

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

**DI CONCERTO CON IL**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.....  
Omissis

.....

## **DELIBERA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

**Città di Seriate (BG):**

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

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

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

chiede che vengano approfonditi le seguenti tematiche:

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

**Comune di Grassobbio (BG):**

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

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

- installazione del radar e problematiche connesse;
- mitigazioni.

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

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

Richiede inoltre di fare chiarezza sui seguenti aspetti:

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

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

Chiedono:

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

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

Traffico:

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

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

#### Inquinamento acustico:

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

#### Inquinamento atmosferico:

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

#### Ambiente idrico:

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

#### Tasse rumore:

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

#### Piano del Verde:

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

**Provincia di Bergamo:**

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

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

## Evidenzia:

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

## Saranno necessari approfondimenti riguardo:

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

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

**Città di Seriate (BG):**

Richiede che:

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

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

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

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

**E S P R I M E**

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

**a) inquinamento acustico:**

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

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

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

**b) qualità dell’aria:**

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

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

**c) controllo del flusso luminoso:**

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

**d) verifiche di ottemperanza:**

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

**DISPONE**

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

Roma li 4 novembre 2003

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

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