerei in atterraggio per pista 28 e in decollo per pista 10.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 10 – Atterraggi per pista 28

## **SERIATE - Via Basse**

La cabina è stata installata nel luglio 2008 ad opera di SACBO ed è situata in zona residenziale, esattamente sulla proiezione al suolo delle rotte degli aerei in atterraggio per pista 28 e in decollo per pista 10.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 10 – Atterraggi per pista 28

Tipologia di postazione (ai sensi della DGR n. 8/808/2005): “A”.

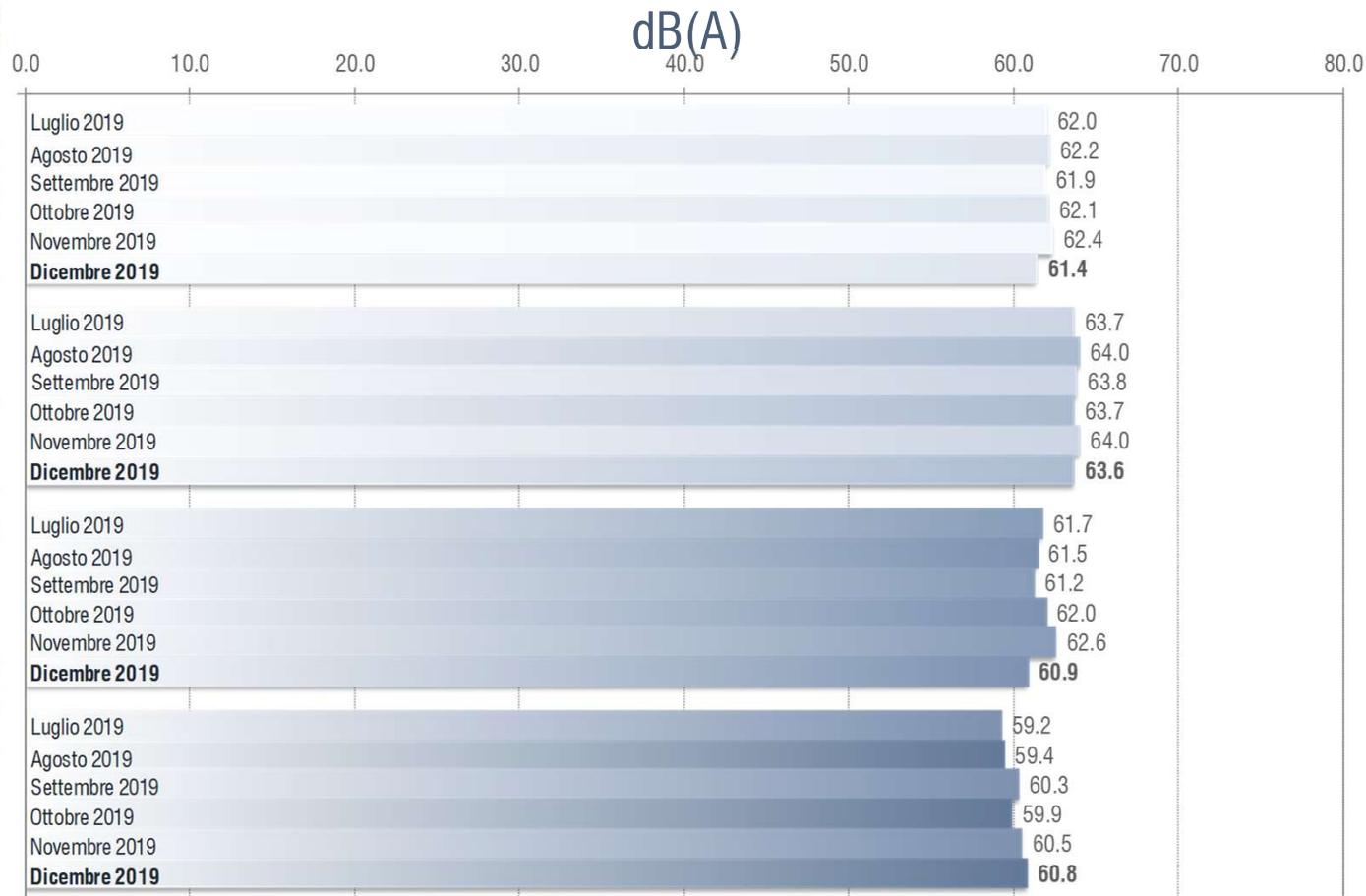
## **GRASSOBBIO – Via Lombardia**

La cabina è stata installata a settembre 2009 ad opera di SACBO ed è situata presso il bacino di accumulo dell'acquedotto di Grassobbio, in zona prevalentemente industriale.

Sensibilità prevalente operazioni aeree:

Decolli Pista 10

# VALORE MEDIO MENSILE DEL $L_{VAj}^*$ [dB(A)]



Bergamo - via Linneo

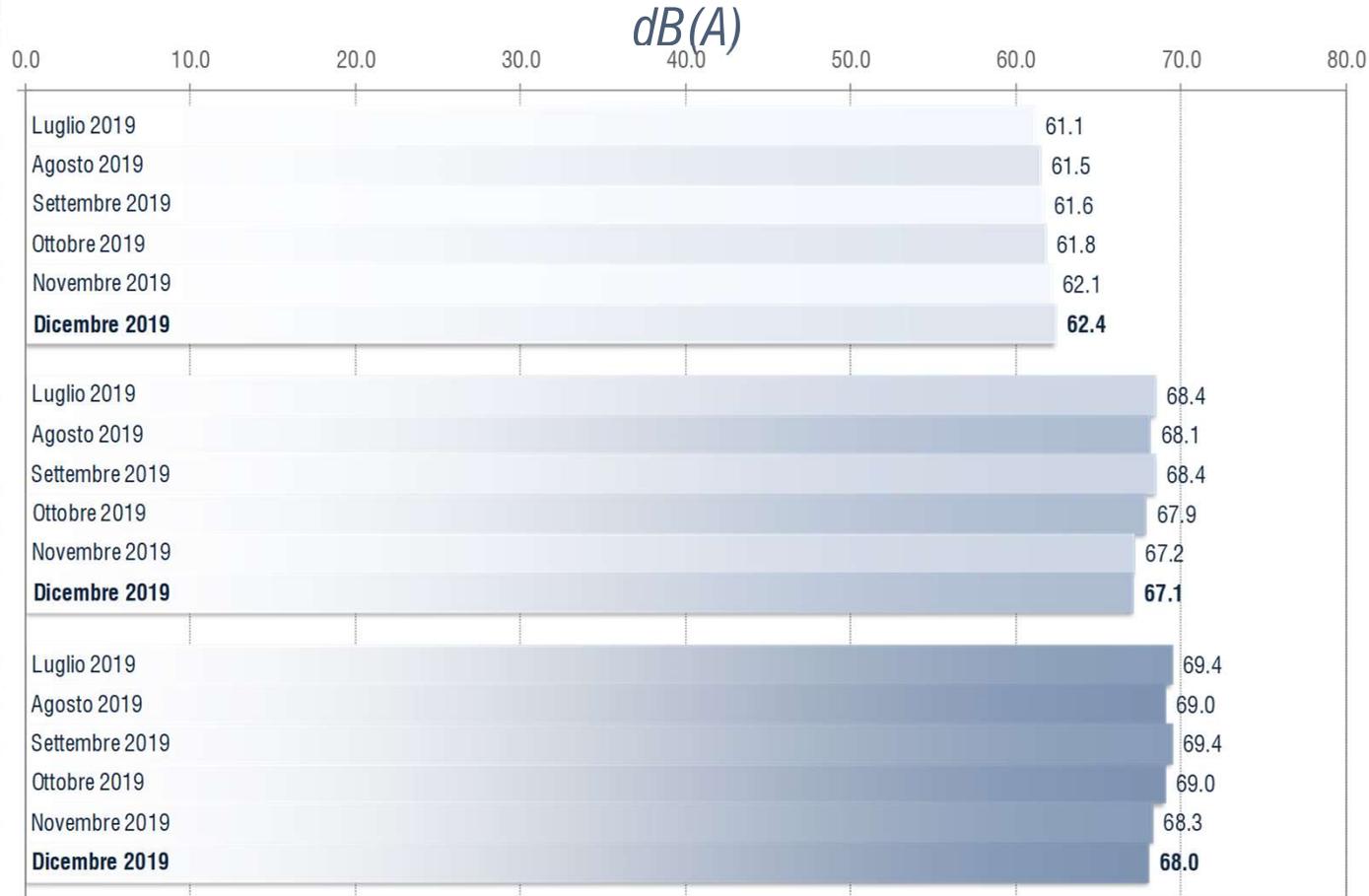
Bergamo - via Quasimodo

Bergamo - via Colognola ai Colli

Azzano S.P. - via XXIV Maggio

\*  $L_{VAj}$ : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale giornaliero

# VALORE MEDIO MENSILE DEL $L_{VAj}^*$ [dB(A)]



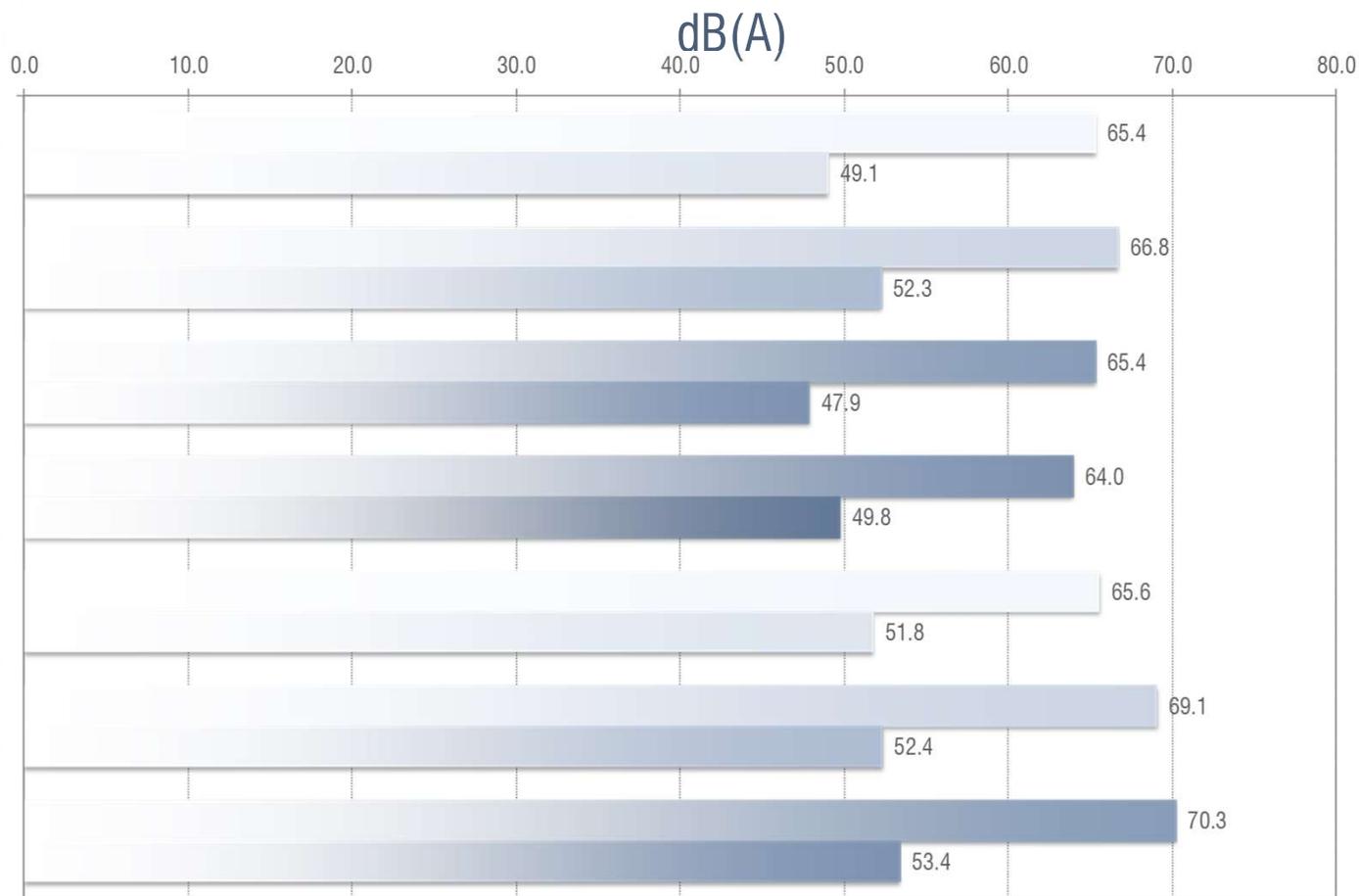
Orio al Serio - largo XXV Aprile

Bagnatica - via delle Groane

Seriate - via Basse

\*  $L_{VAj}$ : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale giornaliero

# VALORI MASSIMI E MINIMI GIORNALIERI DI $L_{VAj}^*$ [dB(A)] RILEVATI NEL MESE

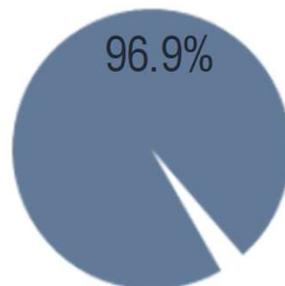


\*  $L_{VAj}$ : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale giornaliero

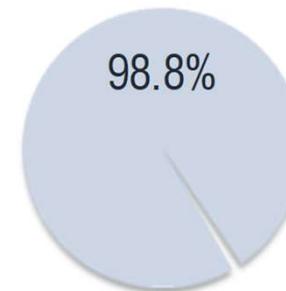
# PERCENTUALI DI CORRELAZIONE



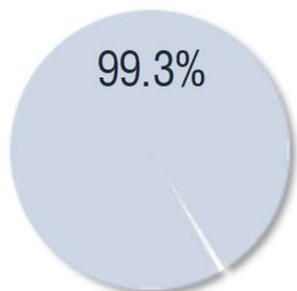
Bergamo Linneo



Azzano S.P. XXIV Maggio



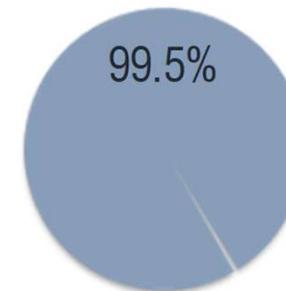
Bagnatica Groane



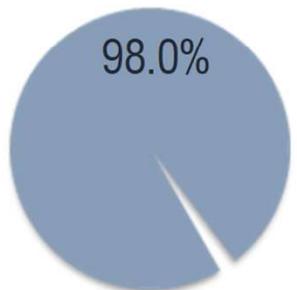
Bergamo Quasimodo



Orio al Serio XXV Aprile



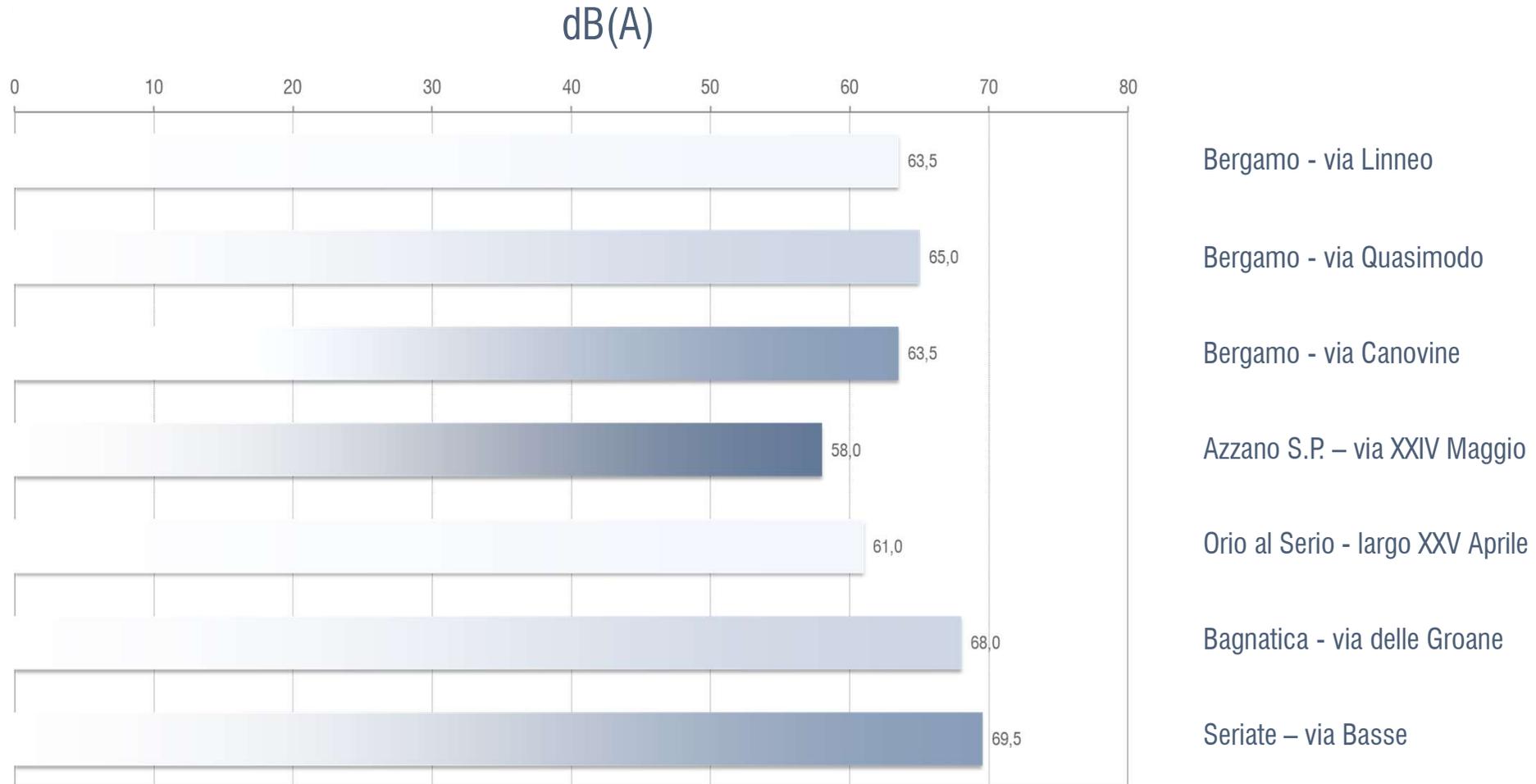
Seriate Basse



BG Colognola ai Colli

**Percentuale di correlazione:**  
rapporto tra il numero di movimenti a cui è stato associato almeno un evento sonoro ed il numero totale di movimenti relativo a ciascuna centralina

# LIVELLO DI VALUTAZIONE DEL RUMORE AEROPORTUALE (LVA) ANNO 2018



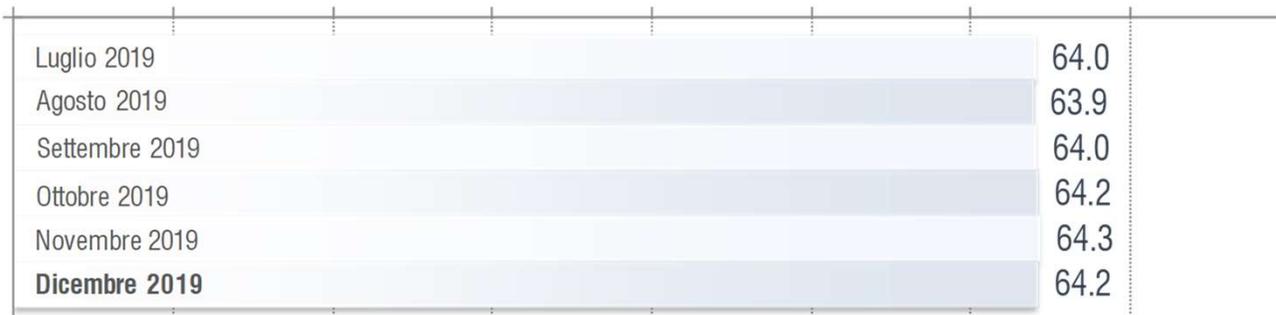
## L<sub>VA</sub>: Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale

Calcolato ai sensi del DM31.10.1997 (*“Metodologia di misura del rumore aeroportuale”*) e secondo le indicazioni della Regione Lombardia, DGR 11.10.2005 n.808 (*Linee guida per il conseguimento del massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia*).

# CENTRALINA DI MONITORAGGIO DI GRASSOBBIO

dB(A)

0.0 10.0 20.0 30.0 40.0 50.0 60.0 70.0 80.0



Valore medio mensile del LVAj\* [dB(A)]

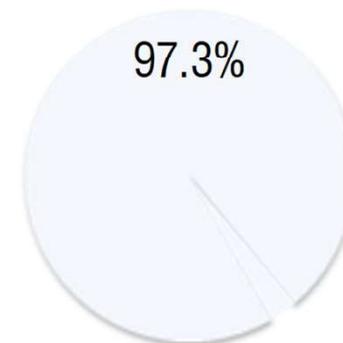
0.0 10.0 20.0 30.0 40.0 50.0 60.0 70.0 80.0



Valori massimi e minimi giornalieri del LVAj\* [dB(A)] rilevati nel mese

### Percentuale di correlazione:

rapporto tra il numero di movimenti a cui è stato associato almeno un evento sonoro ed il numero totale di movimenti relativo a ciascuna centralina



\*  $L_{VAj}$ : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale giornaliero

S.A.C.B.O.

Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.P.A.



# PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

S.A.C.B.O. Sp.A.  
Copia conforme all'originale  
conservata in data 28/11/02

Integrazioni e chiarimenti  
(Rich. Min. Ambiente del 16/07/2002 prot. 7531/VIA/A.O.13.G)

Fascicolo 1 / POI

**SUPERFICI RESIDENZIALI E  
POPOLAZIONE RESIDENTE IN  
RIFERIMENTO AI 3+2 INTERVALLI  
ISOFONICI, AI SINGOLI COMUNI E  
NEGLI SCENARI 2001, 2005, 2015**

Responsabile del Piano di Sviluppo Aeroportuale

- Coordinamento scientifico
- Aspetti Progettuali (PRG)
- Rumore (RUM)
- Ecosistemi (ECO)
- Idrologia (IDR)
- Popolazione e Isofoniche (POI)
- Compensazioni e Mitigazioni (COM)
- Mobilità (MOB)

Arch. R. Marinelli (S.A.C.B.O. S.p.A.)

Arch. G. Gambirasio  
S.A.C.B.O. S.p.A.  
Progetto Ambiente S.r.l.  
Studio EcoNet  
Studio EcoNet  
S.G. Studio Gambirasio S.r.l.  
Studio EcoNet  
ERRE VIA S.r.l.

REDAITTO	CONTROLLATO
APPROVATO	DATA APPROVAZIONE
31 ottobre 2002	

REG. ARCHITETTURA  
G. GAMBIRASIO  
GIUSEPPE  
GAMBIRASIO  
ARCHITETTO

Comune	Zone ad uso prevalentemente residenziale in riferimento agli intervalli isofonici Lva 24 h Busy day 2015 (in mg)					totale
	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB		
Azzano San Paolo	0	0	0	0	0	
Bagnatica	0 (*)	0 (*)	0	0	0	
Bergamo	34.313	0	0	0	34.313	
Bolgare	0	0	0	0	0	
Brusaporto	0 (*)	0	0	0	0	
Calcinate	0	0	0	0	0	
Costa di Mezzate	0 (*)	0	0	0	0	
Grassobbio	94.528	24.960	5.513	0	125.001	
Orio al Serio	125.392	49.482	0	0	174.874	
Seriate	33.649 (*)	22.768 (*)	3.652 (*)	0	60.069	
totale	287.882	97.210	9.165	0	394.257	

dalle superfici sono esclusi gli ambiti delle case e cascinie isolate  
 (\*) presenza di case isolate

Comune	Popolazione residente in riferimento agli intervalli isofonici - Lva 24h Busy day 2015					totale nell'int. 60 - 75 dB % sul tot. Comunale	totale nel comune
	< 60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB		
Azzano San Paolo	6.970	0	0	0	0	6.970	
Bagnatica	3.593	49	15	0	64	3.657	
Bergamo	117.384	141	0	0	141	116.801	
Bolgare	4.200	0	0	0	0	4.200	
Brusaporto	4.270	17	0	0	17	4.287	
Calcinate	4.860	0	0	0	0	4.860	
Costa di Mezzate	2.825	45	0	0	45	2.870	
Grassobbio	5.007	320	160	6	486	5.493	
Orio al Serio	444	985	455	0	1.440	1.884 (**)	
Seriate	20.218	245	195	40	480	20.698	
totale	169.771	1.802	825	46	2.673	171.720	

- La popolazione residente è stata calcolata, dopo sopralluoghi sul posto, secondo la metodologia previsionale dell'urbanistica  
 (sisp. di zona omogenea / rapporto di edificazione / abitanti - 1/100 mc) o attraverso i dati forniti direttamente dagli uffici competenti  
 (\*\*\*) il dato comprende anche la nuova edificazione in corso

**Allegato n. 3** – alle OSSERVAZIONI al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015-2030 da parte delle associazioni e dei cittadini firmatari, con capofila l'Associazione *Colognola per il suo futuro*, nell'ambito della Procedura di VIA per l'aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID\_VIP/ID\_MATTM: 4217)

### FOCUS POINT sul "Caravaggio"

Dopo un primo parere interlocutorio negativo da parte del Ministero dell'Ambiente (DEC/VIA/5126 del 11 luglio 2000), giustificato dalle criticità ambientali dell'area in cui lo scalo opera, la compatibilità ambientale dell'aeroporto fu riconosciuta nel 2003, sulla base di previsioni (Piano di Sviluppo Aeroportuale - PSA del 1997 e del 2001) che contemplavano un impatto ambientale molto meno invasivo di quello attuale: oggi la situazione è di gran lunga più pesante per il territorio e lo scenario operativo è completamente diverso da quello prospettato.

Il **Decreto interministeriale di V.I.A. n. 677 del 4/11/2003**, di cui sono parti integranti e sostanziali la Delibera della Regione Lombardia n. 12564/2003, la Relazione istruttoria (contenuta nell'allegato A della delibera regionale stessa), il P.S.A. 2001, **aveva** comunque **autorizzato lo sviluppo dello scalo a condizione che fossero rispettate precise prescrizioni e raccomandazioni** contenute sia nella VIA (pag. 22) che nella Delibera regionale (pag.4).

PREVISIONI PSA 2001-2015 e PRESCRIZIONI VIA 2003	SITUAZIONE al 2015 e ATTUALE	OSSERVAZIONI
<p><b><u>PREVISIONI DI TRAFFICO</u></b></p> <p>Lo sviluppo di Orio al Serio era prospettato per voli di linea, voli charter, e voli "merci leggere".</p> <p>Nel 2001 i primi rappresentavano il 74% del totale dei movimenti aerei, mentre i cargo erano solo il 26%.</p> <p><b>Gli scenari previsti ipotizzavano uno sviluppo maggiore per l'area cargo</b>, che al 2015 avrebbe dovuto rappresentare il 42% del traffico totale.</p> <p>I voli merci erano concentrati soprattutto <b>nel periodo notturno</b> e avrebbero dovuto <b>sorvolare le aree meno urbanizzate poste ad est dello scalo</b>, che risultavano quindi essere le più impattate dall'inquinamento acustico.</p> <p>Nel SIA del 2001, a pag. 23, si legge "... <b>Per lo scenario al 2015 anche con l'incremento di traffico ipotizzato lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed in minima parte ad ovest verso Colognola.</b>"</p>	<p>L'avvento del low cost ha <b>potenziato lo sviluppo del traffico passeggeri</b> e comportato il progressivo incremento della taglia dei velivoli.</p> <p>Il <b>traffico merci</b> ha avuto invece uno sviluppo minore del previsto: si sono registrati meno movimenti, ma con velivoli molto più capienti, capaci di trasportare anche carichi eccezionali (per peso e caratteristiche della merce).</p> <p><b>L'impronta acustica</b> del traffico del Caravaggio, che Arpa predispone ogni anno, evidenzia che <b>lo scenario territoriale impattato</b> dallo sviluppo del Caravaggio è <b>molto più esteso</b> del previsto <b>ed è stato completamente stravolto</b>: lo sviluppo era stato previsto verso est dello scalo, sulle aree meno antropizzate, mentre oggi grava sui popolosi quartieri della città.(si vedano mappe nell'allegato 4)</p> <p><b>L'utilizzo di aerei di maggiori dimensioni</b> ed i volumi di traffico superiori al previsto non hanno permesso di ridurre l'impatto ambientale, come previsto.</p> <p>I decolli notturni vengono prevalentemente indirizzati verso est, ma spesso le esigenze gestionali costringono a utilizzare anche la pista 28 ed a sorvolare la città. Nei <b>primi nove mesi del 2018</b>, sono decollati sui quartieri residenziali del capoluogo bergamasco ben <b>449 aerei nel periodo</b></p>	<p><b>Modificata la tipologia di traffico: si utilizzano velivoli di maggiori dimensioni.</b></p> <p><b>Potenziato il trasporto passeggeri, ridimensionato quello merci.</b></p> <p><b>Lo scenario territoriale impattato è molto più esteso del previsto ed è stato completamente stravolto: lo sviluppo era stato previsto verso est dello scalo, sulle aree meno antropizzate, mentre oggi grava pesantemente anche sulla città.</b></p>

	<p><b>notturno</b> (anche nelle ore centrali della notte, dato che i voli dalle 23 alle 24 sono ormai una costante).</p> <p>La situazione non potrà che peggiorare <b>con l'aumento dei movimenti prospettato</b> dal PSA 2030: <b>i ritardi e gli imprevisti non potranno che moltiplicarsi</b> e la motivazione sarà sempre la stessa: <i>“Si segnala che a causa di congestione del traffico aereo generatasi sull'Area Terminale di Milano, onde evitare l'accumularsi di ulteriori ritardi nelle operazioni di decollo ed atterraggio e ridurre il disagio acustico causato dagli aeromobili sia in attesa a terra sia in volo, secondo quanto pubblicato in AIP Italia riguardo le Noise Abatement Procedures, sono stati autorizzati i decolli per Pista 28 di seguito specificati”</i>. (<a href="https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/">https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/</a>)</p>	<p><b>Anche sulla città molti voli notturni: l'aumento di traffico peggiorerebbe ulteriormente la situazione.</b></p>
<p><b><u>VINCOLI ALLO SVILUPPO</u></b></p> <p>Lo scenario di massimo sviluppo prospettato nel PSA 2001 per l'anno 2015 (pag. 21) prevedeva: 2.555.150 passeggeri e 3.619.500 q.li merci, corrispondenti a <b>6.174.650 unità di traffico</b> totali equivalenti (1 q.le merci = 1 passeggero).</p> <p>Tale dato coincide con il <b>limite fissato per la crescita dell'attività aeroportuale</b> e riportato nel verbale della Conferenza dei servizi del settembre 2004 e nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2005.</p> <p>- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella <b>Conferenza dei servizi del 29/9/2004</b>, verbalizzava che: <i>“Il Piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo-Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo”</i></p> <p>- Nel decreto con <b>Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b> al PSA (anno 2005 pag. 3) si legge: <i>“il PSA, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo”</i>.</p> <p>Per maggiori dettagli su unità di traffico e numero di movimenti, si veda la tabella a pag. 14 del presente documento.</p>	<p>Lo <b>scenario di massimo sviluppo, in termini di unità di traffico</b>, è stato <b>superato</b> per la prima volta <b>nel 2006</b>, con 6.651.094 unità di traffico ed uno sfioramento del 7,72% rispetto al limite autorizzato.</p> <p>Negli anni successivi lo scostamento rispetto alle previsioni si è sempre più accentuato, fino ad arrivare a 11.615.075 nel 2015 e 13.595.617 nel 2017, con <b>variazioni</b> rispettivamente <b>del 88,11% e 120,18%</b></p> <p>Dopo il raggiungimento del limite di unità di traffico, non si è più considerato tale parametro come limite allo sviluppo aeroportuale, ma si è preferito fare <b>riferimento al numero dei movimenti aerei</b> in base ai quali erano stati costruiti gli scenari di sviluppo, pari a <b>68.570 movimenti</b> annui.</p>	<p><b>Mancato rispetto dei limiti operativi indicati nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2005.</b></p> <p><b>Superati ampiamente tutti i parametri alla base della pianificazione aeroportuale</b>, relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unità di traffico (+88,11%)</li> <li>- movimenti aerei (+11%).</li> <li>- numero persone esposte a più di 60 decibel Lva (+199%)</li> <li>- aree soggette a vincoli aeroportuali molto più estese verso la città.</li> </ul> <p>(variazioni % riferite ai volumi di traffico autorizzati per il 2015)</p>
<p><b><u>SCENARIO DI MASSIMO SVILUPPO</u></b></p> <p>Gli scenari di traffico erano stati costruiti ipotizzando, al 2015, <b>187,86 movimenti giornalieri</b>, anche se il busy day previsto (= giorno di maggior traffico), era di 213 movimenti.</p> <p>Nel PSA 2001 (pag. 21) era stato pertanto elaborato lo scenario di massimo sviluppo in base a <b>68.570 movimenti annui</b>, valore ottenuto moltiplicando il volume di traffico giornaliero (187,86 movimenti) per i 365 giorni</p>	<p>Nel 2011, con un traffico di 71.514 movimenti annui, <b>anche il limite dei movimenti fu superato</b> e allora si precisò (vedi Consiglio comunale di Bergamo del 13.12.2010) che, essendo stata approvata la zonizzazione acustica aeroportuale, <b>l'unico vincolo</b> allo sviluppo di Orio era ormai il rispetto dei livelli di rumore imposti con le <b>curve isofoniche</b> approvate dalla Commissione aeroportuale.</p> <p>Gli anni successivi hanno visto una</p>	<p><b>Superati i limiti di sviluppo previsti dal PSA 2001 ed autorizzati dal Provvedimento ministeriale (2005) e dalla Conferenza dei Servizi (2004), sia in termini di unità di traffico che di</b></p>

<p>dell'anno.</p> <p>Fino al dicembre 2010, prima che fosse superato il limite delle unità di traffico, <b>Comune e Provincia di Bergamo</b>, nelle loro delibere, avevano <b>sempre fatto riferimento a 6.174.000 unità di traffico; dal 2011</b> preferirono considerare i <b>68.570 movimenti</b>.</p> <p>Nell'Allegato Sub "A" della Delibera regionale n. 12564, a pag. 36, la Regione evidenziava la <b>necessità di porre limiti allo sviluppo di Orio</b>, perché «<i>La collocazione dello scalo in un delicato contesto territoriale e ambientale richiede e consiglia di identificare e quantificare – anche per approssimazione successiva durante l'attuazione del piano stesso – la soglia massima che la struttura potrà raggiungere nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio ...</i>».</p> <p>La citata raccomandazione della Regione Lombardia è ripetuta anche nella V.I.A. 2003 (a pag. 12), dove la <b>raccomandazione si trasforma in prescrizione</b> da ottemperare. A pag. 24 della VIA è infatti scritto: «(Il Ministero dell'Ambiente) ... <i>esprime giudizio positivo circa la compatibilità ambientale .... A condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni: ... d) – dovranno essere altresì ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia; ... il proponente farà riferimento all'allegato Sub "A" alla citata delibera regionale 12564.</i>»</p> <p>Le Tavole allegate al PSA 2001 evidenziavano chiaramente che, <b>al 2015</b>, anche <b>con lo scenario di massimo sviluppo</b>, la città non sarebbe stata interferita dalle curve di isolivello dei <b>60 decibel Lva</b>. (si vedano le mappe dell'allegato 4)</p>	<p>incessante crescita dei numeri dello scalo, per arrivare a 76.078 movimenti (+ 10,95%) nel 2015 e 86.113 (25,58%) nel 2017.</p> <p>Nel gennaio 2012, 11 sindaci degli intorni aeroportuali avevano inviato una diffida a Sacbo perché rispettasse il limite di 68.570 movimenti.</p> <p>Nel marzo 2013 la Direzione generale del <b>Ministero dell'Ambiente rispose ai Comuni di Bergamo e di Orio al Serio</b> che il <b>decreto VIA</b>, "<i>... non contiene alcuna disposizione, nel quadro prescrittivo, relativa al tetto massimo del numero dei voli</i>". Poi aggiunse: "<i>qualora negli anni si rilevi che le ipotesi alla base degli scenari prospettati ... siano cambiate, spetta al proponente evidenziare e valutare se tali differenze possano comportare variazioni significative sugli impatti ambientali considerati</i>".</p> <p>Il 25/3/2013 i <b>Comitati aeroportuali bergamaschi</b> scrissero al Ministero, segnalando le significative differenze tra quanto previsto e autorizzato e la realtà dei fatti.</p> <p>Il 10 maggio 2013, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente rispose di aver <b>richiesto " ... al proponente (Sacbo) una verifica sulla effettiva variazione degli scenari prospettati nel PSA del 2002, attraverso la predisposizione di uno specifico documento contenente le variazioni agli scenari di traffico aeroportuali e una valutazione se tali differenze abbiano determinato variazioni significative negative sugli impatti ambientali già considerati con il Decreto n. 677 del 4/11/2003...". La stessa Autorità chiese inoltre "<i>...un riscontro alla Regione Lombardia, in merito allo stato delle attività per la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni contenute nel decreto VIA</i>".</b></p> <p><b>Il disconoscimento dei limiti allo sviluppo</b> e l'assenza della zonizzazione (annullata dalle sentenze del TAR e Consiglio di Stato) hanno di fatto <b>determinato una sorta di "deregulation"</b> che ha permesso al Caravaggio di espandersi senza vincoli, <b>rompendo il fragile equilibrio tra territorio e aeroporto</b> e compromettendone la compatibilità ambientale.</p> <p>Il <b>PSA 2030 programma un ulteriore sviluppo</b> del Caravaggio: ci sarà mediamente <b>un decollo ogni 6 minuti</b>. Nelle fasce orarie a più intenso traffico gli aerei partiranno ogni 2 minuti, come spesso già accade oggi! Ad ogni decollo, nel nostro quartiere, il rumore raggiunge picchi di 80/90 decibel. Può una persona sopportare un simile inquinamento acustico senza gravi conseguenze per la propria salute? Che tutele ci sono per le fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani, disabili)?</p>	<p><b>movimenti.</b></p> <p><b><u>Impatto acustico sulla città molto più pesante di quanto previsto e autorizzato.</u></b></p> <p><b><u>E' stata disattesa la raccomandazione della Regione Lombardia di porre limiti allo sviluppo di Orio, la VIA 2003 l'aveva inserita tra le prescrizioni da ottemperare.</u></b></p> <p><b><u>Il disconoscimento dei limiti allo sviluppo ha determinato una sorta di "deregulation" del traffico aereo del Caravaggio.</u></b></p> <p><b><u>Lo sviluppo senza vincoli del Caravaggio ha rotto il fragile equilibrio tra territorio e aeroporto e ne ha compromesso la compatibilità ambientale.</u></b></p> <p><b><u>Ma il PSA 2030 programma un ulteriore sviluppo...</u></b></p>
---	---	--

	<p>Anche ipotizzando l'insonorizzazione delle case, è giusto costringere le persone a vivere sempre in ambienti chiusi?</p>	
<p><b><u>INQUINAMENTO ACUSTICO e ZONIZZAZIONE</u></b></p> <p>Nell'Allegato Sub "A" della Delibera regionale 12564, a pag. 49 si legge: 10.2.1. Rumore e vibrazioni – "La <b>Commissione aeroportuale provvederà, ai sensi del d.m.31.10.1997, a definire le curve di isolivello Lva che delimitano le zone A, B, C dell'intorno aeroportuale di Orio al Serio. Qualora entro 120 giorni dalla data della pronuncia ministeriale di compatibilità ambientale la Commissione aeroportuale non abbia delimitato dette zone, dovrà essere indetta dagli Enti preposti apposita Conferenza dei Servizi ai sensi del d.m. 30.10.1997, articolo 6 comma 4.</b>"</p> <p>A pag.26 dello stesso documento si dice "Per i diversi scenari dell'anno 2000 si hanno diverse dimensioni delle curve di isolivello. ... Viene comunque previsto che <b>rispetto alla situazione del gennaio 2001 vi sarà nel 2005 e anche nel 2015, una riduzione dell'intorno aeroportuale del 50%</b>". La riduzione si sarebbe ottenuta grazie a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sostituzione aeromobili</li> <li>- decolli notturni da pista 29 (ora 28)</li> <li>- partenza da inizio pista (punto alfa).</li> </ul> <p>Nel SIA 2002, a pag.16, tra le <b>modifiche e gli impegni gestionali</b>, si spiegava che " ... una serie di <b>interventi di tipo gestionale possono contribuire a ridurre significativamente l'impatto dell'aeroporto con riferimento particolare all'impatto sicuramente più rilevante dell'inquinamento acustico</b> Le azioni in questo senso consistono essenzialmente:</p> <p>... b) ... <b>nell'applicazione di procedure di decollo e atterraggio che tengano in maggior conto il problema dell'inquinamento acustico"</b></p> <p>Sempre il SIA, a pag. 17, diceva: "– <b>Relativamente ai sistemi di controllo è del tutto evidente che in assenza di tecnologie di controllo a cui associare un meccanismo sanzionatorio per le compagnie, la possibilità di utilizzare procedure in grado di ridurre l'impatto acustico potrebbe essere di difficile applicazione. Infatti tali procedure possono confliggere con obiettivi di rapidità di immissione nelle aerovie, con esigenze di risparmio di carburante e, qualche volta anche con gli stili di pilotaggio.</b>"</p> <p>Il V.I.A. 2003 (pag. 22) imponeva l'aggiornamento almeno <b>biennale delle curve di isolivello.</b></p>	<p><b>La zonizzazione acustica aeroportuale avrebbe dovuto essere approvata entro il 4 marzo 2004. Non è stato così.</b></p> <p><b>Non fu neppure indetta la Conferenza dei Servizi.</b></p> <p>Solo 7 anni dopo la pronuncia di compatibilità ambientale del Caravaggio è stata <b>approvata la zonizzazione acustica aeroportuale (novembre 2010), con uno scenario territoriale ben diverso da quello previsto e autorizzato.</b></p> <p>Mentre ad est dello scalo, sulle aree meno antropizzate, la <b>zonizzazione acustica aeroportuale 2010</b> coincideva sostanzialmente con quanto previsto, <b>ad ovest (in città) le aree soggette a vincoli aeroportuali risultavano molto più estese di quanto autorizzato e comprendevano l'intero quartiere residenziale di Colognola</b> (circa 6.000 abitanti), caratterizzato da elevata densità abitativa e da numerosi siti sensibili.</p> <p>Lo sviluppo del traffico aereo avrebbe dovuto dirigersi soprattutto verso est, sulle aree meno antropizzate, purtroppo invece <b>l'80% dei decolli diurni sono stati diretti verso ovest, sulla città.</b></p> <p>Nel 2013, la <b>zonizzazione acustica aeroportuale 2010</b> è stata <b>annullata</b> dalla sentenza del TAR di Brescia.</p> <p>Nel 2015 <b>il Consiglio di Stato ha confermato il giudizio di primo grado ed imposto che la zonizzazione deve essere preceduta dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).</b> La procedura di VAS è iniziata nel mese di aprile 2018.</p> <p>In risposta alla richiesta di alcuni Comuni bergamaschi di conoscere quali fossero i limiti acustici da rispettare <b>in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale</b>, il Ministero dell'Ambiente aveva precisato che <b>deve essere rispettata la zonizzazione comunale.</b></p> <p>Secondo la zonizzazione acustica del Comune di Bergamo (approvata nel 2014), il quartiere di <b>Colognola dovrebbe quindi avere al massimo 55 decibel Leq.</b> Le centraline di monitoraggio del rumore misurano oggi 64,4 decibel Lva, <b>10 volte più del limite.</b></p> <p>Il PSA 2002 prevedeva l'aggiornamento <b>biennale della zonizzazione aeroportuale</b> e prospettava la <b>riduzione delle aree soggette a vincoli aeroportuali. Tutto questo non è mai accaduto</b>, non per le vicende giudiziarie che hanno annullato i provvedimenti della Commissione aeroportuale, ma <b>per l'esponentiale sviluppo del Caravaggio.</b></p> <p>Il superamento di tutti i limiti previsti per il traffico aereo ha dato inizio ad un <b>periodo di sostanziale "deregulation"</b>, che ha portato a sottovalutare i problemi ambientali e ha</p>	<p><b>Inspiegabili ritardi nell'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale e inadempienze per la Conferenza dei servizi.</b></p> <p><b>La zonizzazione acustica aeroportuale 2010 evidenziava uno scenario territoriale molto diverso ed un impatto acustico molto più pesante sulla città, in contrasto con quanto previsto e autorizzato.</b></p> <p><b>Il PSA 2001 prevedeva: "Colognola non interferita",</b></p> <p><b>Annullata zonizzazione nel 2013: Colognola torna area residenziale solo sulla carta.</b></p> <p><b>2018: iniziate procedure di VAS e di VIA.</b></p> <p><b>Il clima acustico di Colognola non rispetta le disposizioni del Ministero Ambiente: è 10 volte più del limite</b></p> <p><b>Poco o nulla si è fatto per risolvere la situazione.</b></p> <p><b>Nel periodo di "deregulation" sono</b></p>

<p>Il P.S.A. 2001 presentava le <b>mappe</b> che evidenziavano le <b>curve isofoniche previste</b> per il 2005 e per il 2015. In entrambi i casi tutti i <b>quartieri residenziali cittadini</b> (Colognola compresa) <b>erano al di fuori delle aree di rispetto</b>. (Si vedano le mappe dell'Allegato 4)</p>	<p>compromesso la vivibilità di interi quartieri e paesi.</p> <p>La definizione della <b>zonizzazione acustica aeroportuale, previa individuazione dello scenario di minimo impatto</b>, è una <b>necessità improcrastinabile</b>: senza di essa e senza i vincoli che ne derivano, è impossibile attuare la procedura di VIA per il nuovo PSA al 2030.</p> <p><b>Neppure gli interventi di tipo gestionale promessi nel SIA 2001 sono riusciti a migliorare il clima acustico. Il fallimento</b>, nel 2017 e 2018, delle <b>due sperimentazioni</b> attivate per ridurre la popolazione esposta al rumore superiore a 60 decibel Lva, sembra sia dovuto (secondo Arpa) al fatto che le rotte sperimentali non sono state volate correttamente. Il che evidenzia che <b>mancano</b> ancor oggi nell'aeroporto bergamasco <b>efficaci strumenti di controllo e sanzionatori</b>, capaci di contrastare "stili di pilotaggio" non adeguati a contenere l'inquinamento acustico. Tra le cause che hanno determinato il fallimento delle sperimentazioni, vanno però annoverate anche:</p> <p>1 - la <b>difficoltà</b> dei velivoli a <b>seguire la rotta PRNAV</b>; 2 - il consistente <b>aumento dei movimenti aerei</b> nel periodo successivo alla data di formulazione delle stime; 3 – gli «<b>aggiustamenti</b>» fatti dalla <b>Commissione aeroportuale per accogliere le richieste dei politici locali</b>, a tutela dei territori da essi amministrati. I rapporti di forza delle varie forze politiche potrebbero aver avuto un ruolo non secondario nelle rettifiche apportate alle rotte, rispetto alle ipotesi di partenza.</p> <p>Dai giornali abbiamo appreso che la Commissione aeroportuale del 19.11.2018 ha proposto l'adozione della <b>procedura di decollo NAPD 1</b>: il che vuol dire che, fino ad ora, la NAPD 1 non è stata osservata. Ciò stupisce, perché secondo le norme ICAO, si tratta di una <b>procedura prevista a livello mondiale per gli aerei civili</b>, quando la pista di decollo è situata nelle immediate vicinanze di abitazioni.</p> <p>Non va dimenticato che il <b>rumore avvertito dalla popolazione</b> è di gran lunga superiore a quello misurato dalle <b>centraline</b> che rilevano solo il rumore prodotto dagli aerei. Le aree di rispetto della città sono infatti sottoposte anche al pesante inquinamento acustico delle più importanti arterie viarie della provincia (autostrada, asse interurbano, ex SS42), che da sole fanno rilevare dai 70 agli 80 decibel. <b>La somma del rumore prodotto dalle strade e quello del traffico aereo rende di fatto invivibile</b> aree sempre più estese di Bergamo.</p>	<p><b>state sottovalutate le problematiche ambientali.</b></p> <p><b><u>Improcrastinabile necessità di definire la zonizzazione acustica aeroportuale, prima di attuare la VIA per PSA 2030.</u></b></p> <p><b>Andrebbbero comminate <u>sanzioni</u> in caso di mancato rispetto delle procedure.</b></p> <p><b><u>Incompleta applicazione delle misure antirumore; necessità di controlli rigorosi sul loro rispetto.</u></b></p> <p><b><u>Applicazione tardiva della procedura di decollo NAPD 1, prevista a livello mondiale per gli aerei civili.</u></b></p> <p><b>Il clima acustico prodotto dalla <u>pluralità delle fonti</u> presenti sul territorio, rende di fatto <u>insopportabile la situazione.</u></b></p> <p><b>Urgono interventi adeguati per il contenimento del rumore.</b></p>
<p><b><u>ROTTE sulla città di BERGAMO e SCENARIO DI MINIMO IMPATTO</u></b></p> <p>Nell'ultimo decennio, l'esponenziale sviluppo</p>	<p>Nel 2009 la Commissione Aeroportuale ha sperimentato e poi approvato (nel 2010) la <b>nuova rotta sulla città</b> (rotta 44), che prevede l'anticipazione della virata verso</p>	<p><b>Le aree di rispetto aeroportuali si sono sensibilmente <u>estese</u></b></p>

<p>di Orio al Serio ha reso necessario concentrare sulla città quasi tutti i <b>decolli diurni</b>.</p> <p>Nel 2010 la Commissione aeroportuale aveva <b>approvato una nuova rotta sulla città</b> di Bergamo (<b>rotta 44</b>), non più in linea con l'asse della pista e caratterizzata dall' <b>anticipo della virata a sinistra a 1.195 piedi</b> (anziché a 3.000 piedi), proprio <b>sul quartiere di Colognola</b>.</p> <p>In merito al <b>problema delle rotte</b>, la <b>circolare Enac APT 26</b> precisa:</p> <p>- <b>paragrafo 7.1</b> "I criteri in base ai quali la Commissione deve operare sono indicati nell'art. 3 del D.M.03/12/99 ... <b>Per la definizione della zonizzazione acustica è necessaria... la scelta dello scenario di traffico ottimale – ossia quello che induce il minor impatto sul territorio...</b>"</p> <p>"La Commissione (aeroportuale) deve pertanto <b>elaborare proposte per le rotte preferenziali, le procedure antirumore, l'appropriata distribuzione del traffico secondo le varie rotte</b>. In pratica tra i vari possibili scenari deve essere individuato quello che garantisce il raggiungimento degli obiettivi acustici di cui al paragrafo 5 della presente Circolare."</p> <p>- <b>paragrafo 5</b> "Gli <b>obiettivi acustici</b> possono essere uno o più dei seguenti elementi:</p> <p><b>a) minimizzazione della popolazione interessata dal fenomeno</b></p> <p><b>b) minimizzazione dell'estensione delle aree interessate dal fenomeno</b></p> <p><b>c) minimizzazione del rumore in aree caratterizzate dalla presenza di ricettori sensibili, quali ospedali, scuole, centri di assistenza".</b></p> <p>- <b>paragrafo 6.2</b> "Al di fuori delle zone (di rispetto) ....l'indice LVA .... Non può superare il valore di 60 dB(A)".</p> <p><b>Nel 2009</b>, anno in cui fu modificata la rotta sulla città, la rigorosa applicazione della normativa vigente e <b>una corretta diversificazione delle rotte avrebbero potuto "salvare" Colognola</b>, senza includere altri quartieri nelle curve isofoniche dei 60 decibel.</p> <p>Sia il vecchio Piano Regolatore che il nuovo PGT di Bergamo prevedevano che <b>Colognola</b> fosse area residenziale e la zonizzazione acustica del Comune di Bergamo (datata 2014) la inserisce nella <b>zona residenziale classe II, in cui il limite massimo di rumore è 55 decibel Leq</b>.</p> <p>L'Allegato A della Delibera regionale, a pag. 24, ricordava che, già nel <b>DEC/VIA/5126</b> del 11 luglio <b>2000</b> (che esprimeva il parere interlocutorio negativo del Ministero al PSA 1998) si <b>stabiliva che si sarebbe dovuto</b></p>	<p>sud, <b>convogliando</b> la quasi <b>totalità dei decolli sul quartiere residenziale di Colognola</b>. L'iniziativa, proposta come misura antirumore, aveva favorito 11.500 persone, di cui 10.850 che risiedevano in aree dove il rumore era inferiore ai 60 decibel e che quindi non avevano diritto a particolari tutele, perché la normativa considera solo la rumorosità superiore ai 60 dB(A) di LVA.</p> <p>Con la rotta 44, il <b>numero degli esposti a livelli di rumorosità superiori ai 60 dB(A) si è ridotto solo di 650 unità</b>, dato sicuramente trascurabile se si considera che nell'area di Colognola andrebbe conteggiato anche un migliaio e più di studenti, non residenti, che ogni giorno frequentano le scuole. A pag. 3, il verbale della Commissione aeroportuale del 16/2/2010 conferma quanto appena detto.</p> <p>Di fatto la <b>Commissione aeroportuale</b> aveva deciso di salvaguardare aree dove il rumore aeroportuale era a livelli di "disturbo" ma non comprometteva la vivibilità del territorio ed <b>aveva penalizzato invece Colognola in modo così pesante da renderla zona di rispetto aeroportuale</b>. Va rilevato inoltre che la <b>logica quantitativa</b> (minor numero di esposti), alla base della decisione di abbandonare la rotta 220 per seguire la 44, è stata <b>applicata in modo discriminatorio: valeva solo ad ovest dello scalo</b>, mentre per le aree ad est (meno antropizzate) i <b>decolli</b> sembravano essere <b>regolati più da "logiche politiche"</b> che dalle disposizioni di legge (vedi Circolare dell'Enac del 3/7/2007).</p> <p>Esaminando il documento ARPA del Gruppo tecnico aeroportuale del 24/6/2010 ci si chiede infatti quali degli obiettivi della Circolare Enac si siano concretamente perseguiti: <b>se la Commissione aeroportuale avesse scelto lo scenario "est", invece di quello "50&amp;50", il numero degli esposti al rumore superiore al limite di legge si sarebbe ridotto di 750 unità</b>.</p> <p>La <b>rotta di decollo 220</b>, in linea con l'asse della pista, lambiva vari quartieri residenziali senza tuttavia attraversarli, rispettava i siti sensibili, distribuiva in modo più equilibrato i disagi causati dai sorvoli e limitava l'area a rischio di incidenti (vedasi figura 13). Come evidenziano i tracciati radar, il suo utilizzo <b>consentiva agli aerei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>di rispettare la rotta nominale ed evitare la dispersione delle rotte;</b></li> <li>- <b>di evitare il sorvolo delle scuole e di molti altri obiettivi sensibili e</b></li> <li>- <b>di virare sulla città a 3.000 piedi, molto più alti di quanto non facciano ora.</b></li> </ul> <p>La rotta 44, deviando tutto il traffico su Colognola, ha aggravato a tal punto la situazione del quartiere da averne determinato il suo declassamento a "zona di rispetto aeroportuale" (vedasi figura 11).</p> <p>Inevitabile <b>chiedersi se sia stato corretto</b></p>	<p><u>sulla città.</u></p> <p><b>Non è stato individuato lo scenario di minimo impatto, come impone la legge, prima della zonizzazione acustica aeroportuale 2010.</b></p> <p><b>La diversificazione delle rotte e la ridistribuzione del traffico su più rotte restano operazioni imprescindibili per individuare lo scenario di minimo impatto.</b></p> <p><b>La zonizzazione acustica aeroportuale del 2010 ha comportato un'ingiusta discriminazione tra i cittadini.</b></p> <p><b>Il cambio della rotta sulla città (da 220 a 44) ha comportato il declassamento di tutto il quartiere residenziale di Colognola.</b></p> <p><b>Per il cambio rotta sarebbe stata necessaria la VAS.</b></p> <p><b>La nuova rotta sulla città (rotta 44) fu dettata più che da motivazioni tecniche, da scelte politiche, forse tese a contenere il malcontento della popolazione ed a minimizzare la portata delle</b></p>
---	---	---

<p>definire “<i>lo scenario di breve termine che garantisca un adeguato livello di tutela ambientale e prefiguri un progressivo percorso di riduzione dell’impatto ad un livello di compatibilità soddisfacente, o dovranno conseguentemente essere attivati gli strumenti necessari per garantire che l’eventuale ulteriore sviluppo del traffico aeroportuale avvenga secondo i criteri ed i requisiti caratterizzanti lo scenario stesso</i>”.</p> <p>Lo stesso giudizio interlocutorio negativo, dato dal Ministero dell’Ambiente nel 2000, riportava la raccomandazione “<i>ai Comuni interessati di non aggravare, consentendo la realizzazione di nuovi insediamenti in aree oggetto di servitù o potenzialmente rientranti nelle zone B o C del DM 31.10.1997, gli impatti ed i rischi critici connessi alla presenza dell’aeroporto...</i>”.</p> <p>Essendo stata annullata la zonizzazione acustica aeroportuale(per effetto delle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato), il Ministero dell’Ambiente ha precisato che doveva essere rispettata la zonizzazione comunale. <b>Colognola dovrebbe avere al massimo 55 decibel</b>. Arpa ha certificato che nel nostro quartiere <b>ci sono 64,4 decibel</b> , pari a 10 volte il limite.</p>	<p><b>operare un cambiamento così significativo delle aree coinvolte dal traffico aereo, senza coinvolgere il territorio con una procedura di VAS o almeno con una Conferenza dei servizi, che dessero la possibilità alla popolazione coinvolta di presentare istanze a tutela dei suoi diritti.</b></p> <p><b>La nuova rotta di decollo sulla città sembrò dettata più che da motivazioni tecniche, da precise scelte politiche, tese a concentrare la quasi totalità dei decolli su un unico corridoio, forse per contenere il malcontento della popolazione ed minimizzare la portata delle proteste.</b></p> <p>La rotta 44 su Colognola, volata tuttora dagli aerei in decollo dal Caravaggio, continua a calpestare in modo discriminatorio ed illegittimo i diritti di migliaia di cittadini. <b>La diversificazione delle rotte è una necessità improcrastinabile se si vuole individuare lo scenario di minimo impatto</b> (come imposto dalla legge) e avvicinare l'impronta acustica aeroportuale a quella prevista dal PSA 2002 e autorizzata dal VIA 2003.</p> <p>Nel nulla sono caduti i ripetuti appelli rivolti dall'Associazione <i>Colognola per il suo futuro</i> (che rappresenta i firmatari dei ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato e molti altri residenti di Colognola) alla Commissione aeroportuale per sollecitarne la ricerca di soluzioni alternative all'unica rotta.</p> <p><b>Nel 2016 la Commissione aeroportuale rifiutò la proposta di una sperimentazione tesa a diversificare le rotte verso ovest ed a diminuire il numero delle persone esposte.</b></p> <p>Una seconda proposta di <b>sperimentazione</b> venne poi avviata <b>nel 2017</b>, ma con traiettorie di decollo modificate rispetto a quelle precedenti; non si raggiunsero i risultati attesi (in termini di riduzione della popolazione esposta) perché fu <b>sospesa</b> quasi subito <b>per l'impossibilità degli aerei di volare la rotta PRNAV.</b></p> <p><b>Nel 2018</b> è stata effettuata una <b>seconda sperimentazione</b>, ancora una volta con rotte modificate e riviste: la rotta cosiddetta NAV avrebbe dovuto sorvolare il corridoio verde posto tra Colognola ed Azzano S. Paolo, la 220 avrebbe dovuto invece prevedere un'anticipazione della virata a sinistra, ma sempre evitando l'attraversamento del quartiere di Colognola con una traiettoria che avrebbe dovuto sorvolare un'altra area verde, cioè quella del Parco agricolo PAE situato più ad ovest. Nella realtà, purtroppo, le cose sono andate diversamente a causa del <b>forte scostamento tra rotte simulate e rotte concretamente volate</b>: la NAV, pur validata da ENAV, non è mai stata seguita; l'iniziale rotta 220 è stata attuata con un'ulteriore anticipazione della virata a sinistra, tanto da convogliare ancora una volta la maggior parte dei decolli sul nostro quartiere. Non stupisce, quindi, il fatto che gli esiti della sperimentazione siano stati negativi e che ancora una volta l'impatto acustico più grave si sia concentrato su</p>	<p>proteste.</p> <p><b>Nel 2016 la <u>Commissione aeroportuale respinse la proposta di sperimentare una nuova rotta per ridurre il numero delle persone esposte a più di 60 decibel LVA.</u></b></p> <p><b>Nel 2017 e 2018, <u>due sperimentazioni sono fallite.</u></b></p> <p><b>Le rotte erano state avallate da Enav e Arpa: <u>di chi è la responsabilità dello scostamento tra rotte nominali e rotte reali?</u></b></p> <p><b>Errori dei piloti o degli Enti preposti a regolare il traffico aereo?</b></p> <p><b>Che garanzie ci sono che simili errori non si ripetano?</b></p> <p><b>Che attendibilità ha il <u>Piano di sviluppo al 2030, se costruito con gli stessi strumenti e metodologie?</u></b></p>
--	---	---

	<p>Colognola.</p> <p><b>La soluzione</b> non consiste comunque nel sospendere le sperimentazioni, ma nell'effettuarle secondo le indicazioni validate da Enav e nell'<b>imporre il completo rispetto delle rotte previste</b>. Il problema è urgente in funzione della prossima zonizzazione acustica aeroportuale: in base alla normativa, infatti, <b>prima di definire l'ampiezza degli intorni aeroportuali, è necessario individuare lo scenario di minimo impatto</b>, che non è quello attuale.</p>	
<p><b><u>LIMITAZIONI ALL'EDIFICAZIONE in aree di rispetto</u></b></p> <p>A pag. 9 della Relazione istruttoria Reg. Lombardia, si legge: "2.4 <b>Considerazioni sulla pianificazione locale</b> - ... è opportuno evidenziare come <b>la presenza dell'aeroporto in un'area fortemente antropizzata richieda una pianificazione locale coordinata ed un governo delle trasformazioni locali particolarmente rigoroso</b>. Il progetto prevede l'acquisizione di aree adiacenti al sedime aeroportuali che, ..., esclude completamente la possibilità di nuovi insediamenti residenziali o di funzioni assimilabili di ulteriori attrattive di traffico, quali attività commerciali, complessi fieristici, ecc..., lungo la viabilità di accesso al sedime aeroportuale, al fine di <b>evitare l'acuirsi di ulteriori problemi connessi alla mobilità</b>".</p> <p>C'erano quindi indicazioni precise per limitare l'edificazione nelle aree ricadenti nelle zone di rischio aeroportuale: ci si doveva limitare a insediamenti residenziali di modesta entità ed <b>erano sconsigliati insediamenti di attività commerciali, potenzialmente generatori di ulteriore traffico</b>.</p> <p>A discolpa di chi aveva rilasciato nuove concessioni edilizie, sempre a pag. 24, la Regione ammetteva che: "... <b>la mancata determinazione delle curve isofoniche impedisce di fatto ai Comuni di provvedere agli adempimenti previsti dalla normativa in materia di inquinamento acustico</b>".</p>	<p>Da anni, nelle <b>aree verdi</b> a sud della città, in passato <b>riservate al sorvolo degli aerei, è in atto un'intensa attività di urbanizzazione</b>. Le <b>concessioni edilizie rilasciate</b> nelle aree cittadine situate sotto la direttrice di decollo degli aerei potrebbero aver avuto una <b>significativa influenza persino sul cambio della rotta</b> di decollo sulla città.</p> <p>Basti pensare che nel corridoio verde tra Colognola, Villaggio degli sposi e Grumello, era stata persino programmata la costruzione della nuova sede dell'Accademia della Guardia di Finanza e dello stadio cittadino, con annessa una cittadella dello sport. I due progetti hanno poi trovato localizzazioni diverse, ma sono stati oggetto di accessi dibattiti a livello locale.</p> <p>Comunque le concessioni edilizie rilasciate per l'<b>area ex GRES</b>, per quella <b>ex Molini Moretti</b> (per 7-8 palazzi di 5-6 piani, con annesso supermercato), per l'<b>ex Franchi</b> (per un ostello ed un ospizio per anziani), per l'area del <b>Parco Ovest</b> (per abitazioni, un asilo nido ed una grande palestra) si trovano proprio <b>nelle aree verdi sotto la perpendicolare della vecchia rotta in asse pista</b> (rotta 220). <b>Persino nell'area</b> destinata a diventare <b>zona C del Piano di rischio</b> aeroportuale è stata costruita una casa di riposo e ristrutturata una chiesa cui è annesso un nuovo ostello.</p> <p>A questo proposito, è significativo il parere contrario espresso dalla Circostrizione 7 del Comune di Bergamo (il 4 luglio 2007), in occasione dell'approvazione del Piano Integrato di Intervento Parco Ovest, in variante al P.R.G. Nel citato parere si legge: - "<b>l'intervento proposto non tiene conto delle osservazioni date dalla Regione e dal Ministero dell'Ambiente in sede di parere al VIA ..... tra le quali vi è l'espresso invito ... a non più rilasciare permessi a costruire nei dintorni aeroportuali e sotto le direttrici di decollo e atterraggio.</b>"</p> <p>- "<b>l'intervento proposto non tiene conto delle disposizioni contenute nel Piano di Rischio previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti emanato dall'ENAC al fine di contenere, nelle aree limitrofe agli aeroporti, le conseguenze che un eventuale incidente aeronautico può generare sul territorio: tale Piano, che è volto a disciplinare l'edificabilità delle aree ubicate lungo il prolungamento delle piste, deve essere recepito dagli strumenti</b></p>	<p><b>E' stata disattesa la raccomandazione/ /prescrizione di non rilasciare concessioni edilizie in aree soggette a servitù aeroportuale.</b></p> <p><b>Si sono rilasciate concessioni edilizie sulla perpendicolare della rotta di decollo degli aerei.</b></p> <p><b>Autorizzate nuove costruzioni in aree destinate a divenire zona C di rischio aeroportuale.</b></p> <p><b>La mancata definizione delle curve isofoniche ed il tardivo recepimento del Piano di rischio aeroportuale hanno permesso ai Comuni di rilasciare concessioni edilizie anche nelle aree che avrebbero dovuto essere preservate,</b></p>

<p>Con l'emendamento n. 8 al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", datato 21.12.2011, Enac ha integrato la normativa a tutela di chi vive od opera in prossimità degli scali, disponendo che, <b>ai lati della pista</b>, vi siano due fasce di sicurezza di 1 Km. In precedenza l'ampiezza prevista era di soli 500 mt.</p>	<p><i>urbanistici del territorio; al riguardo a questo consiglio(Circoscrizione) risulta che l'area oggetto del presente P.I.I. si trova esattamente <b>sulla linea di prolungamento della pista in una fascia larga 400 metri e compresa tra i 1.500 mt. e i 3.000 mt. di distanza dalla testata della pista aeroportuale, fascia classificata come zona C nella quale può essere prevista solo una modesta funzione residenziale, con indice di edificabilità medi e altezze limitate</b>".</i></p> <p>Anche le recenti concessioni rilasciate per l'ampliamento del centro commerciale Orio center, che ha portato alla costruzione del cosiddetto "<b>Polo del lusso</b>" non appaiono in linea, né con le normative Enac per la sicurezza, né con le prescrizioni della VIA 2003.</p>	<p><b>disattendendo così vincoli e prescrizioni (VIA 2003 e normativa Enac).</b></p>																																																	
<p><b>POPOLAZIONE ESPOSTA</b></p> <p>A pag. 11 della VIA 2003 si leggono i dati relativi alla popolazione esposta al rumore secondo gli scenari del PSA 2001. In sintesi, <b>al 2015, solo 2.673 persone</b> si sarebbero trovate nelle zone di rispetto aeroportuale A e B.</p> <table border="1" data-bbox="151 929 630 1086"> <thead> <tr> <th>scenari PSA 2002</th> <th>zona A 60&lt;Lva &lt;65</th> <th>zona B 65&lt;Lva &lt;75</th> <th>zona C Lva &gt;75</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>al 2005</td> <td>1.423</td> <td>541</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>al 2015</td> <td>1.802</td> <td>871</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nonostante sia stata pronunciata per una causa che non riguardava il traffico aereo, la <b>sentenza della Corte di Giustizia Europea</b> (ECLI:EU:C:2017:589) del 26 luglio 2017, contiene un'importante dichiarazione di carattere generale, applicabile a tutti i casi nei quali la VIA sia stata avviata in ritardo rispetto all'avvio del progetto. In tale dichiarazione, la Corte premette che, pur essendo <b>obbligatorio fare la valutazione ambientale dei progetti prima che siano messi in esecuzione, in caso di omissione lo Stato membro deve anzitutto "rimuovere le conseguenze illecite di tale omissione" e poi fare una valutazione ambientale a titolo di regolarizzazione, purché:</b>  <i>"- le norme nazionali che consentono tale</i></p>	scenari PSA 2002	zona A 60<Lva <65	zona B 65<Lva <75	zona C Lva >75	al 2005	1.423	541	0	al 2015	1.802	871	0	<p>Nella "Stima curve L<sub>VA</sub> 2006", del Gruppo tecnico aerop. (24.6.2010) ARPA- Lombardia certificava che le curve di isolivello comprendevano:</p> <table border="1" data-bbox="678 784 1157 929"> <thead> <tr> <th>n° persone esposte</th> <th>zona A 60&lt; Lva &lt;65</th> <th>zona B 65&lt; Lva &lt;75</th> <th>zona C Lva &gt;75</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>al 2006</td> <td>2.260</td> <td>720</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>di cui a BG</td> <td>260</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Al 2006, totale esposti: 2.980 persone, di cui solo 260 in città.</b></p> <p>Il piano di azione 2018 – sintesi non tecnica, pubblicato sul sito della società di gestione <b>Sacbo</b>, evidenzia i seguenti dati, riferiti al 2017</p> <table border="1" data-bbox="678 1120 1157 1310"> <thead> <tr> <th>livello d(B) /aree d(B)</th> <th>55-59 d(B)</th> <th>60-64 d(B)</th> <th>65-70 d(B)</th> <th>70-74 d(B)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ovest</td> <td>25.300</td> <td>8.100</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>centro</td> <td>2.000</td> <td>2.500</td> <td>1.300</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>est</td> <td>9.200</td> <td>400</td> <td>300</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td><b>totale</b></td> <td><b>36.500</b></td> <td><b>11.000</b></td> <td><b>1.600</b></td> <td><b>200</b></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Al 2017, un totale 12.800 persone viveva nelle aree di rispetto (ben il 379% in più del previsto!) e 49.300 persone subivano comunque i disagi o i danni dell'inquinamento acustico aeroportuale.</b></p> <p>Per le innegabili difficoltà di accesso agli atti che il pubblico trova sempre sulla sua strada, non siamo purtroppo a conoscenza delle risposte che il Ministero dell'Ambiente ha ricevuto dalla società di gestione del Caravaggio e dalla Regione Lombardia in merito alla ottemperanza delle prescrizione del VIA, (risposte citate dal PSA 2030 a pag. 7; vedasi anche il punto Verifiche di ottemperanza di questo documento), ma i dati riportati in queste pagine non possono che confermare che <b>lo scenario in base al quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale allo scalo bergamasco, si è decisamente modificato</b>, in termini nettamente peggiorativi per la popolazione ed il territorio.</p> <p>E' allarmante che il nuovo PSA 2030</p>	n° persone esposte	zona A 60< Lva <65	zona B 65< Lva <75	zona C Lva >75	al 2006	2.260	720	0	di cui a BG	260	0	0	livello d(B) /aree d(B)	55-59 d(B)	60-64 d(B)	65-70 d(B)	70-74 d(B)	ovest	25.300	8.100	0	0	centro	2.000	2.500	1.300	100	est	9.200	400	300	100	<b>totale</b>	<b>36.500</b>	<b>11.000</b>	<b>1.600</b>	<b>200</b>	<p><b>La popolazione esposta a rumorosità superiore a 60 decibel Lva è il 379% in più di quanto previsto e autorizzato.</b></p> <p><b>Quasi 50.000 persone subiscono gli effetti negativi dell'inquinamento acustico del Caravaggio.</b></p> <p><b>Lo scenario in base al quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale al Caravaggio si è decisamente modificato.</b></p> <p><b>Vanno rispettate le norme comunitarie, ribadite nella sentenza della Corte di Giustizia Europea del 26.7.2017.</b></p> <p><b>Non si possono ignorare i pesanti scostamenti tra</b></p>
scenari PSA 2002	zona A 60<Lva <65	zona B 65<Lva <75	zona C Lva >75																																																
al 2005	1.423	541	0																																																
al 2015	1.802	871	0																																																
n° persone esposte	zona A 60< Lva <65	zona B 65< Lva <75	zona C Lva >75																																																
al 2006	2.260	720	0																																																
di cui a BG	260	0	0																																																
livello d(B) /aree d(B)	55-59 d(B)	60-64 d(B)	65-70 d(B)	70-74 d(B)																																															
ovest	25.300	8.100	0	0																																															
centro	2.000	2.500	1.300	100																																															
est	9.200	400	300	100																																															
<b>totale</b>	<b>36.500</b>	<b>11.000</b>	<b>1.600</b>	<b>200</b>																																															

<p>regolarizzazione non offrano agli interessati l'occasione di eludere le norme di diritto dell'Unione o di disapplicarle e – <b>la valutazione effettuata a titolo di regolarizzazione non si limiti alle ripercussioni future di tale impianto sull'ambiente, ma prenda in considerazione altresì l'impatto ambientale intervenuto a partire dalla sua realizzazione.</b>"</p> <p>Alla luce di queste prese di posizione comunitarie che, se non rispettate, avrebbero portato a una nuova infrazione comunitaria per l'Italia, è stato pubblicato un "Parere" della <b>Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero</b> che riconosce l'obbligo di rispettare le citate disposizioni comunitarie.</p>	<p>prospetti scenari ancora più invasivi. Va comunque valutata la correttezza dell'operato di chi intende partire dalla situazione attuale per costruire il PSA 2015-2030.</p> <p>Alla luce della sentenza della Corte di Giustizia Europea citata, <b>non ci pare giusto che vengano ignorati e tacitamente legittimati i pesanti scostamenti tra quanto previsto e autorizzato nel VIA 2003 e quanto si è poi verificato nella realtà dei fatti.</b></p> <p>A nostro avviso la <b>procedura di VIA dovrebbe avere come riferimento iniziale il momento in cui si sono superati i limiti di sviluppo quantificati nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al PSA (anno 2005), pari a 6.174.650 di unità di traffico. La VIA dovrebbe partire dall'anno 2006.</b></p>	<p><b>quanto previsto e autorizzato e quanto si è verificato nella realtà dei fatti.</b></p> <p><b>La procedura di VAS per il Caravaggio dovrebbe partire dalla situazione dell'anno 2006.</b> (vedi Parere" della Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero).</p>									
<p><b><u>ESPOSIZIONE SITI SENSIBILI</u></b></p> <p>Per legge, scuole ed ospedali sono "siti sensibili", protetti, dove il rumore non può superare i 50 dB di LVA.</p> <p>Nelle previsioni, <b>solo la scuola elementare di Orio al Serio risultava all'interno delle zone di rispetto e, in merito, la VIA 2003 (pag. 23) disponeva che:</b>  <i>"...dovrà essere previsto un monitoraggio acustico periodico e annualmente dovrà essere data adeguata informazione agli insegnanti e agli alunni della scuola, anche ai fini didattici e pedagogici, sull'inquinamento acustico e sui sistemi di prevenzione e limitazione di esposizione personale".</i></p>	<p>Il piano di azione 2018 – Sacbo, precedentemente citato, rileva invece una situazione nettamente peggiore:</p> <table border="1" data-bbox="730 853 1110 936"> <thead> <tr> <th>livello d(B)</th> <th>ospedali</th> <th>scuole</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>55-59</td> <td>3</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>60-64</td> <td>2</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Un totale di <b>41 siti sensibili</b>, cui vanno aggiunti altri ricettori sensibili non citati nel documento, quali parchi, campi sportivi, centri di aggregazione (oratori e centri per anziani), sono soggetti ad un inquinamento acustico ben al di sopra dei limiti di legge.</p> <p><b>Due ospedali e 12 scuole si trovano nella zona di rispetto A. E' legittimo che le esigenze di sviluppo del traffico aereo siano prioritarie rispetto alle norme che disciplinano i siti sensibili?</b></p> <p>Tali strutture ospitano centinaia e centinaia di bambini, ragazzi, anziani o malati cui vengono negati dei diritti; nel solo quartiere di Colognola, la popolazione scolastica esposta ad inquinamento acustico /atmosferico conta più di <b>2.000 studenti! Gli effetti negativi del rumore sulla salute dei bambini non possono essere ignorati.</b></p> <p><b>Alcuni siti sensibili di Colognola ricadono persino nell'area di rischio incidente, per effetto dello scostamento delle rotte reali da quelli nominali (vedi note successive), effetto che pare non sia stato considerato quando sono state costruite le curve di isorischio (vedasi figura 14)</b>  <b>Chi si assume la responsabilità di scelte così gravose, che mettono a rischio persino la vita di migliaia di giovani?</b></p>	livello d(B)	ospedali	scuole	55-59	3	24	60-64	2	12	<p><b>12 scuole e 2 ospedali in zona di rispetto A: non era previsto né autorizzato dalla VIA</b></p> <p><b>Le esigenze di sviluppo del traffico aereo sono prioritarie rispetto ai diritti di migliaia di studenti e malati?</b></p> <p><b>Autorevoli studi scientifici hanno dimostrato quali sono gli effetti del rumore sulla salute dei bambini: non possono essere ignorati!</b></p> <p><b>Chi si assume la responsabilità di scelte così gravose, che mettono a rischio persino la vita di migliaia di giovani?</b></p>
livello d(B)	ospedali	scuole									
55-59	3	24									
60-64	2	12									
<p><b><u>PIANO DI RISCHIO</u></b></p> <p><b>L'attività aeroportuale comporta dei rischi che non possono essere sottovalutati: l'art. 707 del Codice della Navigazione ravvisa la necessità di elaborare i piani di rischio.</b></p> <p>Nel capitolo 8.1 del PSA 2001 "Elementi di</p>	<p><b>La rotta 44</b> sulla città prevede una virata a bassa quota che <b>crea forti preoccupazioni sulla sicurezza</b> dei decolli.</p> <p><b>La vecchia rotta 220 permetteva di limitare il rischio</b> di incidenti alle aree in linea con l'asse pista e non coinvolgeva le scuole ed altri siti sensibili.</p>	<p><b>In una decina d'anni ben due incidenti gravi al Caravaggio.</b></p>									

<p>rischio a terra” si legge: <i>“Effettivamente le statistiche dimostrano che solo il 5,2% degli incidenti avviene in fase di crociera, mentre il 28,7% avviene in fase di decollo e di salita iniziale e il 41,1% nelle ultime fasi di avvicinamento e di atterraggio. ...”</i></p> <p><b>Il Regolamento ENAC</b> per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, al capitolo 6 recita che <i>“...i Piani di rischio hanno lo scopo di rafforzare i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti... e garantire la possibilità di intervento del servizio di soccorso...in caso di incidente aereo... ... Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono previsti vincoli precisi, al fine del contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia”...</i></p> <p>In particolare, <b>nella zona di rischio C</b>, la più esterna, <b>devono essere evitati insediamenti ad elevato affollamento, obiettivi sensibili</b>, ecc. Può essere prevista solo una modesta funzione residenziale.</p> <p>Nell'Allegato Sub “A” della delibera regionale 12564, a pag. 37 - <b>Valutazione e gestione dei rischi incidenti si legge</b> <i>“Elemento negativo è invece la maggiore capacità di traffico, con un incremento significativo (già in atto) del numero dei movimenti e, probabilisticamente, un aumento del rischio”</i>. E ancora, a pag. 38 – <i>“Infine viene posta una severa critica che nasce dalla considerazione del fatto che il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica nelle aree contermini agli aeroporti. Sotto questo profilo in Italia si devono registrare due ordini di problemi. Il primo problema riguarda lo scarso rispetto delle norme esistenti...”</i> ”</p>	<p>In questi ultimi anni, <b>situazioni di vera emergenza</b> non sono mancate: <b>nel 2005</b>, dopo una stretta virata a sinistra, <b>un aereo si è schiantato</b> in una zona agricola del Comune di Azzano San Paolo, provocando la morte dei tre membri dell'equipaggio. In quella stessa area, ora vi sono nuovi insediamenti industriali e commerciali.</p> <p>Il <b>5 agosto 2016</b>, un cargo ha prolungato l'atterraggio oltre la pista, finendo sulla carreggiata di una trafficata arteria stradale. L'incidente non ha avuto risvolti più drammatici solo perché avvenuto alle quattro del mattino, con le strade ancora deserte.</p> <p><b>Perché non prendere atto di una situazione così grave?</b></p> <p>Il <b>Piano di rischio</b> è stato <b>approvato tardivamente da ENAC</b> e <b>copre un'area molto più vasta del previsto</b>, sia per la modifica delle rotte che per il citato emendamento al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.</p> <p>Le <b>curve di rischio</b>, a causa della stretta virata verso sud effettuata dagli aerei in fase di decollo, risultano <b>molto più estese del previsto</b>. Siamo consapevoli che il decollo con virata dà meno garanzie di sicurezza, ma <b>il fatto che maggiormente stupisce è che il rischio venga limitato all'unico corridoio non antropizzato è assolutamente inspiegabile</b>, perché <b>le rotte realmente volate insistono prevalentemente su Colognola</b>. Bisogna fare chiarezza: è <b>indispensabile un controllo con i tracciati radar</b> che evidenziano la reale traiettoria seguita dagli aerei e approfondire la questione.</p> <p><b>Non si capisce comunque come tale situazione possa essere autorizzata. Si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?</b></p> <p><b>Chi sarà chiamato a rispondere in caso di incidente?</b></p> <p>Parecchie <b>edificazioni in aree a rischio risalgono a tempi relativamente recenti</b>, quando già era stato autorizzato lo sviluppo dell'aeroporto e quindi era prevedibile anche l'area di rischio. Basti pensare al grande parcheggio (con 7.000 posti auto) adiacente allo scalo, all'ampliamento del centro commerciale Orio center (c.d. Polo del Lusso), alla RSA San Sisto in via Colognola ai colli.</p> <p><b>Perché è stata autorizzata la loro costruzione?</b></p> <p>Il Comune di BG sostiene che nelle aree “critiche”, il rilascio della concessione era condizionato all'autorizzazione di Enac. A questo punto risulta pienamente condivisibile la riflessione fatta dalla Regione Lombardia a pag. 38 del suo allegato: <i>“... il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica.. Il primo problema riguarda lo scarso rispetto delle norme esistenti.... ”</i></p>	<p><b>Il valore assoluto degli incidenti aerei è in funzione del numero di movimenti: l'ulteriore sviluppo dello scalo aumenterebbe i rischi per la popolazione.</b></p> <p><b>Si sono ampliate le aree di rischio ad ovest dello scalo</b>, per effetto della virata delle rotte 44 e NAV.</p> <p><b>Inspiegabile il fatto che il rischio ricada sull'unico corridoio non urbanizzato, mentre i sorvoli gravano su aree antropizzate e con siti sensibili.</b></p> <p><b>Quale il rischio effettivo dei numerosi siti sensibili ?</b></p> <p><b>A chi compete la responsabilità di una situazione così critica?</b></p> <p><b>Valutazione della Regione Lombardia:</b> <i>“... il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica... Il primo problema riguarda lo scarso rispetto delle norme esistenti.... ”</i></p>
---	---	---

<p><b><u>IMPATTO AMBIENTALE</u></b></p> <p>Le prescrizioni prevedevano un attento governo delle trasformazioni territoriali e una pianificazione rigorosa a tutela dell'ambiente.</p> <p>Fondamentale era ritenuto il continuo <b><u>monitoraggio dell'impatto ambientale</u></b> (salute, qualità dell'aria, inquinamento acustico, piano delle acque, controllo di suolo e sottosuolo, ecosistemi...)</p> <p>La Regione aveva fatto <b>proposte operative per la tutela della popolazione e l'attenuazione dell'impatto ambientale.</b></p> <p>Era stata prevista la collocazione di centraline fisse per il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico.</p>	<p>Il territorio bergamasco è condizionato da una conformazione orografica che non permette un'adeguata ventilazione e quindi la dispersione delle sostanze inquinanti dovute al traffico ed alla elevata antropizzazione. <b>Bergamo è una delle città più inquinate in Europa ed è ai primi posti in Italia per patologie tumorali.</b> Per tali motivi molto di più si sarebbe dovuto fare per approfondire gli effetti prodotti dall'inquinamento aeroportuale: i monitoraggi routinari non sono adeguati per rilevare e misurare gli inquinanti tipici del traffico aereo; servono strumenti più precisi e sofisticati.</p> <p>Persino <b>ISPRA, nelle sue osservazioni alla procedura VAS per il Caravaggio,</b> sottolinea la necessità di effettuare indagini più accurate, perché <b>"...Un aeroporto è un sistema complesso che può determinare un impatto significativo sull'ambiente e sulle condizioni di salute dei lavoratori aeroportuali e della popolazione residente..."</b>. ISPRA aggiunge poi che molti inquinanti non possono essere rilevati con le metodologie attualmente in uso: <b>"...Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione di inquinanti gassosi..., composti organici volatili e materiale particolato (in particolare le emissioni in fase di decollo), ... inquinanti che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente..."</b>. ISPRA conclude le sue osservazioni sottolineando <b>"...la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici"</b>. <b>"Questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti"</b>.</p> <p><b>Nelle aree più critiche</b> degli intorni aeroportuali (e forse anche nello stesso sedime) <b>mancano purtroppo centraline fisse per rilevare l'inquinamento atmosferico,</b> nonostante fossero previste nelle raccomandazioni della Regione.</p> <p>Nel <b>2012 il Comune di Azzano S. Paolo</b> aveva commissionato alla società certificata Costech uno <b>studio sulla qualità dell'aria,</b> con ricerca degli inquinanti tipici del traffico aereo (Idrocarburi Policiclici Aromatici = IPA). I risultati evidenziavano preoccupanti superamenti dei limiti di legge di alcuni inquinanti.</p>	<p><b>Le prescrizioni prevedevano un attento governo delle trasformazioni territoriali e una pianificazione rigorosa a tutela dell'ambiente.</b></p> <p><b>Per ISPRA, gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente gli inquinanti tipici del traffico aereo.</b></p> <p><b><u>Occorre integrare il monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici.</u></b></p> <p><b><u>Mancano centraline fisse per rilevare gli inquinanti tipici del traffico aereo nelle aree sorvolate dagli aerei.</u></b></p> <p><b>Perché non si approfondisce l'analisi delle criticità emerse da monitoraggi "di parte"?</b></p>
<p><b><u>SALUTE PUBBLICA</u></b></p> <p>La Delibera regionale aveva espresso <b>indicazioni per approfondire gli effetti dell'attività aeroportuale sulla salute umana,</b> richiamando uno studio ad hoc condotto dall'ASL di Varese.</p> <p>Nel paragrafo 4.2.6 della Delibera della Regione Lombardia (pag. 22) "salute pubblica,</p>	<p>Le ripercussioni sulla salute pubblica degli aeroporti sono da tempo sotto osservazione: <b>studi condotti in altri paesi</b> sotto l'egida della Unione europea hanno evidenziato una <b>forte correlazione tra molte patologie ed il rumore</b> (ansia, ipertensione, malattie cardiovascolari, disturbi del sonno, etc.).</p> <p><b>ATS Bergamo</b> ha effettuato un primo <b>monitoraggio dello stato di salute della</b></p>	<p><b>Per ATS Bergamo, al momento, l'aeroporto non ha prodotto alterazioni importanti sulla salute, ma permangono criticità per l'esposizione al rumore.</b></p> <p><b><u>Non possono essere</u></b></p>

<p>radiazioni”, si legge: <i>“la componente salute pubblica non è stata specificamente trattata nello studio (SIA)... <b>Resta perciò aperto il tema della conoscenza del modo in cui il macrosistema potrà evolvere in funzione delle immissioni in atmosfera, in acqua e sul suolo a seguito della venuta a regime dell’aeroporto, e in relazione allo stato di salute della popolazione residente. Occorrerà pertanto che in fase di attuazione del Piano di sviluppo vengano condotte le attività di monitoraggio che sono indicate nel par. 10.2.4 della presente relazione”.</b></i></p>	<p><b>popolazione</b> residente nei comuni adiacenti all’aeroporto per il periodo 2006-2011; il lavoro è proseguito anche per gli anni 2012-2017.</p> <p>Pur <b>non</b> rilevando un’alterazione dello stato di salute, relativamente agli indicatori sull’incidenza tumorale, sulla mortalità e sui ricoveri, ATS ha evidenziato che permangono alcune <b>criticità correlabili all’esposizione al rumore</b> (già rilevate anche nel primo studio epidemiologico) e che comunque l’indagine ha esaminato una realtà ancora in evoluzione, mentre i danni possono manifestarsi più a lungo termine.</p> <p>Le statistiche ci dicono comunque che <b>Bergamo è una delle aree più inquinate d’Italia</b> per biossido di azoto e PM10 (è al 90esimo posto su 110 province) ed è ai <b>primi posti per patologie tumorali</b>.</p>	<p><b><u>ignorati i numerosi studi nazionali ed internazionali che provano i pesanti effetti negativi del rumore sulla salute umana.</u></b></p> <p><b>Il monitoraggio sulla salute di chi vive in prossimità del Caravaggio deve continuare.</b></p>
<p><b><u>INTERVENTI MITIGAZIONE AMBIENTALE</u></b></p> <p>A pag. 23, la VIA 2003 prevedeva l’opzione <b>delocalizzazione per i residenti nella zona B e l’installazione di infissi antirumore e di impianti di condizionamento estivo (+ copertura spese di gestione) per tutti i residenti in zona A.</b></p> <p>Erano previsti <b>stanziamenti per opere di monitoraggio e di mitigazione ambientale.</b></p> <p>(Stralci della Relazione istruttoria, pag.27)  Nell’anno 2000, il Ministero dell’Ambiente aveva giustificato il proprio parere interlocutorio negativo al PSA 1998 dicendo (pag. 2) che: <b>“lo stato attuale di criticità induce, peraltro, ad assumere tutte le iniziative che possano in tempi brevi ridurre gli impatti ed i rischi attualmente esistenti”.</b> E ancora: <b>“Un giudizio positivo potrà essere formulato quando si saranno verificate le seguenti condizioni: - .... per quanto riguarda gli impatti del rumore: ...- siano effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempi brevi la situazione acustica - sia prodotta ... una serie di simulazioni su differenti scenari di utilizzo dell’aeroporto nel suo assetto fisico attuale e in quello previsto con la realizzazione del progetto, al fine di identificare lo scenario in grado di minimizzare l’impatto sonoro ...”</b></p> <p>A pag. 3 dello stesso documento il Ministero diceva: <b>“per un esito efficace delle azioni di cui sopra appare altresì importante il raggiungimento dei seguenti obiettivi: - la definizione di procedure sanzionatorie certe ed efficaci nel dissuadere comportamenti non conformi alle norme di tutela; - la definizione di tasse sull’inquinamento acustico commisurate al fabbisogno finanziario per la realizzazione di programmi di bonifica ... - la definizione dei criteri generali e delle fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti..., con particolare riferimento alla eventuale delocalizzazione di recettori sensibili ed al recepimento negli strumenti di</b></p>	<p>L’assenza delle curve isofoniche ha <b>rallentato gli interventi di mitigazione</b>, che hanno riguardato comunque le aree ad est e confinanti con lo scalo.</p> <p><b>Nelle aree cittadine</b> con rumorosità superiore ai 60 decibel Lva, dove risiedono 8.100 persone, <b>non sono state effettuate mitigazioni ambientali</b>, eccezion fatta per le scuole, dove sono stati installati i doppi vetri (estate 2012).  D’altro canto, <b>tutti i quartieri cittadini avrebbero dovuto essere esclusi dalle curve isofoniche dei 60 decibel.</b> Per tale motivo, la popolazione cittadina ha sempre chiesto la riduzione del rumore, non le mitigazioni.</p> <p><b><u>Già nel 2000 la situazione ambientale dell’aeroporto bergamasco era critica dal punto di vista ambientale</u></b>, soprattutto per quanto riguardava l’inquinamento acustico: <b>il Ministero dell’Ambiente</b> non aveva riconosciuto, in prima battuta, la compatibilità ambientale, e <b>chiedeva</b> che fossero <b>“effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempo brevi la situazione acustica”.</b></p> <p>Sono trascorsi <b>18 lunghi anni e la situazione è nettamente peggiorata, senza nessun intervento a difesa dei diritti dei cittadini:</b> la salute, la sicurezza e la qualità di vita di migliaia di persone sono state sacrificate per favorire lo sviluppo dell’aeroporto.</p> <p>Tanto meno si sono concretizzati i programmi di <b>“minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti ... con particolare riferimento alla eventuale delocalizzazione di recettori sensibili ed al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso”.</b></p>	<p><b>Limitati interventi di mitigazione sono stati effettuati nelle aree ad est e confinanti con lo scalo. In città, solo nelle scuole sono stati installati i doppi vetri.</b></p> <p><b>D’altro canto, tutti i quartieri cittadini avrebbero dovuto essere esclusi dalle curve isofoniche dei 60 decibel.</b></p> <p><b>Il Ministero dell’Ambiente aveva chiesto “interventi in grado di migliorare in tempo brevi la situazione acustica”.</b></p> <p><b>Nessun recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso.</b></p> <p><b>Dopo 18 anni, nessun miglioramento: la situazione è nettamente peggiorata.</b></p>

<p><b>pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso”.</b></p>		
<p><b>VERIFICHE DI OTTEMPERANZA</b></p> <p>In merito alle <b>verifiche di ottemperanza</b>, a pag. 24 della VIA 2003 è precisato che: “Le prescrizioni del presente decreto sono soggette a verifica di ottemperanza <b>da parte della Regione Lombardia</b>. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia nell’allegato Sub “A” alla delibera regionale 12564”.</p> <p>Nell’Allegato Sub “A” della Delibera regionale citata, a pag. 54, si legge: – 10.3 Conclusioni. “... Si ritiene opportuno proporre la <b>stipula di un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti (Ministero dell’ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni)</b> con le seguenti finalità:</p> <p>a) <b>esercitare l’alta sorveglianza sulle prescrizioni</b> stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale; .....</p> <p>c) assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi e ai sistemi di monitoraggio e la predisposizione degli elaborati di dettaglio relativi ad <b>ulteriori interventi di mitigazione che dovessero risultare necessari in seguito agli esiti del monitoraggio stesso; assicurare l’alta sorveglianza sulla realizzazione delle attività indicate, il tutto con particolare riferimento a quanto evidenziato .... in merito alla componente rumore”.</b></p>	<p><b>Non è noto quali controlli e/o monitoraggi abbia effettuato la Regione Lombardia</b>, né se sia stato stipulato un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti.</p> <p><b>Tuttavia, considerato il fatto</b> che le più importanti prescrizioni e raccomandazioni non risultano ottemperate, è inevitabile chiedersi se le <b>verifiche di ottemperanza della VIA siano state fatte con la dovuta accuratezza.</b></p> <p>A pag. 7 del SIA contenuto nel PSA 2015-2030, si legge: “In merito allo stato di ottemperamento alle prescrizioni, le informazioni concernenti tale aspetto sono contenute nella nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE del 13.07.2015 (<b>Nota prot. 27027 del 25.11.2013</b>) della Struttura VIA della Regione Lombardia, in riscontro alla nota2 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la quale si richiedeva a detta struttura un aggiornamento sulla verifica di ottemperanza.”</p> <p>Dal 2004 il <b>sistema di monitoraggio del rumore è passato dalla Provincia a Sacbo</b>. Arpa si limita a certificare il buon funzionamento delle centraline ed a controllare 1-2 settimane all’anno. L’operazione ha suscitato un certo disappunto, per il fatto che la <b>società di gestione “controllata” è diventata per legge anche “controllore” di sé stessa.</b></p>	<p><b>Mancano informazioni in merito a verifiche di ottemperanza: la legge impone <u>massima trasparenza</u>.</b></p> <p><b>Considerato che le più significative prescrizioni non appaiono ottemperate, ci si chiede se le verifiche siano state fatte con la dovuta accuratezza.</b></p> <p><b>E’ singolare che monitoraggi “delicati” come quelli acustici siano delegati alla stessa società di gestione.</b></p>

Occorre porre fine alla “deregulation” e riaffermare il concetto di “**sviluppo sostenibile**”, dando un contenuto concreto al termine sostenibilità. L’unica **soluzione possibile** sembra quella di ricondurre la realtà aeroportuale entro i limiti a suo tempo imposti per garantire la salvaguardia dell’ambiente e dei cittadini: in linea con il progetto iniziale, occorre **restituire allo scalo la caratteristica di city airport**, struttura capace di dare respiro più ampio alla città, senza tuttavia snaturarla.

Di questo avviso era, il 3 dicembre 2009, l’ing. Stefano Paleari, direttore scientifico di ICCSAI (Centro internazionale per gli studi sulla competitività nell’industria aeronautica) che, in occasione del Convegno “*La mobilità aerea, il volo low cost, il ruolo dell’aeroporto nelle funzioni urbane*” riconosceva che lo sviluppo del Caravaggio fosse condizionato da “*limiti della crescita*” ed evidenziava la necessità di “*passare da aeroporto low cost a city airport*”, (vedasi ultima slide presentata al Convegno nell’allegato n. 4).

PSA 2001 e Decreto VIA 2003	numeri previsti e autorizzati	situazione al 2015	situazione al 2017	PSA 2015-2030 scenario max sviluppo
Unità di traffico (persone +merci)	6.174.650 Decr.Min.Ambiente 2005	11.502.745 (+ 86,29%)	13.478.737 (+ 118,29%)	17.000.000 pax (+ 175%)
movimenti annui	68.570 PSA e VIA 2003	76.078 (+ 10,95%)	86.113 (+ 25,58%)	126.835 (+ 85%)
popolazione esposta a più di 60 decibel	al 2006: 2.980 persone di cui solo 260 a BG al 2015: 2.673 persone	8.000 persone (+ 199%)	12.800 persone di cui 8.100 a BG (+ 379%)	5.200 persone (+ 95%) solite promesse?
rumore superiore a 60 decibel Lva	in nessun quartiere cittadino	in tutta Colognola,	a Colognola e Campagnola sud	a Colognola e Campagnola sud

Tabella di confronto dei dati previsti e autorizzati dalla VIA 2003 (e dai documenti autorizzativi del 2004 e 2005) con i dati reali (al 2015 ed al 2017) e con quelli ipotizzati dal PSA 2015 – 2030.

**Figura 1:** Chiesa parrocchiale del quartiere di Colognola, sorvolata nell'agosto 2018 da una media di 110 aerei al giorno, con picchi di rumore di 80-90 decibel ad ogni passaggio. **L'equilibrio psicofisico dei residenti è stato messo a dura prova.**



PSA

I risultati ottenuti in termini di superfici territoriali urbanizzate comprese in Zona A, B e C sono contenuti in Tabella 1. I Comuni interessati sono a nord-ovest Bergamo e Orio al Serio, a sud-est Grassobbio, Seriate, Brusaporto e Bagnatica.

Tabella 1 - Superfici delle curve isofoniche

Scenario	Movimenti	Superfici territoriali [km2]			
		60 LVA	60-65 LVA urb. (A)	65-75 LVA urb. (B)	75 LVA urb. (C)
1997	48	9.44	1.32	0.51	1.83
2005	124	8.32	1.12	0.28	1.41
2015	188	8.38	0.77	0.30	1.07

Nello scenario al 1997 si evidenzia un maggiore sviluppo delle isofoniche verso est, che interessa i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed un contenuto sviluppo verso ovest. Per lo scenario al 2005 l'isofonica verso ovest è leggermente ridotta, ma coinvolge sempre la frazione di Colognola, inoltre ad est si osserva il maggior sviluppo delle isofoniche con l'interessamento dei comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica. Per lo scenario al 2015 anche con l'incremento di traffico ipotizzato lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed in minima parte ad ovest verso Colognola.

### 5.2.1 Approfondimenti richiesti dal Servizio VIA nel 1998

Nel corso dell'istruttoria della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, anche in base alle osservazioni formulate dalla Regione Lombardia e dai Comuni, sono stati richiesti alcuni approfondimenti riguardanti in particolare i seguenti argomenti:

- caratterizzazione dello stato attuale del territorio evidenziando eventuali situazioni

NB