

Ministero dell'Ambiente

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE,
INFORMAZIONE AI CITTADINI E PER LA RELAZIONE
SULLO STATO DELL'AMBIENTE
IL DIRIGENTE GENERALE

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

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

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'aeroporto di Orio al Serio da realizzarsi in Comune di Bergamo, Azzano S. Paolo, Grassobio e Seriate (BG) presentata dalla Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A. con sede in via Aeroporto 13, 24050 Orio al Serio (BG) in data 4 maggio 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa S.A.C.B.O. S.p.A. in data 30 giugno, 5 luglio e 16 dicembre 1999;

VISTO che la Regione Lombardia non ha espresso, pur sollecitata, il proprio parere in merito al progetto;

VISTA la nota n. ST/414/26650/99 del Ministero per i beni e le attività culturali del 5 novembre 1999, pervenuta in data 16 novembre 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 339 formulato, in data 20 dicembre 1999, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società S.A.C.B.O. S.p.A.;

CONSIDERATO che il parere della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, è un parere interlocutorio e che pertanto, detto parere può essere espresso anche in assenza del parere della Regione Lombardia interessata dall'opera;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto per lo sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio che prevede

la realizzazione di una serie di interventi finalizzati a migliorare la funzionalità dell'aeroporto nelle condizioni attuali di traffico e in prospettiva degli aumenti previsti a seguito della riorganizzazione dell'intero sistema aeroportuale lombardo;

- gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una nuova zona merci, il potenziamento dei servizi, delle infrastrutture di volo e dei depositi, il miglioramento dell'accessibilità e dei parcheggi;

valutato che:

- per quanto attiene gli aspetti di specifica competenza non si ritiene di poter esprimere un giudizio conclusivo di compatibilità ambientale sul progetto presentato, data l'incompletezza degli elementi di conoscenza necessari a definire un quadro chiaro di compatibilità ambientale;

- lo stato attuale di criticità induce, peraltro, ad assumere tutte le iniziative che possano nei tempi brevi ridurre gli impatti ed i rischi attualmente esistenti;

- un giudizio conclusivo potrà essere formulato quando si saranno verificate le seguenti condizioni, relativamente ai differenti campi di impatto ambientale:

per quanto riguarda gli impatti da rumore:

- siano effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempi brevi la situazione acustica ed i relativi controlli, in particolare: si provveda a tal fine da parte del proponente a studiare la possibilità di uno spostamento verso est dello starting point sull'attuale pista di decollo, in modo da ridurre i livelli sonori nelle aree più esposte dell'abitato di Orio al Serio;

- nello stesso obiettivo di migliorare in tempi brevi la situazione acustica ed i relativi controlli, siano effettuati interventi, anche da parte di altri soggetti, in particolare:

- venga realizzato ed attivato il sistema radar che consenta il controllo in tempo reale delle effettive tracce di volo dei singoli movimenti;

- sia attentamente verificata, da parte dei soggetti competenti, la possibilità di anticipare per Orio al Serio, data la sua specifica criticità, le esclusioni dal traffico ammesso per quanto riguarda i velivoli CAP-2 e i velivoli CAP-3 con silenziatore Huskit; limitazioni in tal senso dovrebbero essere immediatamente vigenti per quanto riguarda i voli notturni;

- sia attivata e siano definiti i suoi criteri ai fini delle accettabilità urbanistiche da parte della Commissione prevista per la definizione delle fasce A, B e C di cui al D.M. 31.10.97;

- sia attuato, anche in relazione al lavoro della Commissione di cui al punto precedente, quanto previsto dalle norme in materia di "limitazioni al traffico aereo notturno";

- sia progettata, realizzata ed avviata, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, una specifica rete di monitoraggio, eventualmente integrata dalla previsione di limiti massimi riferiti ad ogni punto di misura per l'individuazione di voli non conformi alle norme di tutela;

- sia prodotta, sulla base di quanto previsto dalle norme vigenti e delle migliori metodologie disponibili, una serie di simulazioni su differenti scenari di utilizzo dell'aeroporto nel suo assetto fisico attuale ed in quello previsto con la realizzazione del progetto, al fine di identificare lo scenario in grado di minimizzare l'impatto sonoro; i risultati di tali simulazioni, effettuate preferenzialmente dal proponente sotto il diretto controllo dell'ANPA e del Ministero dell'Ambiente, verranno messi a disposizione dei lavori della Commissione di cui al D.M. 31 ottobre 1997; si attiverà anche, in funzione dei tempi di realizzazione della rete di monitoraggio, un procedimento di progressiva validazione dei modelli previsionali utilizzati;

- per rendere più rapide ed efficaci le operazioni precedenti, dovrà essere stato definito lo scenario di breve termine che garantisca un adeguato livello di tutela ambientale e prefiguri un progressivo percorso di riduzione dell'impatto ad un livello di compatibilità soddisfacente, o dovranno conseguentemente essere stati attivati gli strumenti necessari per garantire che l'eventuale ulteriore



Ministero dell'Ambiente

sviluppo del traffico aeroportuale avvenga secondo i criteri ed i requisiti caratterizzanti lo scenario stesso;

ai fini della elaborazione dello scenario di minimo impatto:

- dovrà essere fornito dal Ministero dei Trasporti un quadro complessivo dettagliato delle previsioni delle capacità di traffico aereo nei prossimi anni nell'area vasta di utenza, distinto nelle differenti componenti (passeggeri, charter, merci, postali-notturni) e ripartito su tutti gli aeroporti di tale area (almeno Bergamo-Orio al Serio, Malpensa, Milano-Linate, Brescia-Montichiari, Verona-Villafranca); tale quadro dovrà essere accompagnato da una stima delle aree residenziali entro l'intorno aeroportuale, sulla base delle indicazioni del DM 20.5.99 e del D.M. 3 dicembre 1999 concernenti le procedure antirumore e le zone di rispetto negli aeroporti;
- dovranno essere elaborati scenari alternativi sulla base di metodologie validate e condivise (es. modello INM, opportunamente validato dalle autorità competenti). Fra le variabili utilizzate nella costruzione degli scenari (che dovranno poi confluire in uno scenario di riferimento condiviso ed impegnativo per l'esercizio aeroportuale) dovranno essere considerate le seguenti opzioni:
 - limitazioni specifiche nella qualità e nel numero dei voli notturni;
 - modelli di esercizio relativamente alla eventuale specializzazione delle piste, alla direzione di decollo e atterraggio, alle procedure di decollo, alle rotte di decollo e atterraggio;
 - fasce orarie e periodi settimanali da assoggettare a limitazioni all'esercizio aeroportuale, totali ovvero selettive nei confronti di specifici modelli di aeromobile o categorie di operatore (es. *charter* e *cargo*);
 - limitazioni generalizzate all'accesso per determinate tipologie di aeromobile (es. CAP-2 e modelli più rumorosi del CAP-3);
 - limitazioni all'impiego di *reverse thrust* per la riduzione di velocità degli aerei in atterraggio;
- per un esito efficace delle azioni di cui sopra appare altresì importante il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - la definizione di procedure sanzionatorie certe ed efficaci nel dissuadere comportamenti non conformi alle norme di tutela;
 - la definizione di tasse sull'inquinamento acustico commisurate al fabbisogno finanziario per la realizzazione dei programmi di bonifica nonché alle aliquote vigenti nei principali aeroporti concorrenti;
 - la definizione dei criteri generali e delle fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti residui a valle di tutti gli interventi di riduzione dell'impatto sopra elencati, con particolare riferimento alla eventuale delocalizzazione di recettori sensibili ed al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli d'uso.

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere interlocutorio negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATO che la Regione Lombardia non ha fatto conoscere il proprio parere;

CONSIDERATO il parere n. ST/414/26650/99 del Ministero per i beni e le attività culturali del 5 novembre 1999, pervenuto in data 16 novembre 1999, con cui si esprime parere favorevole

alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

La Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Milano con propria nota n. 6511 del 12 giugno 1998 ha comunicato quanto segue:

"(.....)"

- *l'area di intervento non è sottoposta a vincolo ambientale paesaggistico ad eccezione di una porzione a sud-ovest (parte terminale della pista) che ricade nell'area del parco del Serio e di vincolo ex legge 431/85; ed una piccola porzione a nord-ovest (altra testata della pista) sottoposta a vincolo, ex legge 431/85, (TAV. 9);*
- *nelle immediate pertinenze dell'area del sedime aeroportuale non sorgono importanti edifici a carattere storico artistico ma a breve distanza si estende il comune di Bergamo ed i suoi colli, ed in particolare la città di Bergamo la cui vista della monumentale città alta si offre in tutta la sua bellezza al visitatore ed a quanti percorrono l'autostrada Bergamo-Venezia che corre parallelamente all'area dell'aeroporto.*

Alla luce di quanto sopra si ritiene che le opere in progetto possano essere realizzate ad eccezione di quelle che pregiudicherebbero l'importante cannocchiale visivo verso "città alta".

In tal senso si esprimono forti perplessità sulla realizzazione dell'Hangar di circa 23 m (026-0261-0262) in asse con l'aerostazione, e si ritiene che la formazione del nuovo parcheggio creerebbe grave nocimento alla vista panoramica della città.

Si ritiene, infine, che negli ambiti tutelati ex legge 431/85 oltre a non essere creati nuovi manufatti (non previsti in progetto) non dovranno essere realizzate infrastrutture e movimenti di terra ivi compreso nella zona di sedime aeroportuale che si protrae a sud-est oltre il corso del fiume Serio in asse con la pista esistente".

La Soprintendenza Archeologica della Lombardia con nota n. 5656 del 4 giugno 1998, ha comunicato quanto segue:

- *"(.....)" nell'area interessata dal progettato Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio si rinvennero, alla fine del secolo scorso, alcune tombe di epoca romana (cfr. Carta Archeologica della Lombardia. La Provincia di Bergamo, II, 1992, p. 104 scheda n. 438).*

Nel settore Sud della zona insistono tratti di centuriazione. Nel suo complesso, inoltre, l'area si colloca in un contesto con numerosi rinvenimenti archeologici, tra i quali si ricordano una cisterna di epoca romana ubicata in un campo attiguo all'attuale area aeroportuale, a NW della medesima, nonché le cisterne e la necropoli tardo romana di via Paderno a Seriate.

In considerazione della capillarità distributiva dei ritrovamenti archeologici sinora effettuati e a tutela della potenzialità archeologica del sito, si richiede pertanto che le opere di scavo previste in progetto siano eseguite sotto il controllo di personale specializzato nel settore archeologico che opererà seguendo le direttive dello scrivente Ufficio"

Successivamente, a seguito di ulteriori informazioni e chiarimenti richiesti, ad integrazione dello studio di impatto ambientale, con nota prot. n. 10332/VIA/ del 25 settembre 1998 dal Ministero dell'ambiente, e forniti dalla S.A.C.B.O. S.p.A. con nota prot. n. ST/414/16453/99 del 5 luglio 1999, la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Milano, con nota n. 11344 del 8 settembre 1999, ha comunicato quanto segue:



Ministero dell'Ambiente

- *"In riferimento alla ministeriale del 15 luglio 1999 prot. 17608, quest'Ufficio, valutata la documentazione allegata, facendo seguito al parere già espresso con nota del 12 giugno 1998 prot. n. 6511 per quanto di stretta competenza, esprime parere favorevole in merito all'oggetto.(.....)"*

Al riguardo la Soprintendenza Archeologica di Milano, con nota prot. n. 8227 del 16 agosto 1999, ha comunicato quanto segue:

- *"Con riferimento alla richiesta di codesto Ufficio prot. ST/414/17608/99, esaminata la documentazione trasmessa, si comunica che, per quanto di competenza, si confermano le valutazioni già espresse nella nota del 4 giugno 1998 prot. 5656";*

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

Sindaco del Comune di Seriate – Pur condividendo l'importanza del progetto, chiede che venga evitato un peggioramento dell'impatto ambientale su territorio di Seriate.

L'ampliamento verso est delle fasce LVA 60/65/75 dB penalizzerebbe ulteriormente la frazione Cassinone (1.300 abitanti), nonché le aree comprese nel Parco del Fiume Serio. Chiede una suddivisione dell'ampliamento delle fasce soggette a maggior rumore anche verso ovest verso il Comune di Bergamo. Chiede che la SACBO stanzi i fondi per le opere di insonorizzazione degli edifici, che venga attivata una rete di monitoraggio dei rumori sul territorio comunale con possibilità di ricezione in continuo dei dati presso gli uffici comunali, che vengano messa a dimora piante ad alto fusto lungo le recinzioni della zona est dell'aeroporto.

Legambiente Bergamo – Sottolinea la già attuale incompatibilità territoriale dell'aeroporto esistente, nonché il fatto che l'aeroporto è l'unico scalo "minore" intercontinentale e quindi autorizzato per i voli notturni; in tale situazione è inaccettabile l'incremento previsto dei movimenti totali ed in particolare di quelli notturni. Si ritengono poco fondati i miglioramenti della situazione acustica previsti dalle simulazioni del SIA.

Italia Nostra, Sezione di Bergamo – Nel merito della procedura in oggetto, chiede approfondimenti del SIA che è giudicato lacunoso per vari aspetti (rumore, inserimento territoriale, inquinamento atmosferico). Chiede la soppressione dei voli notturni.

Comitato Aeroporto di Orio al Serio / Lista Civica "La casa comune" di Seriate – Si critica il SIA che ha affrontato il rumore solo mediante simulazione e senza misure dirette. Si esprime opposizione all'incremento dei voli notturni, legati alle necessità del traffico merci. Si esprimono preoccupazioni per gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulle vicine zone abitate di Orio al Serio. Si evidenzia il problema di un'ulteriore aggravamento dei problemi del traffico, già oggi molto pesanti, conseguente alla realizzazione dell'accesso alla nuova area cargo. Si ricorda che a lato del parcheggio previsto e della strada di accesso all'area cargo, l'ultima variante al Piano di Zona (maggio 96) approvata dal Comune di Orio al Serio si prevede un'area edificabile di oltre 30.000 m² ad uso residenziale. Si esprimono preoccupazioni per la sicurezza della popolazione che vive negli insediamenti limitrofi all'aeroporto o siti nei con di volo. Si segnala la presenza, nelle zone interessate dai con di volo a 700 m di distanza dall'aeroporto, anche di un nuovo Centro Commerciale in fase di costruzione. Chiede un Osservatorio Pubblico che intervenga con un monitoraggio costante sullo sviluppo dell'aeroporto. Si giudica insufficiente la collinetta prevista dal progetto come barriera.

Comitato Aeroporto di Bergamo / Gruppo "Insieme per S.Tomaso" / Comitato di quartiere Campagnola (Bergamo) / Gruppo Consiliare 7.a Circoscrizione del Comune di Bergamo / Sez.

P.D.S. di Colognola (Bergamo) / Sez. Rifondazione Comunista di Grumello (Bergamo) / Sez. Verdi di Bergamo – Si critica il SIA che ha affrontato il rumore solo mediante simulazione e senza misure dirette. Ricorda come nel nuovo P.R.G. di Bergamo la realizzazione di un nuovo Ospedale sia previsto in una zona direttamente interessata dalle rotte di sorvolo. Esprime preoccupazione per la sottovalutazione da parte dello Studio di Impatto Ambientale, dei rischi da incidenti aeronautici, nonché per quelli derivanti dal cumulo dei fattori di pressione con quelli già esistenti. Denuncia l'eccessiva prossimità della nuova area cargo con l'abitato di Orio al Serio chiedendo una ricollocazione sul lato nord-est. Giudica insufficiente come mitigazione la collinetta prevista. Critica la scarsa efficacia delle attuali regole di decollo.

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

ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'aeroporto di Orio al Serio, presentato dalla Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A. in quanto si ritiene che, per la complessità che caratterizza la situazione determinatasi ad Orio al Serio, non possa essere richiesta alla sola SACBO S.p.A. la garanzia di realizzazione di un progetto di minimizzazione dell'impatto quale quello sinteticamente prefigurato, atteso il fatto che, per molte delle variabili critiche in gioco, le competenze di governo sono riconducibili alle responsabilità di altri enti istituzionalmente preposti. Conseguentemente, si ritiene necessaria l'attivazione di una conferenza programmatica tra tutti gli enti a diverso titolo competenti in materia, ove si precisi, anche sotto il profilo temporale, la sequenza complessiva delle azioni previste dalle diverse norme in materia di minimizzazione degli impatti, ed individui chiaramente i compiti e le responsabilità specifiche da ricondurre in capo all'ente gestore dell'Aeroporto;

per quanto riguarda gli impatti da inquinamento atmosferico:

- deve essere prodotto uno studio che approfondisca, rispetto alle risultanze delle "Integrazioni" fornite dal proponente, i potenziali rischi sanitari connessi all'incremento di NOx e COV prodotti dall'aeroporto, eventualmente in base a differenti lay-out del polo merci ed a differenti ipotesi di gestione del parco aeromobili;

per quanto riguarda i potenziali rischi da eventi incidentali:

- deve essere prodotto uno studio che quantifichi, secondo metodologie tecnicamente avanzate, le variazioni dei rischi incidentali prodotte dal nuovo assetto previsto dal Piano di Sviluppo, anche in funzione di differenti scenari di traffico aereo;

per quanto riguarda i rapporti con gli ecosistemi ed il territorio circostante:

- deve essere definita un'ipotesi compensativa direttamente collegata alle dimensioni delle superfici impermeabilizzate prodotte, sottratte alla produzione di ossigeno e di stoccaggio di carbonio;
- deve essere opportunamente trattata e risolta la questione del possibile sovraccarico sulla viabilità di accesso, anche in relazione alle decisioni che verranno prese relativamente alla viabilità al contorno;

si raccomanda, infine, ai Comuni interessati di non aggravare, consentendo la realizzazione di nuovi insediamenti in aree oggetto di servitù o potenzialmente rientranti nelle zone "B" o "C" del D.M. 31.10.97, gli impatti ed i rischi critici connessi alla presenza dell'aeroporto; si raccomanda peraltro di accelerare, per quanto in loro potere, quanto previsto dalle norme vigenti al fine di meglio definire



Ministero dell'Ambiente

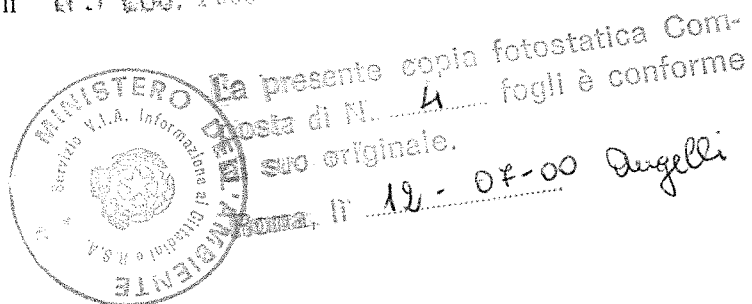
le condizioni di coesistenza con l'aeroporto; in particolare, oltre a quanto previsto specificamente dalle norme in materia di rumore aeroportuale devono essere accelerati:

- il completamento di quanto dovuto per l'attuazione completa della L.58/63 in materia di servitù aeroportuali, anche nelle finalità di tutela della sicurezza delle persone e dei beni;
- il completamento delle classificazioni dei territori comunali ai sensi della legge 26 ottobre 1995, n. 447, articoli 4, c. 1 a) e 6, c. 1 a);

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
 - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Lombardia;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla S.A.C.B.O. S.p.A., al Ministero lavori pubblici DICOTER, al Ministero dei trasporti Ufficio di Gabinetto, all'ENAC, all'ENAV e alla Regione Lombardia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 19.1 LUG. 2000



IL DIRETTORE GENERALE

Renzo V. Vignati