

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

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

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a     Gianluigi Mogni in rappresentanza Comitato di Quartiere Campagnola    

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

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

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

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

**PRESENTA**

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

Piano/Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

    Consultazione Pubblica ( art 13 comma 5 del d.Lgs 152/2006) Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31 Ottobre 1997 – Aeroporto di Caravaggio di Bergamo Orio al Serio    

    Codice Procedura (ID\_VIP/\_MATTM) 4029    

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

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

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

Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

## ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### PREMESSA

Il giudizio di compatibilità ambientale espresso dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio in data 4 novembre 2003 sul Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Orio al Serio era subordinato alla ottemperanza di precise prescrizioni, tra cui l'esistenza della Zonizzazione Acustica che doveva essere aggiornato almeno biennialmente. Invece si arriva ad una proposta di Zonizzazione a distanza di quasi 20 anni avendo lasciato senza alcun controllo la crescita dello scalo al di fuori di tutti i parametri previsti dal VIA del 2003.

Una proposta di Piano è stata invece avanzata solo nel 2010 e bocciata dal TAR e dal Consiglio di Stato con sentenza del 2015 sia per la mancanza di procedura di VAS che per le macroscopiche incongruenze presenti in tale piano.

Risulta pertanto che l'enorme sviluppo dello scalo verificatosi negli anni successivi sia stato attuato in difformità dalle prescrizioni previste dall'autorizzazione del 2003. Questo sviluppo ha comportato una modifica sostanziale del Quadro di riferimento di impatto ambientale e acustico sia per quanto riguarda la superficie territoriale che per quanto riguarda la popolazione esposta, con un notevole peggioramento degli scenari previsti.

Inoltre, come ben indicato dalla nota del Ministero dell'Ambiente – Prot. 1364/RIN del 13.2.2015 – che censurava l'operato della gestione aeroportuale circa la schedulazione dei voli in periodo notturno, pur non essendo in possesso di autorizzazioni in deroga al divieto previsto dal DPR 476/99 e non trovando riscontro alla pronuncia del TAR Lazio del 2015 in quanto la normativa Europea di riferimento (Direttiva 2002/30/CE recepita con DL 13/2005 che fa espressamente salve le restrizioni esistenti prima della sua entrata in vigore. Pertanto se si fossero correttamente operate le prescrizioni di legge, queste avrebbero continuato ad operare.

**OSSERVAZIONE N. 1** - *Lo scenario di riferimento non può quindi essere basato sui movimenti aerei del 2019 o di quelli del 2015 ma occorrerebbe preliminarmente far riferimento agli scenari del 2003 che escludevano totalmente tutti i quartieri della città di Bergamo dai vincoli aeroportuali.*

*Ed inoltre occorre tener conto dello spirito della normativa Europea che prevede espressamente che vengano poste in essere tutte le azioni volte alla tutela delle popolazioni rispetto all'inquinamento anche acustico e alla graduale riduzione dell'impatto derivane dalla attività aeroportuale.*

*E' del tutto evidente che non è pertanto accettabile che venga posta in essere una ipotesi di zonizzazione acustica che sia addirittura peggiorativa rispetto agli scenari ipotizzati con il PSA 2003, e in netto contrasto con le premesse del documento di Proposta di Zonizzazione (..... definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio.....).*

## INFORMAZIONI SULLA PROCEDURA DI VAS

La normativa sulla procedura di VAS prevede che siano ammessi alla partecipazione

- “Una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone» (let. u) •
- Pubblico interessato «Il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure» (let. v) “.

Il rispetto dello spirito della norma sulla procedura di VAS, implicava che “subisce i (pesanti) effetti delle decisioni in materia ambientale” fosse coinvolto in un processo partecipativo che portava alla definizione di una proposta da parte della Commissione Aeroportuale. Invece nulla è stato fatto dai singoli Comuni, fatta salva una riunione a pochi giorni dalla scadenza dei termini per la presentazione delle osservazioni, rendendo così assai difficile una “partecipazione cosciente” sul tema.

**OSSERVAZIONE N. 2** - *La documentazione a disposizione del pubblico dovrebbe essere chiara ed esaustiva. Invece consiste in una documentazione ponderosa ma priva di risposte ai quesiti più significativi, ai quali non è stata fornita delucidazione precisa neppure nell'unico incontro pubblico sul tema.*

*Infatti non è dato capire quali sono le “motivazioni tecniche” con le quali il gestore aeroportuale ha definito come NON POSSIBILE escludere dall'area di rispetto aeroportuale parte dell'abitato del Comune di Bergamo, composto da edifici residenziali e edifici e aree sensibili (Asilo Nido e parte del Parco Comunale), se non la non volontà di non contemperare il volato con il rispetto dell'uso preesistente del territorio, come prevedono le disposizioni di legge.*

## CONGRUENZA CON IL PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

Oltre a quanto indicato nella osservazione n. 2, occorre rilevare che la Zonizzazione proposta va a lambire molti quartieri del Comune di Bergamo. E' pertanto evidente che anche il rispetto dei limiti previsti dalla Zonizzazione proposta influirà notevolmente sulla vivibilità di questi quartieri esponendoli a limiti di rumore molto vicini ai 60 db

**OSSERVAZIONE N. 3** - *La contiguità della fascia di rispetto dei 60 db prevista per la Zona A non è congruente con il rispetto dei limiti previsti dalla Zonizzazione Comunale per le Classi Acustiche 1 e 2 (aree prevalentemente residenziali o protette). Questo provocherà una enorme disparità rispetto ad altri quartieri della città aventi caratteristiche consimili, con il conseguente peggioramento della qualità della vita, della salute, e del valore degli immobili.*

## ATTUALI MODALITA' DI ESERCIZIO DELL'AEROPORTO

La scelta dell'utilizzo prevalente della testata 28, quella che prevede la maggior parte dei decolli sopra l'aerea più abitata è in contrasto con la volontà di ridurre l'impatto ambientale dello scalo. Così come lo è la ripetitività dei decolli in fascia notturna sopra la città, in palese deroga degli accordi sottoscritti anche in Prefettura circa l'impegno di SACBO a garantire la minimizzazione del rumore notturno sopra le aree residenziali. Risulta quindi che sia stato incrementato il "sorvolo degli aeromobili sui centri abitati posti ad ovest dell'aeroporto" anziché essere limitato come sostiene la relazione.

Nel documento viene indicata la caratterizzazione della sorgente acustica dell'anno 2015. Val la pena evidenziare che tale dato di Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (62 db per la centralina di via Quasimodo) viene ampiamente incrementato analizzando il dato del 2019 (63,5 db) con una differenza di gran lunga superiore alla percentuale di incremento del volato nello stesso periodo.

Contraddicendo quindi le affermazioni del proponente non solo il rumore non è stato diminuito, ma si è ulteriormente aggravato.

Circa il sistema di monitoraggio occorre rilevare che i dati non risultano sottoposti con la dovuta trasparenza, come sarebbe obbligo per una società titolare di una concessione pubblica o dell'Ente di Controllo.

Da anni Comitati e cittadini stanno chiedendo che vengano messi in rete in tempo reale, come avveniva quando erano gestiti dalla Amministrazione Provinciale. Il diniego posto appare inspiegabile e senza motivazioni. Questo permetterebbe di avere contezza dei dati reali e tale che vi sia la certezza che vengano rilevati tutti i rumori prodotti dalla attività aeroportuale e non solo "rilevare la rumorosità dovuta alla movimentazione dello scalo sia per le fasi di decollo che per quelle di atterraggio", che parrebbe escludere tutta la rumorosità della movimentazione a terra.

**OSSERVAZIONE N. 4** - *Le modalità di esercizio dello scalo sono improntate esclusivamente a massimizzare il profitto senza tenere in alcuna considerazione gli impatti ambientali, senza alcun controllo sull'impatto delle rotte e delle modalità operative sul territorio circostante.*

#### TEMPI DI ATTUAZIONE DELLA ZONIZZAZIONE ACUSTICA

Dalla documentazione presentata non risulta alcuna tempistica circa l'applicazione di interventi che rendano possibile lo scenario presentato. Anche le domande poste nel corso dell'illustrazione del Piano hanno avuto risposte generiche.

Per quello che si è capito la procedura dovrebbe trovare ultimazione nella primavera 2023.

La verifica circa la rispondenza dei dati reali di volato rispetto al quadro di zonizzazione deve essere definita sulle tre peggiori settimane dell'anno. Questo significa che la prima verifica si potrà effettuare solo nella primavera del 2024 (o addirittura la fine dell'anno).

Questo permetterebbe alla gestione aeroportuale di continuare a violare palesemente (come risulta dai dati delle centraline di rilevazione del rumore) le ipotesi, già limitative come sopra evidenziato del Piano di Zonizzazione proposto, e continuando a crescere all'infinito, come confermato dai ripetuti annunci di nuovi collegamenti anche intercontinentali.

**OSSERVAZIONE N. 5** – *Come si intende procedere nella ulteriore fase transitoria nelle more dell'applicazione della Zonizzazione, in presenza di una chiara discordanza tra i dati reali e quelli proposti.*

*(estratto del documento di Presentazione della VAS)*

«è intesa a regolare, sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre circostanti per minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni».

la scelta individuare l'oggetto del processo VAS nel Piano di zonizzazione acustica aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio costituisce l'esito delle disposizioni contenute nelle sentenze del TAR Lombardia e del Consiglio di Stato.

- Soggetti competenti in materia ambientale «Le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti» (let. s)
  - Pubblico «Una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone» (let. u)
  - Pubblico interessato «Il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure» (let. v)
1. Ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio;
- DM 31 Ottobre 1997 “Metodologia di misura del rumore aeroportuale. si propone di contenere l'inquinamento acustico negli aeroporti civili e in quelli militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile.
  - DLgs 13/2005 “Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari” in cui, tra l'altro, viene statuito il concetto di «approccio equilibrato», che si basa sul principio di contemperamento delle esigenze di tutela della popolazione dall'inquinamento acustico con quelle di salvaguardia delle richieste di mercato, attraverso scelte che comportino un rapporto costi-benefici per l'appunto equilibrato (cfr. art. 1 co. 2; art. 3 co. 1 let. h);  
( Allegato 2)
  - Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014, che istituisce Norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE.
  - Il Regolamento, assumendo quale presupposto che «lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti [e che] esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente», definisce il quadro degli interventi che possono essere posti in essere ai fini del contenimento del rumore, specificando che la misura o la combinazione di misure da adottare deve essere tale da offrire il miglior rapporto costi/benefici. In tal senso, il Regolamento precisa che le restrizioni operative non devono essere «applicate come prima soluzione ma previo esame delle altre misure dell'approccio equilibrato».
  - Relativamente alla logica della VAS, questa emerge con estrema chiarezza nel Codice dell'Ambiente, allorché, nel disciplinare la redazione del Rapporto ambientale, afferma che «il proponente e/o l'autorità precedente entrano in consultazione, sin dai momenti

preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale», con ciò indicando nella stretta integrazione tra processo di formazione di un Piano e quello di sua valutazione ambientale il carattere essenziale e distintivo della VAS.

- A tal riguardo, come già evidenziato, i giudici amministrativi affermano che la zonizzazione acustica presenta i caratteri di un Piano in quanto «è intesa a regolare, sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre circostanti per minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni».
- In secondo luogo, la citata definizione correla gli effetti acustici delle attività aeroportuali alle popolazioni presenti all'intorno dell'aeroporto ed al disagio ad esse arrecato, con ciò operando una precisa definizione dell'ambito tematico da assumere nel processo di VAS di un Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale, rispetto a quello ben più ampio prospettato dal Codice dell'Ambiente
- Secondo quanto riportato agli articoli 13, 14 e 15 del Codice dell'Ambiente, le fasi e la tempistica che connotano il processo di VAS sono i seguenti:
- Consultazione, nell'ambito della quale l'Autorità competente e l'Autorità procedente e/o il Proponente definiscono la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, la cui durata, ai sensi dell'articolo 13 co. 1, è fissata entro novanta giorni dall'invio del rapporto preliminare, salvo quanto diversamente concordato
- definizione dell'Intorno aeroportuale quale esito di un confronto tra alternative di Intorno Aeroportuale derivanti da differenti "Scenari di riferimento", consenta di giungere alla selezione di quella soluzione che nel modo migliore sia in grado di «ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo», con ciò in piena armonia con quanto disposto dal DLgs 13/2005 e con il successivo Regolamento UE 598/2014
- A differenza di questo, "l'approccio pianificatorio" già adottato in diverse realtà aeroportuali e più volte in quei consessi identificato dal MATTM come l'approccio maggiormente corretto da seguire, arriva all'identificazione dei confini delle tre succitate zone, sia in base alle risultanze delle modellazioni eseguite, sia in funzione delle destinazioni territoriali in uso definite dagli strumenti di pianificazione locale.
- 

---

## Cod. Obiettivi

---

### O.1 Tutelare la popolazione residente dall'inquinamento acustico

---

O.2 Salvaguardare le indicazioni della programmazione territoriale per come definite dagli strumenti di pianificazione locale

---

O.3 Garantire un Intorno aeroportuale idoneo al soddisfacimento della domanda di traffico del bacino di riferimento dello scalo

---

O.4 Armonizzare la tutela delle popolazioni residenti, le dinamiche di sviluppo territoriale ed il soddisfacimento delle esigenze dettate dalle dinamiche della domanda di traffico

---

- Tabella 3-1 Proposta di Piano: Quadro degli Obiettivi

- «al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A)».
- 

---

DPCM 14/11/97 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”

---



---

Direttiva UE 2002/49/CE sulla D.Lgs. 194/2005 “Attuazione della Direttiva 2002/49/CE valutazione e gestione del rumore relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale ambienta

---

- Per quanto concerne la pianificazione separata del settore ambiente, nel ricostruire il quadro seguente si è fatto riferimento al tema acustico e, segnatamente, alla pianificazione di classificazione acustica dei Comuni rientranti all'interno della Commissione aeroportuale ex articolo 5 DM 31.10.1997 (cfr. Tabella 5-4).

Ambito	Strumento	Estremi
	Zonizzazione acustica del Comune di Bergamo	Approvata con DCC n. 183 del 15/12/201

## Rumore

- 6.2

Aeroporto di Bergamo Orio al Serio Zonizzazione acustica ex DM 31.10.1997 Valutazione ambientale strategica

## Il clima acustico di origine aeroportuale

### 6.2.1 6.2.1.1 Le attuali modalità di esercizio dell'aeroporto

L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è dotato di una pista di volo orientata lungo l'asse 10-28, ovvero est-ovest, parallela all'autostrada A4. L'operatività dell'aeroporto è continuativa nell'arco delle 24 ore. L'uso della pista, seppur bidirezionale, prevede l'utilizzo prevalente della testata 28 sia per le operazioni di atterraggio che per quelle di decollo. Nel periodo notturno si predilige altresì una configurazione operativa del tipo "opposite single runway operations" che prevede atterraggi per pista 28 e decolli per pista 10, a meno di particolari condizioni meteorologiche o di sicurezza operativa (vincolo imprevisto ed imprevedibile che determina la gestione dell'infrastruttura nell'intero arco delle 24 ore), in modo così da limitare il sorvolo degli aeromobili sui centri abitati posti ad ovest dell'aeroporto.

Considerando quale periodo di osservazione per la caratterizzazione della sorgente acustica aeronautica per il 2015 le tre settimane di maggior traffico così come definite dal DM 31.10.199725, nelle figure seguenti si riporta l'operatività dell'infrastruttura di volo in termini percentuali per ciascuna direzione e tipologia di operazione rispetto ai due intervalli temporali caratterizzanti l'arco delle 24 ore, ovvero diurno 6-23 e notturno 23-6.

Figura 6-4 Modalità di uso della pista di volo nel periodo delle tre settimane di maggior traffico del 2015 distinto nei due periodi di osservazione giornalieri diurno e notturno

- Relativamente al 2015, il report, pubblicato sul sito web di ARPA Lombardia, evidenzia come durante la campagna di misura sia stata riscontrata una buona concordanza tra i valori rilevati dai fonometri ARPA e le centraline acustiche del sistema di monitoraggio del Gestore. Rispetto ai parametri acustici utili al calcolo dell'indicatore LVA, che descrive il rumore indotto dalla sola sorgente aeroportuale, le differenze tra i valori rilevati da ARPA e SACBO ricadono all'interno dell'intervallo ammissibile di 0,9 dB(A) indicato dalla norma tecnica UNI 11326/2009.
- Come riportato da ARPA Lombardia, quindi, il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale della Società è in grado di rilevare la rumorosità dovuta alla movimentazione dello scalo sia per le fasi di decollo che per quelle di atterraggio con un elevato grado di efficienza di ciascuna centralina.

---

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

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

#### **ELENCO ALLEGATI**

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - \_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data \_Bergamo 26/11/2022\_\_\_\_\_

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

Gianluigi Mogni\_

*(Firma)*