

P.G. Orio al Serio 6653 /IV/7 del 04.06.2020

Presentazione del Parere di cui all'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/2006 per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di parere relativo alla procedura di:

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

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

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

Il/La Sottoscritto Alessandro Colletta,

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione

COMUNE DI ORIO AL SERIO _____

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

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

Aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030. Procedimento di VIA. Parere a seguito delle integrazioni presentate dal Proponente in data 04.02.2020

(ID_VIP:4217)

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

TESTO DEL PARERE

Per il testo del parere si rimanda alla documentazione allegata al presente documento di cui al seguente “ELENCO ALLEGATI”.

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

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

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Copia della Deliberazione del Consiglio Comunale n. 11 del 27.05.2020, avente ad oggetto: VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DEL PARERE DI CUI ALL'ART. 24 COMMA 3 DEL D.LGS 152/2006 DA INVIARE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE IN MERITO ALLA PROCEDURA VIA DEL P.S.A. 2015-2030 DELL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" [ID_VIP/ID_MATTM: 4217], A SEGUITO DELLE INTEGRAZIONI DEL 05.02.2020 (P.G. MATTM 7197), contenente l'allegato parere di cui al PG n. 6301/IV/7 del 25.05.2020.

Orio al Serio, 04.06.2020

Il dichiarante
**Il Sindaco del Comune di
Orio al Serio
Alessandro Colletta**





CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

ORIGINALE

N° 11 del 27/05/2020

**OGGETTO: VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DEL PARERE DI CUI ALL'ART. 24
COMMA 3 DEL D.LGS 152/2006 DA INVIARE AL MINISTERO
DELL'AMBIENTE IN MERITO ALLA PROCEDURA V.I.A. DEL P.S.A.
2015-2030 DELL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" [ID_VIP/ID_MATTM:
4217], A SEGUITO DELLE INTEGRAZIONI DEL 05.02.2020 (P.G. MATTM
7197)**

L'anno **duemilaventi**, addì **ventisette** del mese di **Maggio** alle ore 20:30, Sala Consiliare del Palazzo Comunale, nel rispetto del DPCM del 17/03/2020 e delle distanze di sicurezza, previo esaurimento delle formalità prescritte dalla Legge e dallo Statuto, si è riunito sotto la presidenza del Sindaco Signor **Colletta Dr. Alessandro** il Consiglio Comunale. Partecipa all'adunanza ed è incaricato della redazione del presente verbale **Il Segretario Comunale Dott. Nicola Muscari Tomajoli**.

Intervengono i Signori:

N.	Cognome e Nome	P	A
1	COLLETTA ALESSANDRO	X	
2	POMA SIMONE	X	
3	PIEVANI GIANLUIGI	X	
4	GELMINI OMAR	X	
5	SPADA MARILENA	X	
6	COLUCCI FIAMMA	X	
7	ZANCHI ALESSANDRO	X	
8	ZONCA FABIOLA	X	
9	SAMADU ISSAH	X	
10	CASSADER GOFFREDO	X	
11	VISCONTI GIUSEPPE		X

PRESENTI N. 10

ASSENTI N. 1

Il Presidente, riconosciuta legale l' adunanza, dichiara aperta la seduta ed invita il Consiglio Comunale a trattare l'argomento in oggetto.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

OGGETTO: VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DEL PARERE DI CUI ALL'ART. 24 COMMA 3 DEL D.LGS 152/2006 DA INVIARE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE IN MERITO ALLA PROCEDURA V.I.A. DEL P.S.A. 2015-2030 DELL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" [ID_VIP/ID_MATM: 4217], A SEGUITO DELLE INTEGRAZIONI DEL 05.02.2020 (P.G. MATM 7197)

Si precisa che gli interventi nel Consiglio Comunale vengono registrati mediante idoneo impianto di registrazione.

La versione integrale della registrazione della seduta consiliare resterà agli atti di questo Ente.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Il Sindaco introduce elencando le motivazioni del parere negativo ricordando ai Consiglieri Comunali le scelte progettuali del P.S.A. 2015-2030 non hanno tenuto conto di una serie di criticità come specificatamente riportato e motivato all'interno del parere negativo allegato.

Il Responsabile del Settore Gestione Territorio e Ambiente Caroli relazione punto per punto sintetizzando il contenuto del parere.

Il Consigliere Cassader invita il Sindaco a dire "basta" con gli ampliamenti ricordando che gli oneri per questi ultimi gravano sul nostro piccolo comune mentre gli onori sono tutti per il Comune di Bergamo con il turismo.

Il Consigliere Pievani esprime il suo parere evidenziando l'opportunità di calmierare il turismo che passa attraverso l'Aeroporto eventualmente anche sulla proposta di contingentare i voli.

Il Capogruppo di Maggioranza Poma legge e commenta a nome della maggioranza la dichiarazione di voto, allegato 1.

Il Sindaco in un breve intervento conclusivo ribadisce il fondamentale ruolo del Comune di Orio al Serio sulle tematiche inerenti l'Aeroporto e in particolare conferma che il nostro Comune è diventato riferimento per tutti i comuni interessati dalle problematiche aeroportuali pertanto dichiara che il parere negativo del Comune di Orio al Serio sulla VIA del P.S.A. ha un peso fondamentale sull'iter del procedimento.

A tal riguardo, ricorda che le manifestazioni organizzate negli anni scorsi per protestare contro l'impatto acustico hanno avuto come principali maggiori protagonisti i cittadini oriesi.

Infine precisa che i professionisti incaricati dal nostro comune coordinati dalla grande professionalità dal nostro tecnico arch. Lucia Caroli, hanno predisposto questo parere ampiamente motivato e informa che anche i comuni vicini interessati all'Aeroporto si sono adeguati alle decisioni prese da noi.

RICORDATO che il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 "Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" (GU Serie Generale n.70 del 17-03-2020)" prevede, all'art. 73:

- "1. Al fine di contrastare e contenere la diffusione del virus COVID-19 e fino alla data di cessazione dello stato di emergenza deliberato dal Consiglio dei ministri il 31 gennaio 2020, i consigli dei comuni, delle province e delle città metropolitane e le giunte comunali, che non abbiano regolamentato modalità di svolgimento delle sedute in videoconferenza, possono



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

riunirsi secondo tali modalità, nel rispetto di criteri di trasparenza e tracciabilità previamente fissati dal presidente del consiglio, ove previsto, o dal sindaco, purché siano individuati sistemi che consentano di identificare con certezza i partecipanti, sia assicurata la regolarità dello svolgimento delle sedute e vengano garantiti lo svolgimento delle funzioni di cui all'articolo 97 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nonché adeguata pubblicità delle sedute, ove previsto, secondo le modalità individuate da ciascun ente.

- 2. Per lo stesso tempo previsto dal comma 1, i presidenti degli organi collegiali degli enti pubblici nazionali, anche articolati su base territoriale, nonché degli enti e degli organismi del sistema camerale, possono disporre lo svolgimento delle sedute dei predetti organi in videoconferenza, anche ove tale modalità non sia prevista negli atti regolamentari interni, garantendo comunque la certezza nell'identificazione dei partecipanti e la sicurezza delle comunicazioni."

Premesso che:

- con nota acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito, per brevità, "MATTM") al prot. n. 18646/DVA del **09/08/2018**, ENAC, in qualità di Proponente, ha presentato, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., **istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il Piano di Sviluppo al 2030 dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio**;
- con nota n. 19478/DVA del 29/08/2018 il MATTM ha comunicato che l'istanza non era immediatamente procedibile in quanto la documentazione fornita non risultava conforme alle "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i." realizzate dallo stesso MATTM;
- con nota del Proponente n. 99260 del **12/09/2018**, acquisita dal MATTM al prot. 21568/DVA del 26/09/2018, la documentazione sarebbe stata integrata in quanto, nel trasmettere nuovamente la documentazione attenendosi alle suddette specifiche, ENAC avrebbe presentato **istanza di verifica del Piano di utilizzo terre** ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 120/2017;
- con nota prot. n. 22187/DVA del **03/10/2018** il MATTM, quale Autorità competente, ha **comunicato** la procedibilità dell'istanza al Proponente, alla **Provincia di Bergamo e al Comune di Bergamo**, oltre a comunicare l'avvio del procedimento ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. n. 241/1990, l'ufficio competente, il Responsabile del procedimento e "**i tempi del procedimento (...) stabiliti dagli artt. 24 e 25 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., fatte salve le previsioni di cui all'ultimo periodo dell'art. 23, comma 5, del D. Lgs. n. 104/2017**";
- con nota prot. n. 23266/DVA del **17/10/2018** indirizzata **anche ai Comuni di Orio al Serio, Seriate e Grassobbio**, il MATTM, quale Autorità competente, ai sensi dell'art. 23, co. 4, del D. Lgs. n. 152/2006, a **parziale rettifica** di quanto rappresentato con la citata nota n. 22187/DVA del 03/10/2018, con riguardo al **PROCEDIMENTO DI VIA proposto da ENAC in relazione al PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2030 dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo - Orio al Serio**:
 - ha comunicato che, ai sensi dell'art. 24, co. 1, del D. Lgs. n. 152/2006, il Progetto, lo Studio di impatto ambientale comprensivo della Valutazione di incidenza, la Sintesi non tecnica e l'avviso al pubblico sono pubblicati sul sito *web* del Ministero stesso;
 - ha comunicato, ai sensi dell'art. 24, co. 3, del D. Lgs. n. 152/2006, il termine di **60 giorni** entro il quale:



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

- chiunque abbia interesse può presentare al MATTM le proprie **osservazioni** concernenti la valutazione di impatto ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi;
- le **Amministrazioni e gli Enti pubblici "in indirizzo"** (ossia destinatari della comunicazione nota prot. n. 23266/DVA del 17/10/2018 di cui all'art. 23, co. 4, del D. Lgs. n. 152/006) possono far pervenire per via telematica al MATTM i propri **pareri**;
- che il codice identificativo del procedimento amministrativo è: **[ID_VIP: 4217]**;
- che la consultazione pubblica è stata avviata in data 18/10/2018;
- che il termine di presentazione delle Osservazioni del Pubblico e dei pareri di competenza delle Amministrazioni e degli Enti interessati è il 17/12/2018;

Visto il parere di cui all'art.24 comma 2 del D.Lgs 152/, dal Comune di Orio al Serio in data 07.12.2018 n. 17910/X/7 di P.G., approvato con D.C.C. del Comune di Orio al Serio n. 37 del 12.12.2018 e successivamente trasmesso al MATTM;

Viste:

- le integrazioni presentate al MATTM dal proponente in data 04.02.2020, assunte dal MATTM stesso con P.G. n. 7197 del 05.02.2020 e pubblicate sul portale delle valutazioni ambientali del Ministero;
- la nota del MATTM del 21.04.2020 (Prot. MATTM 0027739), pervenuta al Comune di Orio al Serio in data 21.04.2020 (n. 4990/X/8 di P.G.), con la quale si comunica che il termine di 30 giorni entro il quale chiunque può presentare proprie osservazioni e gli enti pubblici in indirizzo trasmettere i propri pareri, decorre dalla data del 15 maggio 2020, fissando pertanto il termine utile alla trasmissione del parere alla data del 14.06.2020;

Dato atto che il Comune di Orio al Serio, destinatario della comunicazione del MATTM prot. n. 0027739 del 21/04/2020, sul cui territorio ricade parte del sedime aeroportuale dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio, è soggetto pubblico sicuramente "**interessato**" dal procedimento di VIA in oggetto e tenuto all'espressione del parere;

Dato atto che:

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo - Orio al Serio finisce per coinvolgere **interessi pubblici primari**, quali il diritto alla salute delle comunità amministrate e la tutela dell'ambiente, oltre ad impattare in maniera significativa sull'assetto urbanistico di diversi territori comunali sotto vari profili, finendo peraltro per condizionare in maniera irreversibile qualunque futura scelta urbanistica ed economica delle relative Amministrazioni locali, senza considerare il forte incremento del traffico veicolare ed aereo su un territorio molto ampio;
- gli interessi pubblici in gioco sono tanti, molti dei quali sono volti alla tutela di diritti di rango costituzionale e, in ogni caso, sono anche di natura sovracomunale;
- l'intervento in oggetto ha carattere chiaramente strategico;

Ribadito quanto già espresso da questa Amministrazione con D.G.C. n. 37 del 12.12.2018 ed in particolare che:

- la posizione dell'Amministrazione è assolutamente contraria ad un ulteriore aumento del volume di traffico dell'Aeroporto "Il Caravaggio", ritenuto insostenibile per le popolazioni del territorio circostante che ne subisce gli impatti negativi, con particolare riferimento ai livelli di rumore a cui sono sottoposte;



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

- non si tratta di una posizione pregiudizialmente contraria alla crescita ed allo sviluppo del "Caravaggio", ma della consapevolezza che sia possibile individuare soluzioni alternative che garantiscano la compresenza di adeguati livelli di competitività dello scalo e la sostenibilità ambientale delle sue azioni di sviluppo, da raggiungersi attraverso il contenimento e la riduzione degli impatti negativi prodotti sul territorio, la sua popolazione e sulle matrici ambientali;
- tra le molte criticità connesse alla pianificazione e progettazione proposte da SACBO ed ENAC debba essere posta particolare attenzione alla salute dei cittadini, già fortemente compromessa dal grado di inquinamento presente sul territorio;

Verificate le integrazioni presentate dal proponente in data 04.02.2020 e dato atto che le stesse non presentano un adeguato approfondimento delle tematiche relative alle criticità sollevate dal Comune di Orio al Serio e dagli altri enti interessati, con i propri pareri e soprattutto non presentano sostanziali recepimenti di quanto richiesto dai medesimi;

Visto l'allegato parere elaborato, su mandato del Sindaco, dal Settore Gestione Territorio e Ambiente del Comune di Orio al Serio, con il supporto di professionisti esperti in materia, all'uopo incaricati dal Comune stesso, depositato agli atti comunali al n. 6301/IV/7 di P.G. del 25.05.2020, che il Consiglio Comunale intende far proprio con la presente deliberazione;

Rilevato in particolare, dall'esame della documentazione integrativa al P.S.A. 2030 e del sopra citato parere:

- 1) **assenza di zonizzazione acustica aeroportuale** e dei relativi limiti massimi di rumore, da assumersi a riferimento per la conduzione delle necessarie verifiche di conformità dello svolgimento e dello sviluppo dell'attività aeroportuale a quanto autorizzato;
- 2) **errato dimensionamento in difetto delle previsioni di sviluppo** dell'attività aeroportuale e conseguente **rappresentazione ampiamente sottostimata dei relativi impatti prodotti sull'ambiente e sottoposti a VIA**;
- 3) **eccessiva e non sostenibile previsione di aumento del traffico** alla soglia del 2030, anche in relazione al verificarsi dell'attuale presenza di entità di volumi di traffico vicini a tale soglia e ben oltre i limiti del Decreto VIA 2003;
- 4) gravità delle criticità di cui ai punti precedenti in relazione alla **localizzazione dello scalo in ambito fortemente antropizzato**, con presenza di ricettori sensibili costituiti da interi centri abitati ed **elevata entità della popolazione esposta**, ribadendo, a tutela della salute dei cittadini, la necessità di imporre quale condizione *sine qua non* che l'attività aeroportuale produca in tutte le aree a cui gli strumenti urbanistici locali vigenti (PGT) attribuiscono **destinazione residenziale, un valore di rumore (LvA) inferiore a 65 DB**;
- 5) presenza di una **proposta pianificatoria/progettuale non organica e razionale** ed **assenza della correlazione/subordinazione vincolante del grado di sviluppo allo stato di realizzazione di interventi di mitigazione/compensazione ambientale**;
- 6) valutazioni errate nella costruzione delle simulazioni di analisi del rumore;
- 7) computazione nelle risorse economiche destinate alle mitigazioni/compensazioni di risorse già previste per interventi dalla medesima natura nel PSA 2015 e non realizzati, a fronte dell'avvenuto supero delle previsioni di traffico in esso contenute;
- 8) **carenza documentale**, prima fra tutti un puntuale **studio del traffico veicolare indotto** dalle scelte progettuali sulla viabilità esterna allo scalo ed **inadeguata valutazione dei relativi impatti** prodotti sull'ambiente, con **assenza della valutazione degli effetti cumulativi prodotti dalle presenza di rilevanti infrastrutture esistenti** (Autostrada A4, Asse Interurbano, Nuova Cremasca, Nuova Fiera di Bergamo, centro commerciale Orio Center)



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Visti:

- lo Statuto Comunale;
- il combinato disposto degli artt. 42 e 48 del decreto legislativo n. 267/2000;
- la deliberazione n. 12 del 19.02.2018 con la quale il Consiglio Comunale ha approvato il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2018-2020;
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 45 del 10/03/2018 con cui è stato approvato il Piano Esecutivo di (PEG) 2018;
- il Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi, approvato con delibera di Giunta Comunale n. 224 del 15/12/2010;
- i decreti sindacali di nomina dei responsabili dei settori competenti in materia;

Visto il parere tecnico espresso ai sensi dell'art. 49 del D.lgs. 267/2000, inserito nell'atto;

Si passa alla votazione, resa in forma palese per alzata di mano, che dà il seguente esito:

consiglieri presenti n. 10

favorevoli n. 10

contrari n. /

astenuti n. /

DELIBERA

Per tutto quanto esposto in narrativa che si intende qui integralmente recepito e ribadito:

- 1) **DI CONDIVIDERE E FARE PROPRIO** l'allegato parere elaborato su mandato del Sindaco dal Settore Gestione Territorio e Ambiente del Comune di Orio al Serio, con il supporto di professionisti esperti in materia, all'uopo incaricati dal Comune stesso, depositato agli atti comunali al n. 6301/IV/7 di P.G. del 25.05.2020, in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale **del Piano di Sviluppo al 2030 dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo-Orio al Serio** - Procedimento di VIA - Codice procedura [ID_VIP/ID_MATTM: 4217], a seguito delle integrazioni presentate dal proponente in data 04.02.2020, assunte dal MATTM stesso con P.G. n. 7197 del 05.02.2020 e pubblicate sul portale delle valutazioni ambientali del Ministero;
- 2) **DI RITENERE** lesivo degli interessi del territorio e dei cittadini di questo Comune il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 proposto dall'ENAC ed integrato in data 04.02.2020, così come evidenziato nel parere di cui al precedente punto 1;
- 3) **DI ESPRIMERE**, per quanto indicato ai precedenti punti 1 e 2, il parere **contrario** dell'Amministrazione Comunale in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale del PSA 2030 dell'Aeroporto "Il Caravaggio" e di chiedere, contestualmente, che il procedimento si concluda con l'espressione di parere negativo sulle opere in oggetto;
- 4) **DI DARE** quindi mandato al Sindaco di inviare secondo le modalità stabilite e nei termini di legge il parere di cui al precedente punto 1, formalizzando al contempo il parere contrario di questo Consiglio Comunale di cui al precedente punto 3;



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

- 4) **DI DARE** inoltre mandato al Sindaco di inviare al Ministero dell'Ambiente eventuali ulteriori osservazioni, documentazione scientifica o quant'altro dovesse rendersi necessario, a supporto e ad integrazione di quanto approvato con la presente deliberazione;
- 5) **DI ESPRIMERE** preoccupazione per la salute dei cittadini e per tutti gli impatti negativi sull'ambiente del territorio comunale, con riserva di procedere alla sua tutela entro termini e limiti previsti dalla normativa vigente, qualora il Ministero dell'Ambiente non procedesse alla conclusione negativa del procedimento di VIA di cui trattasi;
- 6) **DI PRENDERE ATTO** della dichiarazione di voto del Gruppo di Maggioranza Orio Viva, che si allega, e l'intervento fatto dal capogruppo di Minoranza, riportato nelle premesse;

Infine il Consiglio Comunale, stante l'urgenza di provvedere a trasmettere il presente atto e l'allegato parere al Ministero dell'Ambiente entro il termine del 14.06.2020, con separata votazione, resa in forma palese per alzata di mano, con il seguente esito:

Consiglieri presenti n. 10

Favorevoli n. 10

Contrari n. /

Astenuti n. /

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – comma 4 – del Decreto Legislativo 18.08.2000, n. 267 e ai sensi del vigente Statuto Comunale



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Oggetto : VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DEL PARERE DI CUI ALL'ART. 24
COMMA 3 DEL D.LGS 152/2006 DA INVIARE AL MINISTERO
DELL'AMBIENTE IN MERITO ALLA PROCEDURA V.I.A. DEL P.S.A. 2015-
2030 DELL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" [ID_VIP/ID_MATTM: 4217],
A SEGUITO DELLE INTEGRAZIONI DEL 05.02.2020 (P.G. MATTM 7197)

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA-AMMINISTRATIVA

Si esprime Parere Favorevole di regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art. 49 – comma 1 – e dell'art. 147bis – comma 1 - del T.U. approvato con D.Lgs. 18 Agosto 2000 n. 267, in quanto la proposta che precede è conforme alle norme legislative e tecniche che regolamentano la materia.

Orio al Serio, li 27/05/2020



Il Responsabile del Settore
Caroli Arch. Lucia



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Tutela

Del territorio e del mare

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo

Ex DVA – Divisione – Sistemi di Valutazione ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

PEC: cress@pec.minambiente.it

P.G. 6301/14/7

Orio al Serio, 25.05.2020

Oggetto: [ID_VIP: 4217] **Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030. Procedimento di VIA.**

Espressione parere di cui all'art. 24 comma 5 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. a seguito del deposito integrazioni da parte del Proponente in data 04.02.2020.

In relazione al procedimento in oggetto, vista la documentazione integrativa pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente, si formulano i rilievi sottoesposti, elaborati con i contributi tecnici di:

- Ing. Paolo Caporaletti, affidatario dell'incarico di elaborazione del parere in oggetto relativamente alla componente rumore;
- Dott. Paolo Grimaldi, consulente in materia ambientale del Comune di Orio al Serio.

RILIEVI DI CARATTERE GENERALE

Procedura

1) In ordine all'attivazione della procedura di VIA del PSA in oggetto, verificati i contenuti del documento integrativo AG.02.AR01, si conferma e si ritiene qui integralmente richiamato quanto espresso nel proprio parere del 07.12.2018 n. 17910/X/7 di P.G., approvato con D.C.C. del Comune di Orio al Serio n. 37 del 12.12.2018 (di seguito per brevità Parere Orio PG 17910) al punto "RILIEVI DI CARATTERE GENERALE – 2) Procedura", confermando in particolare che la necessità di urgente adozione ed approvazione della Zonizzazione Acustica Aeroportuale è imposta più che dalla procedura in corso di approvazione del PSA 2030, dalla mancata adozione di tale strumento ancora alla data odierna e per tutto l'arco temporale di vigenza del PSA 2015.

2) Da un punto di vista strettamente tecnico si osserva che i contenuti degli elaborati progettuali delle opere del PSA, valutato l'approfondimento fornito, non sembrano assumere i caratteri di progetto definitivo, quindi non idonei per una approfondita valutazione degli impatti in una procedura VIA che dovrebbe configurarsi come Procedimento Autorizzativo Unico, con necessità di ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie all'esecuzione delle opere; cosa che non si ritiene possibile con gli elaborati resi disponibili.

Quanto affermato nel documento RG-01 risulta inoltre in contraddizione con quanto affermato nel documento AP.03.AR01 "Approfondimento Traffico Veicolare", dove, a pag. 4 si afferma "La natura urbanistica dello strumento è dichiarata dal D.L. 251/95 (convertito in L. 351/95), che nell'art. 1, comma 6 stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, costituisce variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti.

La natura e i contenuti del Piano di Sviluppo Aeroportuale sono precisati dalla Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23.02.96 n. 1408, in cui si specifica che tale strumento "indica per l'intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario e può prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato". Inoltre "...la natura di strumento di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale è confermata anche dal Codice della Navigazione, che lo cita all'art. 714, in relazione agli ostacoli alla navigazione aerea. Il masterplan o Piano di sviluppo è dunque uno strumento di pianificazione sovraordinata dal quale poi discendono gli studi di fattibilità, preliminari e definitivi."



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Si rimarca pertanto quanto già affermato nel Documento di Osservazioni (DO), sul carattere prettamente pianificatorio del PSA, e non marcatamente progettuale, anche per le notevoli implicazioni che questo riversa sugli strumenti urbanistici comunali, obbligati a recepire le proposte contenute in quello che assume i contorni di un Piano Particolareggiato, e sulla necessità di assoggettarlo a VAS.

Si evidenzia ancora che il disposto legislativo di riferimento che indica l'assoggettabilità del PSA a procedura VIA è una Circolare del Ministero dei Trasporti del 1996, antecedente al D.Lgs. 152/2006 (disposto legislativo di livello gerarchico assolutamente superiore), il quale ha introdotto nell'ordinamento italiano il concetto di Valutazione Ambientale Strategica e le applicazioni conseguenti.

- 3) In ordine alla presenza di un piano quadriennale (2017-2020) approvato successivamente alla data del 2015 (previsione termine di validità del PSA vigente), si precisa che nel proprio parere il Comune di Orio al Serio ha chiaramente segnalato la mancanza di informativa nei suoi confronti, non la mancata approvazione di tale strumento da parte del Comune stesso, come erroneamente interpretato dal proponente ed indicato nella documentazione integrativa. Si ritiene pertanto confermato quanto espresso nel Parere Orio PG 17910.

Metodologia d'analisi e di rappresentazione dello stato di fatto e relativa definizione delle previsioni di traffico.

- 1) Nel merito si conferma quanto indicato nel Parere Orio PG 17910 non avendo peraltro rinvenuto nella documentazione integrativa alcuna trattazione dell'argomento.
- 2) In ordine alla tematica del rumore si conferma quanto indicato nel Parere Orio PG 17910 e si rimanda alla trattazione specifica del tema nel prosieguo del presente parere.
- 3) In ordine alla scelta dei modelli e dei metodi di calcolo delle previsioni di traffico, utilizzate per la loro rielaborazione, contenute nella documentazione integrativa al PSA depositata, verificati i dati esposti, si segnala inoltre quanto segue. Il Proponente ha assunto come dato di riferimento i dati dei movimenti reali effettuati nell'anno 2018. Da questo dato ha costruito la previsione dei movimenti per le annualità future, con l'applicazione di una curva di tendenza dello sviluppo "Low", in ragione di una propria valutazione che lo porta a "ritenere plausibile che la crescita significativa degli ultimi anni abbia un freno negli anni a venire soprattutto considerando che il mercato sia piuttosto maturo ed in consolidamento". Il proponente ha pertanto previsto un rallentamento dello sviluppo aeroportuale, sino a prevedere che nei prossimi anni (2020-2024) la crescita si attesterà ad un valore di incremento annuo pari allo 0,3%, in quanto, a suo parere, trattandosi di fenomeno espansivo che ha una sua ciclicità, a momenti di forte espansione non possono non seguire momenti di contrazione della crescita. La scelta previsionale non viene supportata però da informazioni e dati tecnici che possano confermare tale ipotesi.

La non correttezza della nuova previsione contenuta nei documenti integrativi (Scheda RP 02 – Relazione Generale rg.01) si evidenzia subito dall'analisi del dato 2019.

La tabella indica una previsione di numero di movimenti per l'anno 2019 pari a 90.697 unità, a fronte di un numero di movimenti realmente eseguiti nell'anno 2019 pari ad 95.377 voli (fonte dati ASSOAEROPORTI), con un incremento rispetto al numero dei movimenti reali del 2018 del 6,12 %.

In realtà come riportato nel documento integrativo "Dossier traffico AP.01.AR01" tale incremento è stato parzialmente determinato dal trasferimento di alcuni voli dallo scalo di Linate per la chiusura dello stesso; evento che ha comportato un incremento di traffico approssimativamente stimato, dal proponente stesso, attorno ai 2500 movimenti.

Detratta quest'entità di traffico di 2.500 movimenti, il dato dei movimenti del 2019 si attesterebbe a 92.877 voli, evidenziando un aumento di traffico del 2019 rispetto al 2018, al netto dell'evento "Linate", del 3,73, percentuale che dimostra come il profilo di crescita da applicarsi per le definizioni delle previsioni dello scalo bergamasco sia il profilo "Higt", che presenta proprio una percentuale di crescita media annua del 3,7%.

Anche riviste a seguito della presentazione delle osservazioni e dei pareri degli enti e dei soggetti interessati al procedimento, le previsioni di traffico contenute nei documenti integrativi continuano a presentare un'entità di traffico al 2030 già pressoché raggiunta nell'anno 2019.

Alla luce di quanto sopra non si può che confermare quanto espresso nel Parere Orio PG 17910 in ordine al fatto che **l'analisi dei dati reali conferma l'inattendibilità delle previsioni contenute nel PSA e del metodo utilizzato per la**



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

loro determinazione, evidenziando la necessità di provvedere alla riformulazione di tali previsioni, che risultano sempre ERRATE PER SOTTOSTIMA degli sviluppi di traffico.

Quanto sopra esposto conferma altresì la mancata risoluzione di una questione di fondamentale importanza che impone al valutatore l'espressione di un parere negativo, evidenziata con il Parere Orio PG 17910, di cui si conferma integralmente quanto esposto in merito:

“gli impatti ambientali definiti nello Studio di Impatto Ambientale sono stati elaborati sulla base di una previsione di sviluppo sottostimata, pertanto conseguentemente anch'essi errati ed in particolare sottostimati.”

RILIEVI DI CARATTERE URBANISTICO

In ordine al tema del consumo di suolo si rileva favorevolmente l'accoglimento dell'istanza di optare per la **realizzazione di parcheggi interrati multipiano in sostituzione di parcheggi a raso fuori terra, che a parità di stalli realizzati avrebbero comportato un minor consumo di suolo**, con lo stralcio della realizzazione dei parcheggi a raso in territorio di Seriate a nord est del sedime aeroportuale.

Si conferma invece quanto esposto nel Parere Orio PG 17910 in ordine ai due temi sottoriportati non avendo rinvenuto nella documentazione integrativa alcuna variazione ai contenuti del PSA in merito.

- mancata valutazione della possibilità di pensare ad un futuro trasporto su rotaia delle merci, con alleggerimento del traffico veicolare;
- **mancata trattazione del sovrappasso dell'Autostrada a collegamento fra il Centro Commerciale posto a sud e la struttura aeroportuale**, previsto nello strumento urbanistico locale.

Relativamente alla localizzazione a nord della zona merci con la creazione in tale ambito di un polo con attività affini alla logistica, con esercizio dell'attività principalmente in orario notturno ed a ridosso dell'abitato e più in generale alla **formazione di un polo di servizi nella zona a nord** se ne apprezza la riduzione delle volumetrie degli edifici a ciò destinati, con la scissione dell'edificio dall'ingombro più consistente in due distinti edifici minori, ridotti anche nelle altezze, ritenendo tuttavia che ciò non sia sufficiente a fornire adeguata soluzione alle criticità esposte nel precedente parere, che qui si intendono richiamate.

In ordine al previsto sviluppo dell'area nord preme sottolineare in particolare il mancato accoglimento della richiesta di spostamento del piazzale nord di 300 metri verso est, con eliminazione dei primi 4 stalli degli aeromobili posti in prossimità dell'abitato di Orio al Serio, di fondamentale importanza per l'allontanamento da quest'ultimo del rumore a terra prodotto dagli aeromobili in manovra e rullaggio.

Viabilità

In ordine al tema della viabilità anche in questo caso si ritiene che la documentazione integrativa non fornisca elementi nuovi e modificativi di quanto contenuto nei documenti del PSA, tale per cui si conferma quanto esposto nel Parere Orio PG 17910.

Si ritiene in particolare sia riduttivo assegnare alla realizzazione del collegamento ferroviario il ruolo di fondamentale riduttore e risolutore di tutte le criticità legate alla viabilità e all'accessibilità aeroportuale, pur riconoscendo l'importanza della sua realizzazione.

Verificati inoltre ai contenuti della premessa del documento AP.03.AR0 (punto 2- Accessibilità Aeroportuale e Traffico veicolare), attesa l'indubbia natura urbanistica del PSA che il proponente sottolinea, precisando che pertanto lo strumento si occupa della pianificazione della realizzazione degli interventi interni al sedime a cui è propedeutico, osservando che lo stesso non si inquadra fra gli strumenti che devono definire gli interventi viabilistici esterni, si segnala come la procedura di VIA del medesimo è procedura che mira alla valutazione degli impatti sul territorio circostante, sull'ambiente ed alla messa a punto degli interventi che rendano la struttura compatibile con la vivibilità sostenibile del territorio.

Quanto sopra non solo consente ma impone ai soggetti coinvolti nel procedimento di esprimere valutazioni in ordine alle ricadute dello sviluppo aeroportuale previsto sul territorio esterno al sedime aeroportuale e di richiederne adeguati interventi mitigativi e compensativi.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Ancora una volta va segnalato come la messa a punto dello scenario di sviluppo dell'aeroporto non può essere definito mirando unicamente e/o principalmente al "buon funzionamento dello stesso", ma contemporaneamente alla sostenibilità del suo sviluppo ed alla sua compatibilità con il contesto in cui si colloca.

Come indicato dalla Commissione Tecnica VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente con proprio parere n. 2998 del 19.04.2019, reso relativamente al Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 – Aeroporto "Il Caravaggio", si condivide il principio secondo cui il criterio sulla scorta del quale indagare il territorio al fine dell'individuazione delle funzioni da svolgere nello scalo aeroportuale, deve *risiedere nel livello di sensibilità che, in funzione delle caratteristiche della presenza antropica, la porzione territoriale indagata presenta agli effetti delle attività aeroportuali. In funzione delle sue caratteristiche intrinseche, per presenza o pianificazione assegnata, dovrà essere individuata la sensibilità del territorio a poter essere oggetto di presenza di rumore.*

In sostanza si ritiene che la sostenibilità e la compatibilità dello sviluppo aeroportuale rappresentato nel PSA debbano essere valutate assumendo come riferimento il grado di capacità del territorio di subire ed assorbire i nuovi impatti prodotti, alla luce del particolare elevato livello di urbanizzazione ed antropizzazione del contesto in cui si colloca Il Caravaggio.

Si segnala peraltro, in ordine al rimando a livelli di progettazione da eseguirsi in fasi successive relativamente alle opere infrastrutturali varie, come nei vari documenti integrativi non venga indicato in maniera univoca quale sia il livello di progettazione attribuito dal proponente ai vari elaborati relativi agli interventi contenuti del PSA. In alcuni documenti viene loro attribuito il valore di progetto definitivo mentre il precitato documento AP.03.AR01 definisce il PSA strumento pianificatorio, con documenti che definiscono obiettivi di intervento e contenuti dello studio di traffico che saranno da allegare a studi di fattibilità, progetto preliminare e progetto definitivo; livelli di progettazione indicati quindi come non eseguiti.

RILIEVI DI CARATTERE AMBIENTALE

Rischio salute

Si conferma e richiama quanto espresso nel Parere Orio PG 17910, non avendo rinvenuto nella documentazione integrativa alcun elemento integrativo in merito, se non la disponibilità del proponente a collaborare con ATS nello svolgimento di studi epidemiologici. Sebbene i dati relativi all'aeroporto Il Caravaggio siano recenti e pertanto tali da non poter evidenziare scientificamente l'incidenza dell'attività aeroportuale sulla salute umana, ciò non impedisce di rifarsi a casi analoghi o alla letteratura e la biografia scientifica esistente in materia, al fine di prevenire future **ricadute sanitarie negative** irreversibili una volta verificate.

Qualità dell'aria

Verificate le integrazioni si segnalano risultati particolarmente elevati nelle concentrazioni del benzene delle emissioni analizzate nelle stazioni di monitoraggio considerate.

Inserimento paesistico

Rispetto al richiesto approfondimento, nell'ambito della relazione paesaggistica, con inserimento di fotosimulazioni maggiormente indicative dell'impatto determinato dalla realizzazione dei progetti previsti dallo SIA, privilegiando viste da terra, verso gli elementi tipici del paesaggio della Provincia di Bergamo (Colle di Città Alta, Cerchia delle Prealpi Orobiche), sebbene l'impianto volumetrico dell'area nord sia stato rivisto e siano state inserite alcune nuove fotosimulazioni a pag. 94 e 95 del documento RG_01, l'argomento non appare sviluppato in modo del tutto esaustivo, soprattutto per quanto riguarda il punto relativo all'impatto delle nuove costruzioni nei confronti del paesaggio tipico della Provincia di Bergamo

Gestione reflui

Quanto esposto in merito all'invarianza idraulica non risulta soddisfacente. Si evidenzia che il R.R. 7/2007 e successive modifiche ed integrazioni è pienamente attivo ed efficace a far tempo da 31/12/2019, in tutti i suoi aspetti. Si ricorda inoltre che l'invarianza idraulica, deve essere considerata sul complesso degli interventi che determinano impermeabilizzazione e non per singoli lotti. I disposti in ordine all'invarianza idraulica vengono di fatto disattesi ed il tema non sviluppato.

I dati riportati in ordine alla qualità dei reflui sono enunciati e non supportati da calcoli dimostrati, pertanto difficilmente verificabili.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

Non risulta chiaro inoltre come, a fronte di un numero di 4.604 a.e. nel 2018, corrispondenti a 12.936.126 passeggeri, si pervenga a 8.000 a.e. nel 2030 con un numero di passeggeri pressochè identico (13.000.000).

Si prende atto del parere favorevole dell'Ente gestore sulle tematiche relative allo smaltimento delle acque reflue.

Gestione rifiuti

In ordine al tema dei rifiuti si conferma la richiesta di revisione della previsione di modifica e ampliamento del Centro Raccolta Rifiuti e si sottolinea l'impellente necessità di procedere al più presto alla realizzazione di allaccio alla rete di fognatura dell'attuale Centro Raccolta Rifiuti, anche al fine di dar corso all'implementazione della raccolta differenziata dei rifiuti.

In tal proposito si prende atto dell'impegno del gestore ad aderire al progetto di riduzione delle plastiche promosso insieme al Comune di Bergamo ed il Comune di Orio al Serio.

Rumore

L'impatto acustico è certamente uno degli impatti più significativi visti gli importanti effetti che, per questa componente, le attività legate alla struttura aeroportuale provocano nel territorio limitrofo.

L'impatto acustico è causato da diverse "sorgenti", che determinano impatti specifici e che meritano una trattazione in dettaglio:

- A. Rumore aeronautico
- B. Rumore da sorgenti fisse
- C. Rumore da area cargo
- D. Rumore da traffico attratto
- E. Rumore dovuto alla presenza dei cantieri

A. Considerazione in merito al "Rumore aeronautico"

L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio ricade all'interno dei Comuni di Orio al Serio, Grassobbio e Seriate. Altri Comuni, tra cui il principale è Bergamo, risultano essere interessati dal rumore aeroportuale. L'aeroporto è infatti inserito in un contesto territoriale fortemente antropizzato, caratterizzato dalla presenza di importanti centri abitati, per un totale di oltre 150.000 persone.

1. Rapporti tra zonizzazione acustica e PSA sottoposto a VIA

La zonizzazione acustica aeroportuale, analogamente a quella Comunale, rappresenta un atto tecnico-politico di governo del territorio, visto che, oltre a definire limiti acustici per la specifica sorgente di rumore, introduce anche specifici vincoli di utilizzo del territorio. La definizione delle zone di rispetto aeroportuale A, B e C rappresenta quindi una fase delicata del processo regolatore, dal momento che nella zona C sono possibili soltanto attività strettamente connesse con l'uso dell'infrastruttura stessa; nella zona B sono autorizzate solo attività di tipo produttivo, commerciale, agricolo e uffici adeguatamente insonorizzati e solo nella zona A non è prevista alcuna limitazione legata all'uso del territorio.

Anche il Consiglio di Stato, Sezione 4 nella Sentenza del 12 marzo 2015 n. 1278 ribadisce che "non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente - come correttamente fatto notare dal giudice di prime cure - efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica Comunale ..."

Diversamente da quanto riportato da SACBO nel documento AG.02AR01 i due procedimenti non possono assolutamente essere "paralleli", ma sono distinti in quanto la zonizzazione acustica aeroportuale rappresenta un atto tecnico-politico di governo del territorio atto a definire sia i limiti acustici che specifici vincoli di utilizzo del territorio. Mentre la Valutazione di Impatto ambientale del Piano di sviluppo aeroportuale rappresenta, appunto, la valutazione del progetto di espansione del complesso aeroportuale nel rispetto dei limiti e delle norme vigenti (quindi della Zonizzazione Acustica Aeroportuale).

La zonizzazione aeroportuale definisce la possibilità (acustica) del territorio di ospitare l'aeroporto, definendo da una parte i limiti acustici, sia secondo l'indicatore LVA che secondo l'indicatore LAeq, e dall'altra i vincoli di utilizzo del suolo da parte dei Comuni limitrofi (che non possono predisporre abitazioni residenziali in Zona B e non possono di fatto usufruire della Zona C) e dell'infrastruttura aeroportuale.

La VIA deve quindi individuare la compatibilità ambientale della richiesta di espansione dell'aeroporto nei limiti consentiti dalla zonizzazione acustica aeroportuale.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Viene da se che avviare una VIA di un PSA in assenza di una zonizzazione acustica aeroportuale è una “opportunità” per l’aeroporto di espandersi oltre i potenziali limiti consentiti dalla norma. Infatti una volta introdotta la Zonizzazione acustica aeroportuale questa potrebbe immediatamente certificare il superamento dei limiti di rumore da parte dell’infrastruttura (come accaduto nel 2010 per l’aeroporto “G.B. Pastine” di Ciampino) e costringere l’aeroporto ad un gravoso Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore. Tale situazione dimostra “l’assurdo” di procedere ad una VIA senza prima aver definito una zonizzazione acustica aeroportuale.

2. Dati di traffico

Come appena ribadito la VIA deve individuare la compatibilità ambientale della richiesta di espansione dell’aeroporto nei limiti consentiti dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Dal punto di vista acustico il dato predominante che definisce l’impatto acustico aeroportuale è definito dal numero di movimenti aeronautici. Infatti nuove procedure di decollo e nuove rotte possono solamente trasferire il rumore da una zona ad un’altra, ma assolutamente non possono in alcun modo portare ad una importante riduzione del rumore. L’unica possibilità per il contenimento del rumore aeroportuale è infatti il contenimento del numero di voli.

Come riportato nei documenti AP.01.AR01 e BGY-MP-00_0-00 i dati di traffico, espressi come numero di movimenti effettuati dal 2000 al 2018 sono i seguenti:

Anno	N. Movimenti	Variazione Annuale %
2000	38.241	-
2001	33.725	-11,81%
2002	30.587	-9,30%
2003	45.548	48,91%
2004	43.129	-5,31%
2005	49.019	13,66%
2006	53.741	9,63%
2007	58.613	9,07%
2008	61.980	5,74%
2009	63.188	1,95%
2010	65.506	3,67%
2011	69.433	5,99%
2012	72.426	4,31%
2013	69.974	-3,39%
2014	66.395	-5,11%
2015	74.446	12,13%
2016	78.344	5,24%
2017	84.554	7,93%
2018	88.120	4,22%

Tabella 1: Evoluzione numero di movimenti 2000-2018 – fonte Integrazioni al PSA 2016-2030



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Si constata come il numero di voli, dal 2000 al 2018, riportato da SACBO sia sempre inferiore a quanto riportato dal sito ASSAEROPORTI (dati di Assaerporti congruenti con i dati ENAC), che riportiamo di seguito:

Anno	N. Movimenti	Variazione Annuale %
2000	40944	
2001	36586	-10,6%
2002	33493	-8,5%
2003	48362	44,4%
2004	45471	-6,0%
2005	51635	13,6%
2006	56358	9,1%
2007	61364	8,9%
2008	64390	4,9%
2009	65314	1,4%
2010	67636	3,6%
2011	71514	5,7%
2012	74220	3,8%
2013	71742	-3,3%
2014	67674	-5,7%
2015	76078	12,4%
2016	79953	5,1%
2017	86113	7,7%
2018	89533	4,0%
2019	95377	6,5%

Tabella 2: Evoluzione numero di movimenti 2000-2019 – fonte ASSAEROPORTI

Una ulteriore “anormalità” è che un documento presentato, da parte di un gestore aeroportuale, a Gennaio 2020 non tenga conto del numero di movimenti effettuati dall’aeroporto per l’anno 2019. Come già evidenziato sopra, **il dato è di fondamentale importanza in quanto dimostra la non correttezza del PSA di SACBO** in quanto evidenzia che nel 2019 sull’aeroporto di Orio al Serio sono stati effettuati 95377 voli, 1577 voli in più rispetto ai 93800 ipotizzati per l’anno 2030, dal PSA.

Considerando il numero di voli dal 2000 ad oggi (dai dati ENAC/Assoaerporti) si ha un incremento medio in 19 anni di circa il 5% all’anno, in linea con l’incremento medio del traffico aereo a livello nazionale e internazionale.

Anno	Passeggeri	Movimenti	Merci
2018	12.938.572	89.533	123.032
2019	13.141.922	90.697	116.816
2020	13.220.817	90.969	113.602
2021	13.278.090	91.060	109.738
2022	13.380.287	91.424	105.745
2023	13.474.767	91.699	101.156
2024	13.602.038	92.157	96.253
2025	13.708.256	92.433	90.635
2026	13.820.215	92.711	84.511
2027	13.937.631	92.989	77.906
2028	14.059.965	93.268	70.869
2029	14.184.967	93.538	63.470
2030	14.247.060	93.800	61.627
CAGR 18-30	+0,8%	+0,4%	-5,6%

Tabella 3: Previsione numero di movimenti 2018-2030 – fonte Integrazioni al PSA 2016-2030



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

SACBO nell'ipotizzare la previsione di movimenti al 2030 (vedi tabella precedente) utilizza un incremento del 0,4% all'anno, dato inverosimile e oltre 10 volte inferiore a quello ottenuto negli ultimi 19 anni.

Considerando un incremento medio del 5% per i prossimi 10 anni nel 2030 l'aeroporto di Orio al Serio raggiungerebbe circa 150.000 movimenti annui, ben superiori ai 93800 stimati.

Da questa semplice analisi risulta evidente come il PSA di SACBO sia inadeguato ad individuare l'impatto acustico in quanto già nel 2019, a 11 anni dal 2030, risulta ampiamente superato. La pianificazione del PSA, come evidente dalle tabelle 1, 2 e 3, risulta visibilmente sottostimata, del tutto incoerente e lontana dalla realtà.

Le analisi e le mappe di rumore per gli scenari postoperam, derivanti dalle stime del numero di movimenti al 2030 ipotizzate nel piano, non possono che essere abbondantemente sottostimate rispetto a quelli realmente attendibili. **Il Piano presentato non è adatto a prevedere l'effettivo rumore di origine aeronautica per gli scenari previsti.**

Quindi da una parte (vedi al punto 1) viene presentato un Piano di Sviluppo Aeroportuale senza la presenza della Zonizzazione Acustica Aeroportuale, dall'altra il Piano di Sviluppo si basa su dati di traffico aeronautico inesatti (come evidenziato i dati di traffico stimati da SACBO per il 2030 sono stati già superati nel 2019).

Questi due fattori, fondamentali per la buona riuscita di una corretta Valutazione di Impatto Ambientale, rendono il PSA di SACBO inadeguato a definire l'impatto del rumore sul territorio.

Si riportano di seguito ulteriori punti di criticità del PSA.

3. Compatibilità ambientale del PSA con l'attuale VIA

Il Piano di sviluppo aeroportuale presentato, nel anno 2018, da SACBO definisce una pianificazione nell'arco temporale 2015-2030 individuando per lo stato attuale (anno 2015) un "busy day" (giorno medio delle tre settimane a maggior numero di movimenti) di 225 voli, con un numero di 76.003 movimenti annui, 10.307.353 passeggeri trasportati e 121.045 tonnellate di merci movimentate. **Viene poi ipotizzato un scenario futuro al 2030 con un "busy day" di 280 movimenti, con 97.748 movimenti annui, 13.764.091 passeggeri e 59.998 tonnellate merci.**

Il DEC/VIA/677/03 delibera la compatibilità ambientale della "opzione zero" con un "busy day" di 213 voli per l'anno 2015, mentre l'attuale piano di sviluppo aeroportuale definisce lo stato attuale (sempre anno 2015) con un "busy day" di 225.

Risulta evidente come nonostante per l'aeroporto di Orio al Serio sia stato emanato un Decreto VIA, che per la sua compatibilità ambientale prevedeva un Busy day con 215 voli, **l'aeroporto ha superato la predetta compatibilità ambientale raggiungendo nel 2015 un Busy Day di 225 voli.**

Per l'anno 2019 l'ARPA Lombardia rileva un "busy day" di 287 movimenti, superiore a quanto previsto nel PSA per l'anno 2030.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

Anno	Zona del territorio interessata	Operazione e pista	Primavera		estate		inverno		Giorno medio	
			Totali	Notturni	Totali	Notturni	Totali	Notturni	Totali	Notturni
2018	ovest	D_28	672	19	738	36	696	12	100,3	3,2
		A_10	80	2	76	0	67	0	10,6	0,1
	est	D_10	216	56	258	77	200	52	32,1	8,8
		A_28	812	158	916	187	833	144	122	23,3
	TOT.		1780	235	1988	300	1796	208	265	35,4
	2019	ovest	D_28	701	14	892	14	772	7	112,8
A_10			81	0	30	0	110	20	10,1	1
est		D_10	227	61	197	73	226	61	31	9,3
		A_28	855	165	1059	187	899	142	133,9	23,5
TOT.		1864	240	2178	274	2007	230	287,8	35,5	

Tabella 4: Numero di movimenti delle tre settimane a maggior numero di movimenti anni 2018 e 2019 – fonte ARPA Lombardia

Con l'attuale Valutazione di Impatto Ambientale ci troviamo in una situazione per la quale SACBO dichiara per l'anno 2030 un numero di voli inferiore a quelli che ARPA Lombardia ha riscontrato per l'anno 2019.

Anche per questa Valutazione di Impatto Ambientale, come quella relativa al DEC/VIA/677/03, ci si chiede come sia possibile, riscontrando già oggi un numero di voli superiori a quelli indicati dal PSA per il 2030, il rispetto della compatibilità ambientale.

4. Valutazione degli interventi di mitigazione sui ricettori residenziali

Dalla analisi del documento Approfondimento Rumore Traffico Aeronautico AA.06AR01 emerge un altro fattore rilevante. Nel paragrafo "Valutazione degli interventi di mitigazione sui ricettori residenziali esposti a valori superiori ai 60 db(a) di LVA" SACBO prevede "che gli interventi per i singoli recettori esposti al di sopra dei 65 dB(A) siano, per convenzione, caratterizzati da priorità maggiore rispetto a quella delle aree identificate tra i 60 e 65 dB(A)".

Si ricorda che il DM 31/10/1997 prevede che a livelli di LVA maggiori 65dBA non sono ammessi edifici residenziali. Un Piano di Sviluppo Aeroportuale deve prevedere il proprio sviluppo all'interno della compatibilità ambientale nel rispetto delle Norme vigenti. Si ritiene inammissibile che all'interno del PSA siano già previsti non solo dei superamenti dei limiti di legge, ma già addirittura i risanamenti: "interventi per i singoli recettori esposti al di sopra dei 65 dB(A)".

Spetta ad un eventuale e futuro, speriamo non necessario, Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore, intervenire con eventuali risanamenti su i recettori esposti a livelli di LVA maggiori dei limiti di legge, sicuramente non al PSA.

Si ribadisce che il PSA deve individuare il proprio sviluppo all'interno della compatibilità ambientale e nel rispetto delle leggi vigenti senza la possibilità di prevedere recettori a livelli di LVA maggiori di 65 dBA e senza interventi di risanamento non previsti dalla norma sul rumore aeronautico.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

5. Rumore da Traffico Aeronautico – Studio Alternative

Le strategie definite dal gestore per il contenimento del rumore di origine aeronautica sono affette da presupposti ad elevata incertezza, alcune delle quali hanno già palesato la loro inefficacia ed insufficienza e sono già oggi oggetto di forti critiche.

5.1 Sperimentazione delle rotte North/West Stream e South/West Stream

Secondo quanto emerso in sede di Commissione Aeroportuale tenutasi in data 09.11.2018, si è appreso che la sperimentazione delle nuove rotte e dal nuovo utilizzo delle piste, condotta negli ultimi due anni, non ha prodotto l'atteso miglioramento del clima acustico dell'intorno aeroportuale ma, al contrario, l'analisi dei dati relativi al traffico reale volato ha evidenziato un peggioramento dell'esposizione della popolazione dell'intorno al rumore.

Nella giornata di venerdì 9 novembre 2018 in Commissione aeroportuale i dati riferiti dall'Agenzia Regionale per l'Ambiente, desunti dall'analisi del traffico "reale volato" durante la sperimentazione, segnano un vistoso scostamento dalle stime prodotte nel 2016 e nel 2017, di fatto bocciando le rotte sperimentali sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio. Nel giugno 2016 Arpa stimò in 3.185 unità il numero degli individui che la sperimentazione proposta dal Comune di Bergamo avrebbe potuto sottrarre al rumore superiore a 60 decibel LVA. Tale stima venne aggiornata nel febbraio 2017 dopo che le rotte erano state validate da Enav e il miglioramento atteso fu indicato in 2.526 individui. Dopo mesi di sperimentazione i dati hanno riferito non di un miglioramento, ma addirittura di un peggioramento dei valori di impatto acustico, con circa 1.100 individui in più esposti ad oltre 60 decibel LVA per un totale di 9.714 persone come evidente dalla tabella successiva estratta dalla relazione espositiva della sperimentazione prodotta da ARPA Lombardia.

popolazione esposta Comune	scenario_tracce Medie 2015_normalizzato volato 8 gg migliori 2018					Totale complessivo	Totale intorno >=60dBA
	LVA d(B(A)						
AZANO SAN PAOLO	3524	325				3849	325
BAGNATICA	1853	139	48			2040	187
BERGAMO	6502	4342	9			10853	4351
BOLGARE	4	11				15	11
BRUSAPORTO	418	12				430	12
COSTA DI MEZZATE	95	24				119	24
GRASSOBBIO	2809	1385	193	89	6	4482	1673
ORIO AL SERIO	93	813	856			1762	1669
SERIATE	647	143	184	119		1093	446
Totale complessivo	15945	7194	1290	208	6	24643	8698
STEZZANO pop 2013 CRS	1041					1041	
Totale complessivo	16986					25684	

popolazione esposta Comune	scenario reale 8 giorni migliori_2018					Totale complessivo	Totale intorno >=60dBA
	LVA d(B(A)						
AZANO SAN PAOLO	2582	20				2602	20
BAGNATICA	1900	136	34			2070	170
BERGAMO	9426	5309	5			14740	5314
BOLGARE	4	11				15	11
BRUSAPORTO	735	12				747	12
COSTA DI MEZZATE	95	24				119	24
GRASSOBBIO	2767	1712	197	88	6	4770	2003
ORIO AL SERIO	93	757	912			1762	1669
SERIATE	627	179	187	125		1118	446
Totale complessivo	18229	8160	1335	213	6	27943	9714

Tabella 5: Confronto popolazione impattata con il volato 8gg 2018 tra scenario tracce 2015 e tracce sperimentazione 2018

– Fonte ARPA Lombardia

L'ultimo Report del 2019 di Arpa Lombardia "Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) per l'aeroporto di Orio al Serio Anno 2019" riporta, relativamente all'anno 2018 di sperimentazione delle rotte North/West Stream e South/West Stream, un incremento delle isofoniche e del territorio sottoposto al rumore aeroportuale ed una stima della popolazione impattata ancora maggiore per un totale di 12.700 persone (vedi fig 1 e tab. 6).

Risulta evidente come con l'interruzione della sperimentazione, nel 2019, si sia ottenuta una riduzione della popolazione (per un totale di 10.416 persone) e del territorio impattato (vedi fig. 1 e tab. 7).

L'ARPA Lombardia riporta infatti che "tali differenze sono principalmente dovute alla variazione della distribuzione del traffico rispetto al 2018 quando si era sperimentata una distribuzione dei decolli da pista 28 per il 50% circa sulla PRNAV/NAV che sostituiva la TZO044 e per il 50% sulla rotta 220/267, precedentemente volata solo sporadicamente, oltre ad una quota di atterraggi da ovest su pista 10. Nel 2019, con l'interruzione della sperimentazione, è stata mantenuta la rotta NAV verso sud utilizzata da circa il 90% dei decolli effettuati ad ovest da pista 28 e sono stati eliminati gli atterraggi da ovest, eccetto che in situazioni meteorologiche particolari."



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

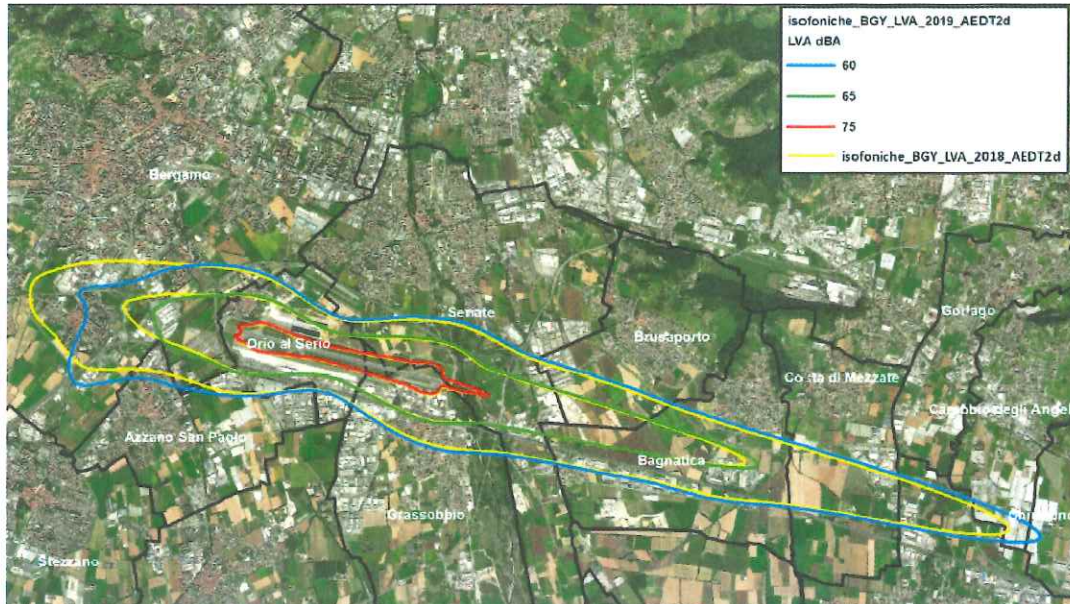


Figura 1: Confronto tra le isofoniche 2019 e 2018 – Fonte ARPA Lombardia

Comune	L _{VA} dB(A)			Popolazione esposta Totale complessivo
	60-65	65-70	>=75	
AZZANO SAN PAOLO	80	0	0	80
BAGNATICA	170	60	0	230
BERGAMO	7710	20	0	7730
BOLGARE	20	0	0	20
BRUSAPORTO	10	0	0	10
COSTA DI MEZZATE	30	0	0	30
GRASSOBBIO	2060	310	10	2380
ORIO AL SERIO	580	1110	0	1690
SERIANE	240	320	0	560
Totale complessivo	10890	1820	10	12720

Tabella 6: Conteggio Popolazione impattata 2018 con Sperimentazione in atto – Fonte ARPA Lombardia

Comune	L _{VA} dB(A)			Popolazione esposta Totale complessivo
	60-65	65-75	>=75	
AZZANO SAN PAOLO	433	0	0	433
BAGNATICA	213	58	0	271
BERGAMO	4448	5	0	4453
BOLGARE	15	0	0	15
BRUSAPORTO	31	0	0	31
COSTA DI MEZZATE	69	0	0	69
GRASSOBBIO	2479	325	10	2814
ORIO AL SERIO	535	1165	0	1700
SERIANE	313	317	0	630
Totale complessivo	8536	1870	10	10416

Tabella 7: Conteggio Popolazione impattata 2019 in assenza di sperimentazione – Fonte ARPA Lombardia

ARPA Lombardia con la sperimentazione effettuata nel 2018 ha dimostrato l'inefficacia delle rotte North/West Stream e South/West Stream e del nuovo utilizzo delle piste.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

5.2 Sostituzione dei velivoli Boeing 737-800 con nuovi velivoli a minor impatto acustico Boeing 737max

La prevista sostituzione dei velivoli Boeing 737-800 commerciali, oggi quasi esclusivamente in uso da parte di Ryanair, con nuovi velivoli a minor impatto acustico del tipo Boeing 737max, che rappresenterebbe di per sé un elemento fortemente qualificante per il Piano di Sviluppo Aeroportuale, presenta diverse problematiche.

Innanzitutto costituisce un presupposto ad elevata incertezza visto che **tale sostituzione non potrà essere garantita direttamente dal proponente dell'opera**, ma solo dall'operatore commerciale che oggi risulta essere prevalentemente rappresentato da Ryanair.

Fermo restando che la suddetta compagnia aerea potrebbe in futuro modificare le proprie strategie commerciali, in ogni caso **non risulterebbe chiaro se tale scelta di sostituzione della flotta aeronautica rientri, in che misura e con quali tempi, anche nei piani futuri di Ryanair.**

Inoltre, **il suddetto operatore commerciale potrebbe essere nel futuro affiancato o sostituito anche da altri operatori con pari diritto di approdo**, che pertanto dovrebbero garantire con le stesse identiche modalità (cosa non espressamente riportata nel Piano) l'utilizzo della stessa tipologia di velivoli "a minor impatto acustico".

Inoltre nel documento AA.06.AR01 SACBO stima la conclusione della consegna della totalità di oltre 400 velivoli a Ryanair e Wizzair entro il 2025 e di 30 velivoli entro il 2020. **Tale stima non è ipotizzabile** in quanto a seguito degli incidenti avvenuti, tra ottobre 2018 e marzo 2019, tutti le operazioni di volo dei velivoli 737MAX sono state sospese prima dall'EASA (European Union Aviation Safety Agency) con doc. N. 2019-0051-E del 12/3/2019 e successivamente anche dalla FAA americana. Si riporta il documento di sospensione al volo dell'Agenzia Europea per la sicurezza aerea.

 European Union Aviation Safety Agency	Emergency Airworthiness Directive AD No.: 2019-0051-E Issued: 12 March 2019 <small>Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.</small> <small>This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.38. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].</small>
Design Approval Holder's Name: THE BOEING COMPANY	Type/Model designation(s): 737-8 and 737-9 aeroplanes
Effective Date: 12 March 2019, 19:00 UTC	
TCDS Number(s): EASA.IM.A.120	
Foreign AD: None	
Supersedure: Not applicable	
ATA –	SUSPENSION OF FLIGHT OPERATIONS

Figura 2: Sospensione alle operazioni di volo per i Boeing 737MAX – Fonte EASA

Successivamente alla sospensione al volo da parte di Europa e Stati Uniti del Boeing 737 MAX la stessa Boeing ha sospeso la produzione e la consegna dei nuovi velivoli alle compagnie fino a data ancora da definire.

È inoltre da tenere presente che, secondo il D.M. 18/12/2019 n.345 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo al Piano di risanamento dell'aeroporto di Ciampino e redatto in conformità al PCAR di Aeroporti di Roma, Ryanair dovrà garantire, sullo scalo romano, almeno il 50% dei voli con il nuovo 737 MAX.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211


fax 035-4203250

Risultano quindi irrealistiche le stime proposte da SACBO secondo le quali nel 2020 sull'aeroporto di Orio al Serio il 12,5% della flotta sarà composta dai nuovi velivoli 737MAX.

5.3 Dati di certificazione acustica velivoli Boeing 737max

In merito al nuovo velivolo individuato, si evidenzia che i velivoli Boeing 737max, definiti "a minor impatto acustico", non sono ancora entrati in esercizio né presso il vettore Ryanair né presso il vettore Wizzair.

Si possono comunque prendere a riferimento le certificazioni acustiche dei 737 MAX consegnati ad altre compagnie per stimare l'impatto acustico al suolo dello stato futuro al 2030. Si riporta di seguito la certificazione EASA dei 737MAX consegnati e successivamente quelle degli A320 che sono utilizzati da SACBO come aeromobile sostitutivo all'interno del database INM.

 TYPE-CERTIFICATE DATA SHEET FOR NOISE No. EASA.IM.A.120.6 for Boeing 737 "MAX" Series Type Certificate Holder: The Boeing Company 1901 Oakesdale Ave SW Renton, WA 98057-2623 USA For models: 737-8 737-9



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio
Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

EASA Record No.		Maximum Mass		Lateral EPNL		Flyover EPNL		Approach EPNL		See Note
		Take-off ¹ (kg)	Landing ¹ (kg)	Level ¹	Limit	Level ¹	Limit	Level ¹	Limit	
A121986		88,314	74,343	88.2	97.4	85.2	92.5	94.4	101.1	-
A121987		85,819	74,343	88.2	97.3	84.3	92.3	94.4	101.0	-
A121988		83,551	73,345	88.3	97.2	83.5	92.2	94.4	100.9	-
A121989		81,283	73,345	88.4	97.1	82.7	92.0	94.4	100.8	-
A121990		78,562	70,624	88.5	97.0	81.7	91.8	94.2	100.7	-
A121991		76,294	70,624	88.5	96.9	80.9	91.7	94.2	100.6	-
A121992		74,570	69,308	88.6	96.8	80.3	91.5	94.1	100.5	-
A121993		71,214	66,542	88.7	96.6	79.1	91.3	93.9	100.4	-
A121994		68,038	64,169	88.8	96.5	78.0	91.0	93.7	100.2	-

Figura 3: Certificato acustico EASA per i Boeing 737MAX – Fonte EASA

EASA Record No.		Maximum Mass		Lateral EPNL		Flyover EPNL		Approach EPNL		See Note
		Take-off ¹ (kg)	Landing ¹ (kg)	Level ¹	Limit	Level ¹	Limit	Level ¹	Limit	
A73690	082	71,500	66,300	85.8	96.6	80.2	91.3	92.2	100.4	18
A73685	057	70,000	67,400	85.9	96.6	79.6	91.2	92.4	100.3	18
A73684	056	70,000	66,300	85.9	96.6	79.6	91.2	92.2	100.3	18

Figura 4: Certificato acustico EASA per i Airbus A320 – Fonte EASA

Come evidente dai certificati dell'EASA i velivoli della serie 737MAX sono afferenti al capitolo 4, mentre i velivoli della serie A320 sono afferenti al capitolo 14.

Le proprietà acustiche dei capitolo 14 sono 7dB inferiori a quelle del capitolo 4, come evidente dalla figura seguente.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

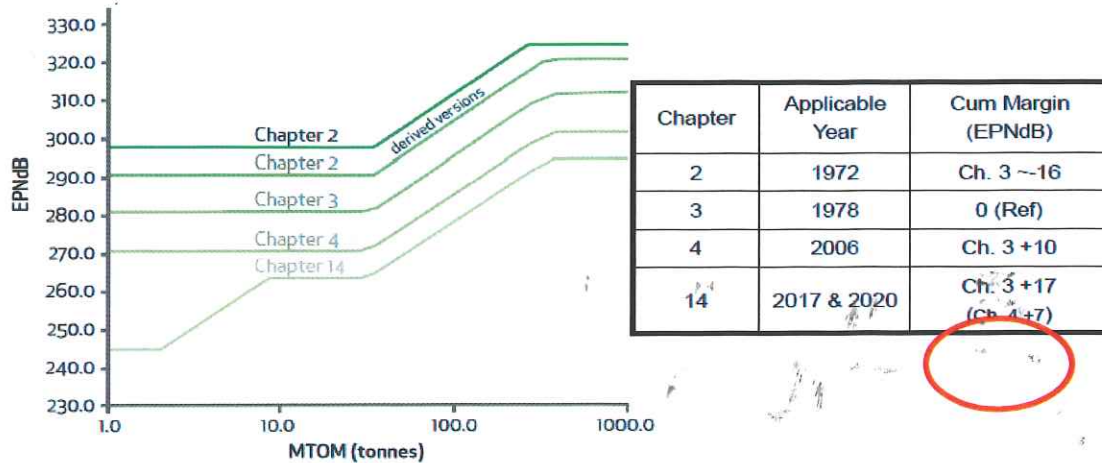


Figura 5: Confronto tra i vari Capitoli di certificazione acustica ICAO – Fonte ICAO

Questo dimostra che gli A320 sono acusticamente molto più performanti (-7dBA) rispetto ai 737MAX. Le stime di impatto acustico al suolo fornite da SACBO per lo stato futuro 2030, utilizzando i velivoli A320 in sostituzione dei Boeing 737Max; sono quindi soggette da una significativa “sottostima”.

5.4 Analisi delle strategie del gestore per il contenimento del rumore di origine aeronautica

Le strategie definite dal gestore alla base del contenimento del rumore di origine aeronautica risultano in alcuni casi non direttamente attuabili dal Gestore (vedi ad esempio la sostituzione dei velivoli da parte di Ryanair e Wizzair), in altri casi risultano affette da gravi sottostime (in base alle certificazioni dei Boeing 737MAX e degli AIRBUS A320 risulta evidente come i 737MAX risultano di 7 dBA più rumorosi degli A320 utilizzati per stimare il rumore dei 737MAX). Infine la sperimentazione delle nuove rotte di volo e del nuovo utilizzo delle piste, condotta negli ultimi anni, non ha prodotto l’atteso miglioramento del clima acustico dell’intorno aeroportuale ma, al contrario ha evidenziato un peggioramento dell’esposizione della popolazione al rumore aeroportuale.

Ne consegue che le elaborazioni prodotte dal gestore, sono affette da enormi incertezze atte a portare una significativa sottostima dell’impatto acustico dell’aeroporto negli “scenari futuri”.

6. Implementazione del modello di simulazione acustico INM

In relazione all’implementazione del modello di simulazione acustico INM il documento di approfondimento del rumore da traffico aeronautico AA.06.AR01 non apporta alcuna informazione in più rispetto a quanto riportato nel SIA. Pertanto si ribadisce che la trattazione del modello di simulazione INM, per i vari scenari presentati all’interno dello Studio di Impatto Ambientale, risulta frammentaria e confusionaria. Gli scenari proposti dal Gestore non vengono illustrati con chiarezza e completezza di informazioni. I dati di input non sono mai completi e talvolta contrastanti. Per determinare la corretta impostazione del modello INM è necessario esporre, per ogni scenario, le scelte effettuate e riportare il valore di ognuno dei parametri fondamentali, di seguito elencati, in quanto anche piccole variazioni possono portare a sensibili differenze dal punto di vista delle mappe di rumore al suolo e quindi del territorio interessato e della popolazione impattata:

- Parametri meteorologici (temperatura, pressione, umidità e componente di vento di prua);
- Orografia del territorio tridimensionale;
- Rotte AIP e rotte implementate in INM con relativa dispersione;
- Distribuzione dei velivoli rispetto al periodo diurno e notturno;
- Distribuzione dei velivoli rispetto alle rotte considerate in INM;
- Mix di flotta;
- Profilo di volo;
- Stage.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Queste informazioni, nell'esposizione dei dati di input del modello INM, non sono presenti per tutti gli scenari. Alcune informazioni sono presenti per uno scenario, ipotizzabili per un altro scenario e mancanti per un altro ancora. **Questa confusione suggerisce un non corretto utilizzo del software di simulazione INM.**

Di seguito vengono riportati i principali elementi di criticità relativamente ai dati di input, inseriti nel modello INM e definiti nello studio di impatto ambientale, da cui ne consegue una non adeguata elaborazione modellistica degli scenari sia per lo stato attuale che futuro.

6.1 Orografia del territorio (3D)

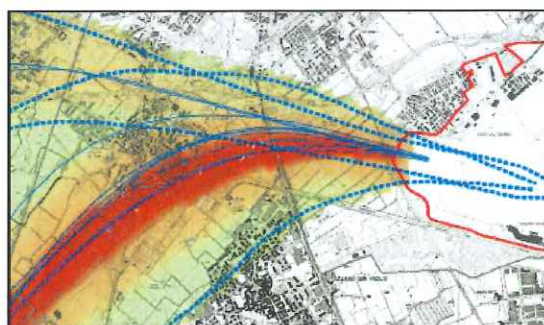
Nella descrizione dello studio modellistico non si tiene in nessun conto dell'orografia del territorio. Vista la possibilità del modello INM di importare il territorio tridimensionale non si spiega la scelta di introdurre un'ulteriore imprecisione rispetto a quella già intrinseca del modello.

6.2 Parametri meteorologici

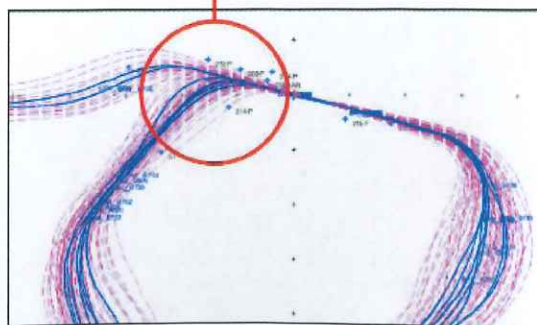
Un ulteriore dato assente nella descrizione del modello sono i parametri meteorologici. È da notare che temperatura e pressione influiscono notevolmente sulla propagazione del rumore. Inoltre la "componente di vento di prua" influisce, in maniera sensibile, sui profili di volo. In caso venga inserita una componente di vento eccessiva i gradienti di salita risultano maggiori rispetto a quelli reali, con la conseguenza di generare curve di isolivello acustico di estensione inferiore rispetto a quelle effettive con una riduzione del territorio coinvolto.

6.3 Rotte di volo

Nello studio modellistico dello scenario dello stato attuale, nell'inserimento dei dati input relativi alle rotte di volo utilizzate dai velivoli, vengono individuate, a partire dalla densità di utilizzo delle rotte di volo, le rotte principali ed i relativi corridoi di dispersione per le operazioni di decollo per pista 28 e successivamente vengono individuate le rotte di volo inserite nel modello INM. Sia la descrizione che le immagini sono di tipo qualitativo, senza alcuna indicazione di come siano state ottenute o di come vengano poi introdotte in INM. **Risulta infatti impossibile identificare le rotte inserite nel modello INM (vedi figura seguente) e comprendere quale sia la distribuzione dei velivoli sulle varie rotte di volo.**



Individuazione rotte e corridoi di dispersione



Definizione delle rotte all'interno di INM

Figura 6: Esempio di individuazione delle rotte principali e dei relativi corridoi di dispersione per le operazioni di decollo per pista 28 individuati a partire dalla densità di utilizzo delle rotte di volo e successivamente inseriti nel modello INM



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

Per quanto riguarda lo scenario futuro al fine di perseguire l'obiettivo di migliorare l'operatività dello scalo anche sotto il profilo ambientale/acustico il gestore individua una redistribuzione dei flussi di partenza in direzione ovest (decolli pista 28) attraverso la definizione di due direttrici principali, denominate "Stream" in ragione della destinazione finale dell'aeromobile, quali:

- North/West Stream impiegata dai velivoli in partenza con destinazione finale Spagna, Gran Bretagna e il resto del Nord Europa, nella quale le operazioni di decollo vedono lo spostamento del punto di virata verso sud ad una distanza maggiore (ca. 2 miglia nautiche dal VOR) in analogia alle procedure di decollo precedentemente in vigore;
- South/East Stream, destinata invece agli aeromobili la cui destinazione finale è l'Europa centrale, meridionale e orientale, con una procedura di decollo caratterizzata da un punto di virata analogo a quello attualmente previsto in AIP Italia per i movimenti in decollo in direzione 28.

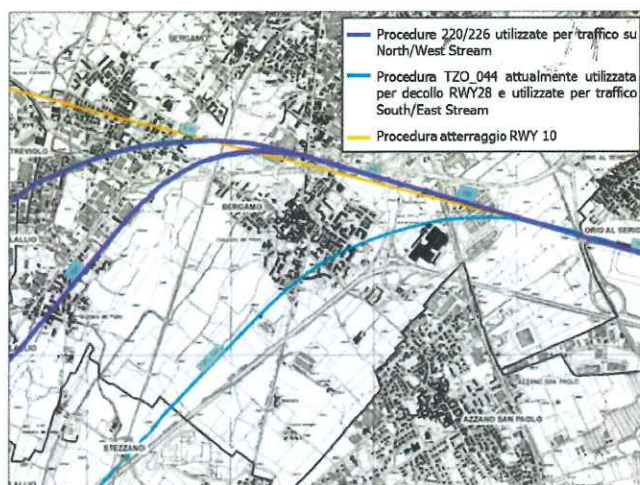


Figura 7: Procedure di decollo per pista 28 allo scenario operativo 2030

Anche per questo scenario non viene in alcun modo rappresentato in quale modo siano state inserite in INM e con quale dispersione, ma soprattutto quale sia la distribuzione dei velivoli sulle diverse rotte di volo.

6.4 Profili di decollo e Stage

Nello studio di impatto ambientale viene affermato che il modello INM prevede una serie di profili di volo "Standard", senza dare alcuna spiegazione sulla scelta effettuata. Tale affermazione è inesatta in quanto il modello prevede tre tipologie di profili di volo: Standard, ICAO A e ICAO B.

I documenti ADPME1-1 al punto 21 ed il documento ENR 1.5 di AIP al paragrafo 2.1, relativi all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, individuano, per quanto riguarda le procedure antirumore, le procedure previste dal Doc 8168 ICAO Vol I. Il Documento 8168 dell'ICAO identifica infatti due procedure antirumore denominate NADP1 e NADP2 (riportate di seguito) evoluzione delle ICAO A e B inserite nel modello INM.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio
 Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
 fax 035-4203250

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

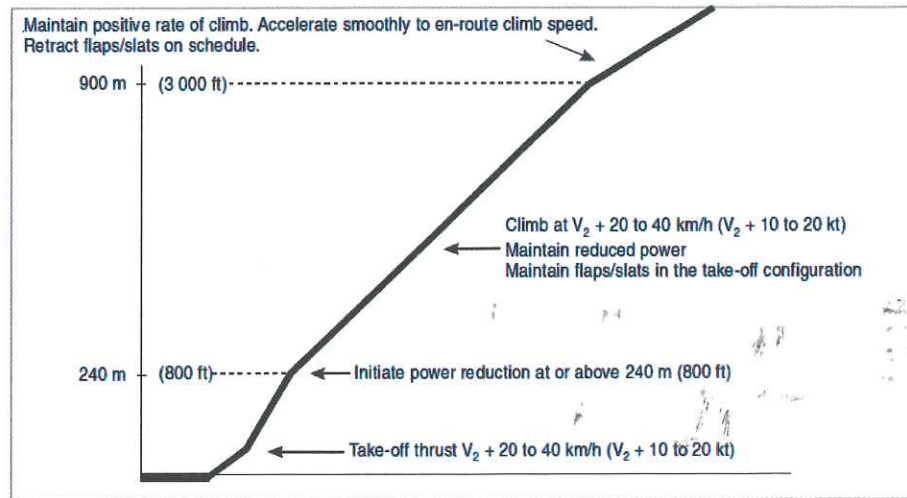


Figura 8: Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise close to the aerodrome (NADP 1)

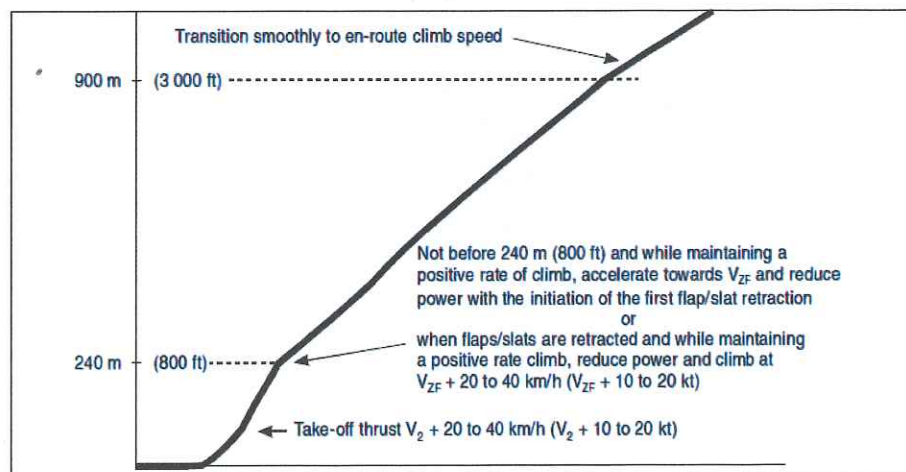


Figura 9: Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise distant from the aerodrome (NADP 2) - Annesso 16 ICAO

Appare evidente come la quota di sorvolo degli aeromobili sul territorio risulti un parametro fondamentale per una corretta individuazione dei livelli acustici sui ricettori. Per le operazioni di decollo i profili di salita dipendono da vari fattori quali le dimensioni del velivolo, le prestazioni, la tecnica di pilotaggio, le condizioni meteo, etc.

Inoltre il software INM nel proprio database prevede una serie di profili di volo per ciascun tipo di velivolo distinti in funzione della procedura antirumore prevista e del peso dell'aeromobile (stage).

Lo "Stage" è definito nel manuale INM come un numero che identifica, tramite la lunghezza del volo, i profili di decollo. Gli stage in funzione della lunghezza del volo sono definiti dal Manuale INM come segue:

1	0	to	500	nmi
2	501	to	1000	nmi
3	1001	to	1500	nmi
4	1501	to	2500	nmi
5	2501	to	3500	nmi
6	3501	to	4500	nmi
7	4501	to	5500	nmi
8	5501	to	6500	nmi
9		over	6500	nmi

Figura10: Stage in funzione della lunghezza del volo- Estratto manuale INM



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

L'idea alla base dello "stage" è che più lungo è il volo, maggiore è il peso medio al decollo a causa dell'aumento del fabbisogno di carburante. Storicamente è più facile ottenere dati sulla lunghezza del volo rispetto ai dati medi sul peso dell'aeromobile, quindi il valore dello stage è stato utilizzato come alternativa data l'assenza di informazioni in merito al peso al decollo degli aeromobili.

Nella Relazione di impatto ambientale viene affermato che, non essendo queste informazioni disponibili tra i dati di traffico, lo stage associato a ciascun tipo di aeromobile è stato determinato sulla base dell'analisi dei tracciati radar unitamente ai dati ottenuti dalle centraline di rumore nell'ambito del monitoraggio acustico aeroportuale con lo scopo di tarare il modello costruito in INM e validare pertanto i risultati in termini di mappatura acustica.

Da un'analisi degli stage utilizzati risulta evidente come tale analisi, da SACBO non sia stata effettuata, infatti per i Boeing 737-800, che rappresentano la maggioranza dei velivoli presenti sullo scalo, è stato impostato un unico stage di valore 2 per tutti i velivoli, senza alcuna distinzione. Lo stage risulta quindi impostato in modo non conforme sia rispetto a quanto indicato dal manuale del modello INM che rispetto ad un'ipotetica analisi dei tracciati radar.

6.5 Analisi sull'implementazione del modello di simulazione acustico INM

Vista l'assenza di un'orografia 3D, della mancanza di informazioni relative ai parametri metrologici, l'impossibilità di comprendere la distribuzione dei velivoli sulle rotte di voli individuate in INM, l'assenza di una completa analisi sui profili di volo e sugli stage, ne consegue una elaborazione modellistica caratterizzata da un basso grado di accuratezza con conseguente rischio di una significativa sottostima delle mappe di rumore generate al suolo, del territorio interessato e della popolazione impattata.

7. Approfondimento del Piano di Monitoraggio Ambientale – Componente Rumore

Nell'approfondimento del Piano di Monitoraggio Ambientale della componente Rumore non sono state introdotte ulteriori informazioni rispetto al documento originale PMA-R01

Le attuali 8 stazioni di misura (7 di tipo M ed 1 di tipo A) sono state posizionate da SACBO per il controllo dei livelli di rumore dell'attuale configurazione (sia in termini di rotte che di numero di voli) dell'aeroporto.

La loro localizzazione è stata oggetto di confronto con ARPA Lombardia, la quale ha preventivamente verificato la rispondenza alle caratteristiche indicate nella DGR 808/2005.

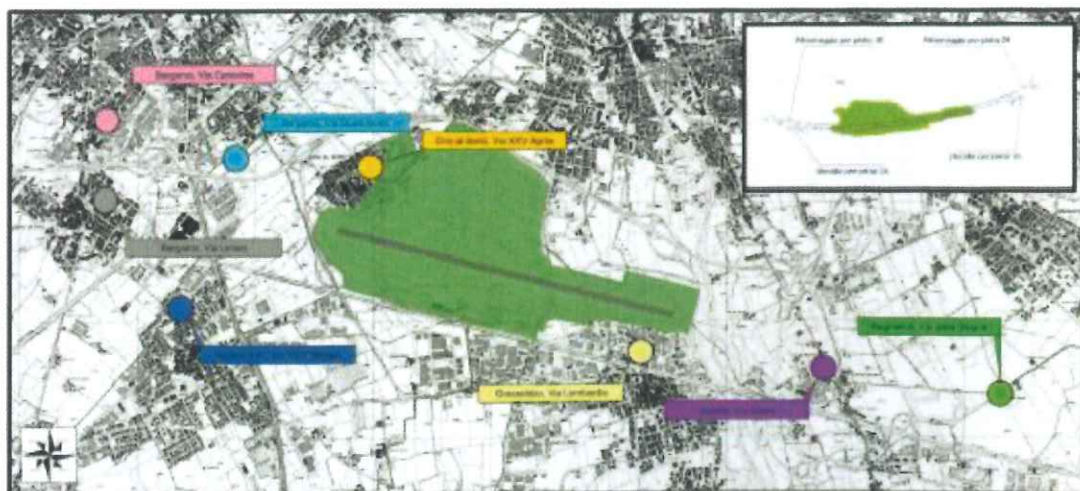


Figura 11: Localizzazione delle stazioni di Misura



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

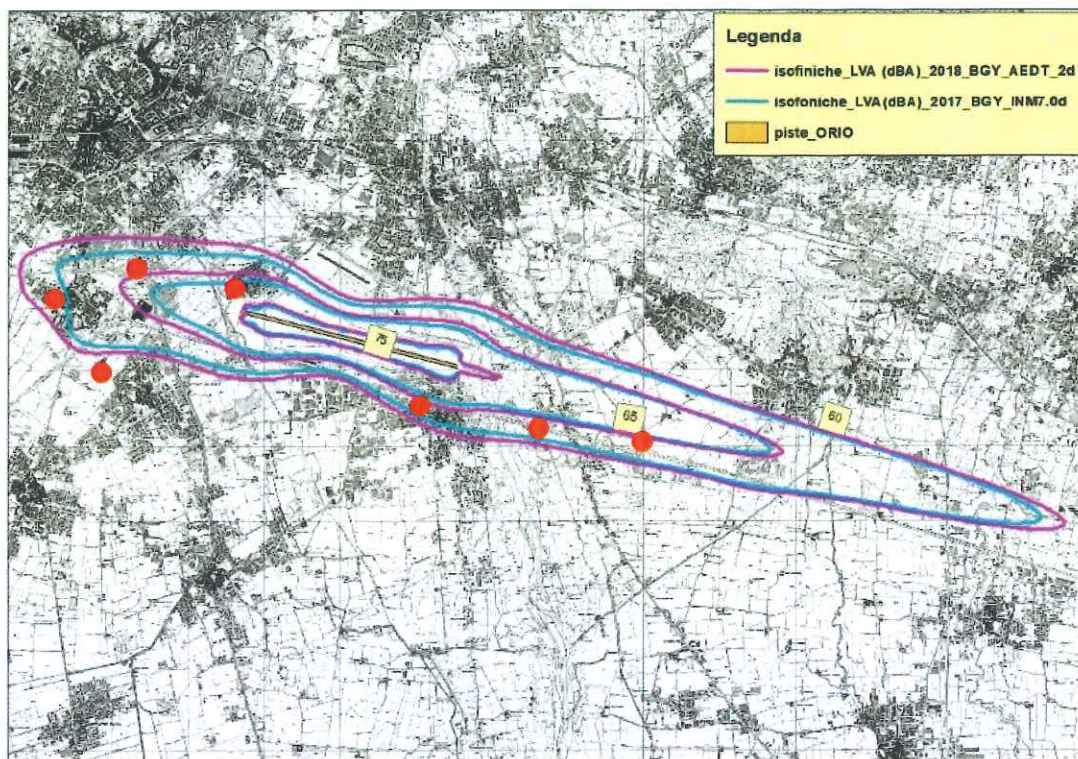


Figura 12: Localizzazione delle stazioni di Misura

Si ribadisce che introducendo delle variabili importanti, come un nuovo utilizzo delle piste, le nuove rotte di volo (ad esempio la PRNAV) e il forte incremento di voli, il posizionamento risulta non più idoneo. **Nel caso di un PSA sottoposto a VIA, nel quale non è solo importante valutare l'attuale livello di rumore prodotto dall'aeroporto, ma risulta fondamentale determinare la validità delle mappe di rumore per lo stato futuro, cambia quindi sia l'obiettivo che il posizionamento delle stazioni di misura.**

Ad esempio nel DEC/VIA/236/2013 relativo al progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto "Leonardo da Vinci" (RM) nella prescrizione 14c è stato richiesto *"di effettuare campagne di monitoraggio del rumore nell'intorno del sedime aeroportuale, con particolare riferimento alle aree ricadenti tra le isofone 65-75 LVA, nonché alle aree ricadenti tra le isofone 60-65 LVA. Tali monitoraggi dovranno costituire un approfondimento dei dati forniti nel SIA"*.

Analogamente per valutare le mappe di rumore relative allo stato futuro (anno 2030), per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, si ritiene che sia il numero di stazioni di misura che il loro posizionamento non risulti adeguato. **Vista l'elevata incertezza con cui sono stati elaborati gli scenari, specialmente quello post operam, si ritiene indispensabile l'installazione di nuove stazioni di misura, posizionate sulle isolivello 60 e 65 dBA dell'indicatore LVA dello scenario al 2030, al fine di poter valutare correttamente l'estensione delle mappe di rumore presentate e al fine di determinare l'effettivo impatto sul territorio e sulla popolazione residente.**

Inoltre viene asserito che si *"ritiene più efficace procedere con un monitoraggio in fase di esercizio attraverso postazioni mobili, da rilocalizzare con periodicità in più postazioni di controllo intorno l'aeroporto, in modo da avere un maggior dettaglio dei livelli acustici indotti sul territorio. Così facendo, attraverso l'individuazione di una correlazione dei valori LVA giornalieri rilevati dalle postazioni mobili con gli stessi misurati dai sensori fissi, avendo assunto un periodo di osservazione sufficientemente esteso, è possibile conoscere i livelli di rumore indotti dall'esercizio dell'aeroporto in quella determinata posizione "virtuale" senza necessariamente avere installato una strumentazione di tipo fisso. Replicando tale attività su più punti è possibile avere una mappatura acustica più di dettaglio e quindi un maggior controllo di tipo previsionale sul territorio."*



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

Si fa presente il D.M. 31/10/97 fissa per il calcolo dell'indice LVA un monitoraggio di un anno. **Le misurazioni attraverso postazioni mobili difficilmente potranno monitorare le tre settimane a maggior numero di movimenti, di conseguenza produrranno LVA inferiori a quelli riscontrabili nelle settimane critiche. Le informazioni che ne derivano risulterebbero quindi fuorvianti.** Le postazioni mobili non possono, in alcun modo, essere utilizzate per il monitoraggio dell'indice LVA, possono essere utilizzate per determinare, attraverso delle campagne di prova, la corretta localizzazione di nuove postazioni oppure per il monitoraggio delle fasi di cantiere.

Si richiede che le 8 postazioni mobili individuate nella tavola PMA-T01 come RUM-Mxx siano trasformate in altrettante postazioni fisse.

8. Regolamentazione del volo Notturno

Con la Sentenza n. 10119/2014 il TAR del Lazio ha annullato il D.P.R. 476/99 relativo alla regolamentazione dei voli notturni, che sostituisce l'articolo 5 del D.P.R. 496/97. Rimane attualmente in vigore il D.P.R. 496/97 "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili.", nella originale dicitura, che vieta "i movimenti aerei su tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6 locali, ad esclusione di quelli effettuati nelle circoscrizioni degli aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino e Milano-Malpensa e dei voli effettuati per il servizio postale con aeromobili che soddisfino ai requisiti acustici previsti dal capitolo 3 ...".

Afferma inoltre che "l'Ente nazionale per l'aviazione civile, d'intesa con le regioni interessate, sentito il Ministero dell'ambiente, può autorizzare ulteriori voli notturni a condizione che:

- siano effettuati con aeromobili che soddisfino ai requisiti acustici previsti dal capitolo 3 di cui al precedente comma 1;
- il valore L_{van} di cui al decreto interministeriale previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera m), della legge 26 ottobre 1995, n.447, allegato A, punto 5, non superi il valore di 60 dB(A) in corrispondenza degli edifici posti nella zona A di cui allo stesso decreto, articolo 6, comma 1, conseguito con il rispetto delle procedure standards antirumore."

Allo stato attuale non risulta essere stata concessa dall'ENAC, all'aeroporto "il Caravaggio", alcuna autorizzazione per ulteriori voli notturni.

Si ritiene opportuno che un PSA di un aeroporto come quello di Bergamo Orio al Serio situato in aerea fortemente antropizzata, caratterizzato dalla presenza di importanti centri abitati per un totale di oltre 150000 persone, non possa prescindere da una valutazione dell'LVA in corrispondenza degli edifici abitativi, così come definito da D.P.R. 496/97.

B. Considerazione in merito alle sorgenti fisse

Era stato osservato che all'interno del PSA è prevista la realizzazione o l'ampliamento di diversi edifici (Terminal passeggeri, Hotel-Centro Congressi, ...), che saranno certamente serviti da impianti potenzialmente rumorosi (riscaldamento- raffrescamento, aerazione, ...), e che il PSA prevede la realizzazione di una Centrale di Trigenerazione, tipologia di impianto solitamente molto rumoroso se non dotato all'origine di opportune opere di mitigazione.

L'impatto dovuto a queste importanti sorgenti continua di fatto ad non essere trattato nello studio.

Per la Centrale di Trigenerazione nella SCHEDA 6.2 viene riportato che "...l'intero sistema sarà realizzato impiegando strutture modulari in container insonorizzati..." ma non viene affatto analizzato l'impatto della centrale sulle aree limitrofe ed il rispetto dei limiti normativi.

Si continua a ritenere necessario un approfondimento del tema con la trattazione degli impatti generati da tutte le sorgenti fisse a servizio della infrastruttura aeroportuale, ovvero sia delle sorgenti già presenti sia delle sorgenti introdotte a seguito della realizzazione del PSA.

C. Considerazione in merito al rumore da Area Cargo

Era stato osservato che la riqualificazione dell'area Nord prevista dal PSA, con il contestuale ricollocamento in ambito Nord delle strutture merci, comporta potenziali nuovi impatti nei confronti dei recettori più prossimi a queste aree dovuti alle operazioni logistiche legate all'uso delle strutture (movimento mezzi, operazioni di carico e scarico, ...).

Di fatto questo tema continua ad non essere trattato in maniera approfondita.



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

D. Considerazione in merito al rumore da Rumore da traffico attratto

Era stato osservato che la tematica del rumore da traffico attratto non era stata affrontata in maniera approfondita. Nella risposta alle osservazioni continua ad non esserci uno studio di dettaglio nemmeno per la viabilità di nuova realizzazione.

La trattazione dell'impatto continua ad essere di tipo discorsivo e non di dettaglio, viene genericamente riferito di un rispetto dei limiti diurni nel tratto stradale della SP591bis compreso tra lo svincolo della SS671 e quello dell'aeroporto senza considerare i limiti notturni.

Per le varie tratte stradali di interesse, esistenti e di nuova realizzazione, viene inoltre sempre posta l'attenzione sui recettori residenziali, si ricorda che il "Decreto del Presidente della Repubblica 30 Marzo 2004, n. 142 - Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447." definisce all'articolo 1 i recettori nel seguente modo:

l) ricettore: qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo comprese le relative aree esterne di pertinenza, o ad attività lavorativa o ricreativa; aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici ed aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività; aree territoriali edificabili già individuate dai piani regolatori generali e loro varianti generali, vigenti al momento della presentazione dei progetti di massima relativi alla costruzione delle infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera B, ovvero vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto per le infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera A;

Non si capisce quindi perché le considerazioni siano limitate agli edifici residenziali.

Si continua a ritenere che ci sia la necessità di uno studio approfondito su tutta la rete di accessibilità esterna, lo studio in questione deve contenere un attento censimento dei recettori ed una valutazione dello stato futuro, sia nel periodo diurno che notturno, mediante software previsionale che tenga conto di una accurata valutazione dell'incremento del traffico dovuto dalla realizzazione del piano ed eventualmente della concorsualità con altre infrastrutture lineari presenti.

Lo studio della concorsualità diventa ancora più necessario vista la presenza della proposta di realizzazione di un collegamento ferroviario tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto (per il quale tra l'altro manca uno studio di dettaglio dell'impatto acustico).

Continua inoltre a mancare uno studio di dettaglio degli impatti almeno per quanto riguarda i parcheggi di nuova realizzazione, in particolare il P4 Nord ed il P5, che escluda impatti significativi sui recettori più vicini alle nuove aree parcheggio ed alla viabilità di accesso.

E. Considerazione in merito al rumore da Rumore da presenza dei cantieri

Era stato osservato che gli studi relativi a questa tematica hanno portato ad affermare che vista la distanza notevole dall'abitato delle aree cantiere non sono previsti impatti significativi nei confronti dei recettori potenzialmente maggiormente impattati.

Si continua a ritenere che gli studi andrebbero comunque integrati considerando nelle simulazioni anche il contributo della circolazione dei mezzi di servizio all'interno dei cantieri.

Si segnala inoltre la mancanza di uno studio di dettaglio per la fase di realizzazione del parcheggio P5, vicino a zone abitate. Si ritiene opportuno realizzare uno studio di dettaglio in merito.

Traffico veicolare

Non si ritiene condivisibile l'assunto secondo il quale la componente rumore prodotta dal traffico veicolare interno, così come la connessa produzione di inquinanti sia trascurabile rispetto al rumore prodotto dalle altre fonti presenti sul territorio circostante all'aeroporto.

Con riferimento alle richieste avanzate con il precedente parere, in generale si osserva un mancato approfondimento delle criticità evidenziate ed in particolare:

- il traffico non è stato rilevato recentemente con apposite stazioni posizionate in corrispondenza di un buon numero di sezioni della viabilità primaria e secondaria, ma è stato derivato prevalentemente da studi e dati esistenti;
- rispetto alla richiesta di indicazione dell'incremento del traffico atteso sulla base di modellistica consolidata, con indicazione delle modalità di ottenimento dei dati finali, nell'integrazione sono riportati i medesimi dati indicati nella prima edizione del PSA;
- si rileva il mancato approfondimento dell'Indicazione dei percorsi preferenziali previsti per l'accesso allo scalo, e delle modalità che si intendono attuare per direzionare i flussi ad un accesso piuttosto che ad un altro;



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it

PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211

fax 035-4203250

- rispetto alle verifiche delle possibilità di incolonnamento, sia in corrispondenza della viabilità principale che di quella secondaria e all'effetto cumulo con il traffico veicolare determinato da altre grandi strutture (Centro Commerciale Orio Center/Polo del Lusso), quanto enunciato in merito non risulta dimostrato con appositi elaborati;
- non si riscontra l'approfondimento richiesto in merito alla modalità di indirizzamento dei flussi veicolari in corrispondenza dei vari parcheggi;
- la valutazione del possibile incremento del traffico sulla viabilità comunale risulta carente di adeguata dimostrazione analitica ed è stata condotta in particolar modo il Comune di Seriate relativamente alla zona di Via Paderno;
- non risulta effettuata la valutazione dell'incidentalità;

Relativamente alle possibili alternative di mobilità per l'accesso allo scalo con particolare riferimento alla mobilità dolce si rileva che è stato approfondito unicamente l'aspetto legato all'instaurazione della tratta ferroviaria. Si stima che l'iniziativa possa portare sostanziali benefici ambientali, in grado di mitigare fino al 30% l'incremento di inquinanti generati dai flussi veicolari connessi alla crescita del traffico passeggeri stimata nel PSA2030. Per quanto promettenti, ancorché cautelativi, i valori in tabella sono da intendersi come indicazioni di massima e preliminari, poiché non basati sulla calibrazione di un modello probabilistico di scelta modale (discrete choice modeling) e al netto di considerazioni di stimolo della domanda. Quanto sopra pertanto non è dimostrato analiticamente e rimane a livello di stima. Niente viene prodotto in merito alla mobilità dolce.

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

- 1) Si conferma nel merito quanto esposto nel Parere Orio PG 17910, segnalando peraltro come nel caso di Orio al Serio, la documentazione integrativa rimandi ad un aggiuntivo intervento di mitigazione presso il parco pubblico di Largo XXV Aprile, non bene precisato che appare riconducibile ad interventi già eseguiti e di cui si è ampiamente detto nel parere originario.
- 2) In tal proposito si esprimono forti perplessità in ordine all'opportunità di istituire un Tavolo di lavoro a cui partecipino vari soggetti istituzionali, che possa esprimersi in merito agli interventi di mitigazione e coordinarne l'esecuzione. Si teme che tale meccanismo possa rappresentare appesantimento burocratico del procedimento; procedimento peraltro ove risulta chiaro qual è il soggetto che deve eseguire gli interventi e dove devono essere eseguiti.
La presenza della zonizzazione acustica rafforzerebbe tale certezza, segnalando come non si comprende come il proponente preveda la definizione di un impronta acustica con cadenza biennale senza rinviare alla zonizzazione acustica, strumento a ciò deputato.

REALIZZAZIONE DI INTERVENTI STRUTTURALI – Adeguamento infrastrutture di volo

Le integrazioni non dimostrano il superamento dell'interferenza tra progetto RESA Pista 10 e vincolo PAI di FASCIA A. Il progetto non è supportato dal parere di competenza dell'autorità competente, da individuarsi nell'Autorità di Bacino e nella Regione Lombardia.

CONCLUSIONI

Alla luce dei rilievi sopra esposti, effettuati a seguito dell'analisi condotta sulle integrazioni al PSA, depositate dal proponente presso il Ministero dell'Ambiente in data 04.02.2020 si ritiene di confermare il

parere NEGATIVO

espresso in data 07.12.2018 n. 17910/X/7 di P.G., approvato con D.C.C. del Comune di Orio al Serio n. 37 del 12.12.2018, in ordine alla sua compatibilità ambientale, confermandone altresì le motivazioni che di seguito si riassumono:

- 1) **assenza di zonizzazione acustica aeroportuale** e dei relativi limiti massimi di rumore, da assumersi a riferimento per la conduzione delle necessarie verifiche di conformità dello svolgimento e dello sviluppo dell'attività aeroportuale a quanto autorizzato;
- 2) **errato dimensionamento in difetto delle previsioni di sviluppo** dell'attività aeroportuale e conseguente **rappresentazione ampiamente sottostimata dei relativi impatti prodotti sull'ambiente e sottoposti a VIA;**
- 3) **eccessiva e non sostenibile previsione di aumento del traffico** alla soglia del 2030, anche in relazione al verificarsi dell'attuale presenza di entità di volumi di traffico vicini a tale soglia e ben oltre i limiti del Decreto VIA 2003;



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

Sito web: www.comune.orioalserio.bg.it Email: info@comune.orioalserio.bg.it


PEC: egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

- 4) gravità delle criticità di cui ai punti precedenti in relazione alla **localizzazione dello scalo in ambito fortemente antropizzato**, con presenza di ricettori sensibili costituiti da interi centri abitati ed **elevata entità della popolazione esposta**, ribadendo, a tutela della salute dei cittadini, la necessità di imporre quale condizione *sine qua non* che l'attività aeroportuale produca in tutte le aree a cui gli strumenti urbanistici locali vigenti (PGT) attribuiscono **destinazione residenziale, un valore di rumore (LvA) inferiore a 65 DB;**
- 5) presenza di una **proposta pianificatoria/progettuale non organica e razionale** ed **assenza della correlazione/subordinazione vincolante del grado di sviluppo allo stato di realizzazione di interventi di mitigazione/compensazione ambientale;**
- 6) valutazioni errate nella costruzione delle simulazioni di analisi del rumore;
- 7) computazione nelle risorse economiche destinate alle mitigazioni/compensazioni di risorse già previste per interventi dalla medesima natura nel PSA 2015 e non realizzati, a fronte dell'avvenuto supero delle previsioni di traffico in esso contenute;
- 8) **carenza documentale**, prima fra tutti un puntuale **studio del traffico veicolare indotto** dalle scelte progettuali sulla viabilità esterna allo scalo ed **inadeguata valutazione dei relativi impatti** prodotti sull'ambiente, con **assenza della valutazione degli effetti cumulativi prodotti dalle presenza di rilevanti infrastrutture esistenti** (Autostrada A4, Asse Interurbano, Nuova Cremasca, Nuova Fiera di Bergamo, centro commerciale Orio Center).

All'Autorità Competente in indirizzo si chiede nuovamente che, effettuate le opportune valutazioni di competenza a conclusione della fase di pubblicazione e di ricevimento dei pareri di competenza dei soggetti interessati e delle osservazioni, qualsiasi Suo pronunciamento in merito (sia esso definitivo e/o interlocutorio) contenga il perentorio obbligo per il proponente di consentire al gestore l'esercizio dell'attività aeroportuale non oltre i limiti previsti dal PSA vigente e dal relativo Decreto di compatibilità ambientale (DEC/VIA/2003/0677), a tutela delle popolazioni esposte agli impatti negativi prodotti dall'esercizio di un'attività condotta oltre i limiti indicati dal medesimo Decreto VIA.

Il Responsabile del Settore
Gestione Territorio e Ambiente
Arch. Lucia Caroli



Il Sindaco
Dott. Alessandro Colletta



DICHIARAZIONE DI VOTO GRUPPO DI MAGGIORANZA ORIO VIVA

La presentazione da parte di SACBO di un nuovo PSA in assenza di una zonizzazione acustica aeroportuale vigente che ne definisce l'impronta acustica dell'intorno aeroportuale, che è un atto di governo del territorio da un punto di vista del rumore aeroportuale, risulta **improponibile e inaccettabile e ci preoccupa**. La previsione per il 2030 proposta dal nuovo PSA sostanzialmente stima **120.000 voli all'anno pari a 328 voli giornalieri, pari a 13 voli all'ora, un volo ogni 5 minuti**.

In questi ultimi 15 anni l'aeroporto è cresciuto in maniera esponenziale raggiungendo cifre incredibili, da capogiro, di circa 90mila voli all'anno, pari a 12.000 milioni di passeggeri, pari a 246 voli giornalieri escludendo il traffico cargo per lo più notturno, che con i suoi 38 voli notturni dalle 24 alle 6 non ci lascia di certo dormire sonni tranquilli.

A tutto ciò vanno aggiunti i voli passeggeri schedulati oltre a quelli in ritardo: tutti questi movimenti in un territorio altamente popolato!!!

Tutte queste cifre non previsti dal piano vigente del 2003 contemplato in 68.500 voli.

Sono queste le mirabolanti imprese dell'aeroporto, che avvengono sulle nostre teste senza un apparente controllo reale e sanzionabile da parte degli enti preposti: ENAV, ENAC, ministero dell'ambiente, ministero dei trasporti e governo che autoritativamente sono gli enti preposti ad imporre prescrizioni e limitazioni. Tutti questi voli sono causa di grossi disagi che non ci fanno vivere serenamente e sottopongono gli abitanti del territorio aeroportuale limitrofo a sopportare tutti i giorni, ripeto tutti i giorni 24 ore su 24, incessanti atterraggi e decolli con tutto ciò che comporta. La popolazione deve fare i conti con una realtà e qualità di vita ben diversa da quella degli abitanti degli altri comuni Bergamaschi. I nostri compagni di "vita" sono principalmente il **rumore, l'odore sgradevole, l'inquinamento**, privandoci di tutti quei elementi ambientali indispensabili per una vita sana e confortevole. La nostra giornata è un puzzle di tutto ciò: il rumore degli aeromobili, l'odore di kerosene, le numerose operazioni di rullaggi degli aeromobili, il traffico veicolare a servizio dell'aeroporto in entrata e in uscita, che paralizza e rende disagiata la circolazione nell'hinterland aeroportuale, impedendo la normale vita dei cittadini che vi abitano. Una vera e propria via crucis giornaliera sicuramente non composta da "14 stazione" di sofferenza, ma molte di più. Sono gli aerei che danno la sveglia mattutina e vi assicuriamo che non usano motivetti dolci e simpatici per accompagnare il nostro risveglio e soprattutto non ci suonano il silenzio per augurarci la buonanotte!!!! I primi decolli sono verso le 6.15, ma anche di notte non si scherza!!! La notte è tempestata dai rumori dei continui decolli, con partenza da pista 10, ovvero direzione Seriate. Ma a sorpresa può succedere che nel pieno della notte, alcuni decolli vengano autorizzati con partenza da pista 28, direzione Bergamo. Tutti i rumori che fanno da cornice alla preparazione di un decollo, essendo notte, vengono amplificati e li possiamo identificare molto bene. Dalle accelerate che permettono all'aeromobile di portarsi in posizione per il decollo, al rumore del decollo vero e proprio che rimbomba su tutto il centro abitato in piena notte. Ad esempio, il forte sibilo emesso dai motori di un aeromobile che attende l'ok dalla torre di controllo può durare anche 15 minuti. I decolli e atterraggi notturni sono più di trenta, quindi, dalle 23.00 alle 6.00 vengono effettuati ogni ora 4 voli notturni. Un decollo ogni 15 minuti!!!! I decolli provocano vibrazioni agli infissi delle abitazioni e alle orecchie delle persone e in alcuni momenti si è presi da un senso di

panico al pensiero che l'aereo che sta decollando produrrà un rumore ben più alto dei **65 decibel**. Tutto ciò in questi anni ha sostanzialmente cambiato il modus vivendi giornaliero, tutto è in funzione dell'attività aeroportuale. Parlare a telefono è un'impresa: bisogna continuamente interrompere la conversazione e aspettare che l'aeromobile passi.

Lo stesso dicasi per la televisione, o si deve alzare il volume o ricorrere ai sottotitoli per capire qualcosa...a volte lo schermo viene deformato al passaggio degli aeromobili...se questa è vita! Non parliamo poi della possibilità di fare una passeggiata tranquilla nelle zone limitrofe o di soffermarsi a fare due chiacchiere ai giardini o per strada, anche questo ci è negato. Anche le lezioni degli studenti nelle scuole limitrofe sono continuamente interrotte dal frastuono del movimento degli aeromobili in decollo e atterraggio, che fa perdere loro la concentrazione. Conversare semplicemente in casa è impossibile, il rumore si intromette in modo ostinato tra i discorsi di famiglia. "Lui" partecipa alla discussione, vuole dire la sua opinione e anche se non ne abbiamo voglia siamo costretti ad ascoltarlo!!! Il rumore fa da padrone anche nella vita religiosa di queste comunità: una semplice proposta di meditazione in chiesa, può trasformarsi in una vera e propria sofferenza per l'anima. Spesso il Parroco durante la celebrazione delle messe, o deve gridare per farsi sentire, oppure deve fermarsi in attesa che l'aereo passi, per poi proseguire. In 45 minuti di messa domenicale, decollano più o meno dai 7 ai 10 aerei!!! Anche la vita dei bambini ne risente iniziano a sentire questo fastidioso ed incessante rumore fin nella pancia della mamma, si intromette, tra la voce della mamma e le note di una ninna nanna, incombe mentre la mamma lo allatta, gli cambia il pannolino, oppure cerca di farlo addormentare nel suo lettino. Ma adesso veniamo agli odori che sono l'altra componente di questa tragedia quotidiana. Gli odori di kerosene si manifestano in modo inaspettato; molto spesso il kerosene, lo si può vedere ad occhio nudo che staziona, pesante, nell'aria sui paesi. Ma lo si può anche vedere chiaramente che cade sui territori circostanti durante il decollo degli aeromobili sotto forma di una scia nera e oleosa. L'unica arma di difesa è quella di chiudersi in casa in attesa che passi. Abbiamo contattato alcuni rappresentanti sindacali sulla questione dell'aeroporto spiegando la necessità di poter diminuire i voli, perché in fondo è questo il problema, diminuire i voli, ed eliminare i voli notturni. E' stato dimostrato che è inutile spostare le rotte modificando i tracciati di decollo, sono i voli che si devono diminuire non i tracciati da spostare!!! La risposta è sempre la stessa: "Ma ci sono dei posti di lavoro da salvare! C'è la crisi!" ...Ma scusate signori dei sindacati, ci risulta che voi dovrete far valere i diritti dei lavoratori e anche la loro qualità di vita e il benessere del posto di lavoro. Vi ricordiamo che anche noi che abitiamo vicino all'aeroporto siamo lavoratori, anche noi abbiamo dei diritti e uno di questi è quello di dormire di notte per poter essere ben svegli e non subire un infortunio sul lavoro dovuto al fatto che di notte non si è ben riposato! Tutto ciò è inaccettabile! La Costituzione italiana garantisce a tutti i cittadini gli stessi diritti, non prevede cittadini di serie A e cittadini di serie B... Si è sempre posta grande attenzione alle ricadute economiche dell'aeroporto, enfatizzando gli effetti positivi e minimizzando quelli negativi, soprattutto i costi in termini ambientali e di salute, che hanno posto una forte ipoteca sulla vivibilità dell'area circostante. Purtroppo «Il Caravaggio» non è più un aeroporto al servizio del territorio, ormai è il territorio ad essere al servizio dell'aeroporto. Alla luce di tutto ciò, noi del gruppo di maggioranza Orio Viva siamo contrari a qualsiasi ulteriore sviluppo dell'aeroporto, ed al superamento dei movimenti annui previsti nel vigente piano 2003-2015 comunque già ampiamente superato, in quanto riteniamo che un ulteriore sviluppo sia incompatibile con la tutela della salute degli abitanti che vivono nei territori dell'intorno aeroportuale.

Oltre a quanto sopra e alla luce di quanto contenuto nel parere in approvazione esprimiamo sconcerto e irritazione per l'atteggiamento tenuto da sacbo che non ha praticamente cambiato nulla rispetto alla precedente proposta dimostrando una sostanziale indifferenza nei confronti dei diritti dei cittadini danneggiati dall'aeroporto ".

APPROVIAMO l'invio del parere **NEGATIVO** alla VIA del PSA 2015-2030 relativa all'aeroporto Caravaggio di Orio al Serio e alla successive integrazioni da parte del proponente pervenuta il 04-02.2020 nella convinzione che l'unica possibilità alla riduzione del rumore sia il contenimento del numero dei voli con loro riduzione al numero previsto dal vigente P.S.A. con particolare riferimento a quelli notturni.

I consiglieri del Gruppo Orio Viva

Colucci Fiamma, Pievani Gianluigi, Poma Simone, Spada Marilena, Zonca Fabiola, Zanchi Alessandro, Gelmini Omar. -----Il Sindaco, Colletta Alessandro

Orio al Serio, 27 maggio 2020



CITTÀ DI ORIO AL SERIO

PROVINCIA DI BERGAMO

Via Locatelli, 20 • 24050 Orio al Serio

Partita IVA: 00723880167 • Codice Fiscale: 80038190163

tel. 035-4203211
fax 035-4203250

Letto, confermato e sottoscritto

IL SINDACO
Colletta Dr. Alessandro



Il Segretario Comunale
Dott. Nicola Muscari Tomajoli

Reg. Pubbl.: 4/10/2020

ADEMPIMENTI RELATIVI ALLA PUBBLICAZIONE

Si dispone che questo verbale di deliberazione venga pubblicato all'Albo Pretorio on-line ove resterà in pubblicazione per 15 giorni, ai sensi dell'art. 124 – comma 1° - del D.L. 267/2000.

Orio al Serio il 3 GIU 2020



Il Segretario Comunale
Dott. Nicola Muscari Tomajoli

ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____

[] Ai sensi dell'art. 134, comma 3°, del T.U. approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Orio al Serio il _____

Il Segretario Comunale
Dott. Nicola Muscari Tomajoli