



**AEROPORTO DI BERGAMO ORIO AL SERIO
PROCESSO PARTECIPATIVO PER LA DEFINIZIONE DEL
MASTER PLAN AEROPORTUALE AL 2030**

**DOCUMENTO
della
PARTECIPAZIONE**



INDICE

1. Premessa	3
2. Definizioni.....	4
3. Riferimenti normativi e best practice.....	5
4. La partecipazione	7
5. Selezione degli stakeholders.....	9
6. Processo partecipativo previsto dalla Policy ENAC	11
7. L'iter approvativo dei Piani di sviluppo aeroportuale	12
8. Il ruolo della Società di Gestione Aeroportuale	13
9. Piano originario delle attività inclusive	13
10. Time line effettiva del processo partecipativo sperimentale	14
11. Strumenti e procedure di partecipazione.....	14
12. Controdeduzioni ENAC alle osservazioni dei Comuni	15
13. Quadro di sintesi: recepimento delle osservazioni preliminari dei Comuni	24



1. Premessa

ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, riconosce nella partecipazione dei soggetti portatori di interessi pubblici **un metodo fondamentale per la formazione delle decisioni in occasione di grandi modificazioni del territorio** come quelle portate dalla realizzazione di un nuovo sistema aeroportuale o l'ampliamento di uno esistente.

ENAC intende la **partecipazione** quale massimo coinvolgimento della popolazione residente (nella loro rappresentanza in forma associata), delle formazioni sociali, degli attori economici, secondo caratteri di adeguata diffusione, continuità e strutturazione, nel rispetto delle esigenze di celerità e trasparenza del procedimento.

Con il presente documento, l'ENAC vuole rappresentare – con riguardo a un'iniziativa condotta in via sperimentale per **l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio** - le **modalità e gli strumenti** impiegati per promuovere la partecipazione dei c.d. "**stakeholder**" (di seguito *SH*) nella fase meta-progettuale deputata a **disegnare in modo condiviso il quadro ambientale e sociale** entro il quale definire lo **scenario di sviluppo dello scalo all'orizzonte temporale 2030**, con particolare riferimento a come questo si relaziona con il territorio circostante.

La sperimentazione operata all'interno dell'iter di approvazione in linea tecnica del piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo è stata condotta sulla base dei contenuti della "**policy ENAC per la partecipazione**", che vede proprio in questa iniziativa un banco di prova e una verifica sul campo per quel che riguarda la sua praticabilità ed efficacia; infatti, in esito a questa sperimentazione, si procederà con la pubblicazione delle suddette policy.

Dovendo necessariamente **sperimentare la corretta metodologia** per la gestione delle attività di inclusione attiva e tenuto conto della **tempistica** di approvazione del piano di sviluppo di Bergamo già in corso, in questa iniziativa si è scelto – come si descriverà meglio in seguito – di **coinvolgere gli SH "essenziali"**, ovvero le pubbliche amministrazioni aventi a vario titolo competenza o interessate dagli impatti generati dallo sviluppo dello scalo di Bergamo; queste sono la **Regione Lombardia**, la **Provincia di Bergamo** e i comuni di **Bergamo, Grassobbio, Azzano San Paolo, Seriate, Brusaporto, Bagnatica, Costa di Mezzate, Bolgare e Orio al Serio**.

L'attività di partecipazione svolta con gli SH selezionati si è concretizzata nelle seguenti **azioni**:

- **interlocazione** iniziale per sondare – tra gli SH Essenziali – l'interesse a partecipare;
- scambio di **informazioni** e dati relativi al quadro previsionale e progettuale da approvare;
- **riunione** di apertura e condivisione del Programma di partecipazione;
- integrazione della **documentazione** condivisa;
- invio **osservazioni** da parte degli SH coinvolti;
- analisi e **recepimento** delle osservazioni.

Le azioni – come l'intero processo partecipativo sperimentale – si inserisce all'interno dell'iter approvativo previsto dall'attuale quadro normativo: tale iter prevede:

- l'approvazione in linea tecnica del piano di sviluppo da parte di ENAC;
- la valutazione di impatto ambientale presso il MATTM;
- la conformità urbanistica presso il MIT.

ENAC si è impegnata con gli SH coinvolti a raccogliere i contributi provenienti dall'attività inclusiva sperimentale nel presente documento di sintesi – detto **Documento della Partecipazione** - contenente gli assunti di base rispetto ai quali è stata raggiunta una seppur parziale convergenza sulle scelte strategiche per lo sviluppo dell'aeroporto.

Tale Documento viene allegato alla documentazione a corredo dell'istanza per l'avvio della procedura di **valutazione di impatto ambientale** ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.152/2006.

2. Definizioni

Processi partecipativi

I processi partecipativi o decisionali inclusivi riguardano il coinvolgimento di enti, soggetti privati, associazioni o comuni cittadini nelle scelte compiute dalla pubblica amministrazione. Il processo di partecipazione, per essere efficace, deve, non solo basarsi sul confronto e il coinvolgimento degli attori locali ma appartenere ai soggetti coinvolti ed essere sentito proprio da tutti i partecipanti.

Il processo che viene messo in atto può essere definito inclusivo, perché cerca, appunto, di includere un certo numero di soggetti interessati a quel problema e di farli partecipare alle scelte.

Uno dei vantaggi del processo partecipativo è favorire la virtuosa attività di verifica delle condizioni di sostenibilità dello sviluppo del territorio.

Sviluppo sostenibile

Uno sviluppo sostenibile è quello che "soddisfa i bisogni dell'attuale generazione, senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri." (World Commission on Environment and Development, WCED, 1987).

Uno sviluppo è sostenibile quando assicura "il soddisfacimento della qualità della vita, mantenendosi entro i limiti della capacità di carico degli ecosistemi che la sostengono." (International Union for Conservation of Nature, IUCN, 1991); è sostenibile "uno sviluppo che offra servizi ambientali, sociali ed economici di base a tutti i membri di una comunità, senza minacciare l'operatività dei sistemi naturale, edificato e sociale da cui dipende la fornitura di tali servizi." (International Council for Local Environmental Initiatives, ICLEI, 1994).

Stakeholders

Per stakeholder (o attori – portatori di interessi e posizioni) si intendono coloro in grado di mobilitare risorse chiave (economiche, cognitive/culturali, politico-sociali) per il territorio e particolarmente collegate con la questione in discussione. Gli stakeholder possono essere suddivisi in tre macro-categorie:

- istituzioni pubbliche: enti locali territoriali (comuni, province, regioni, comunità montane, ecc.), agenzie funzionali (consorzi, camere di commercio, aziende sanitarie, agenzie ambientali, università, ecc.), aziende controllate e partecipate;
- gruppi organizzati: gruppi di pressione (sindacati, associazioni di categoria, partiti e movimenti politici, mass media), associazioni del territorio (associazioni culturali, ambientali, di consumatori, sociali, gruppi sportivi o ricreativi, ecc.);
- gruppi non organizzati: cittadini e collettività (l'insieme dei cittadini componenti la comunità locale).

Sindrome NIMBY (not in my back yard)

Con la sindrome NIMBY si indica un atteggiamento che si riscontra nelle proteste contro opere di interesse pubblico o non, che hanno, o si teme possano avere, effetti negativi sui territori in cui verranno costruite, come ad esempio grandi vie di comunicazione, cave, sviluppi insediativi o industriali, termovalorizzatori, discariche, depositi di sostanze pericolose, centrali elettriche e simili.

L'atteggiamento consiste nel riconoscere come necessari, o comunque possibili, gli oggetti del contendere ma, contemporaneamente, nel non volerli nel proprio territorio a causa delle eventuali controindicazioni sull'ambiente locale.

Sindrome D-A-D (decidi-annuncia-difendi)

Con l'acronimo DAD si descrive - con un'accezione negativa - la prassi di procedere con grosse modifiche del territorio con una logica "top-down" ovvero prendendo una decisione senza alcun confronto con gli stakeholders, annunciarla al pubblico senza prendere in considerazione i commenti emergenti e mettendosi in posizione di difesa rispetto alle contestazioni e alle critiche.

BAT (Best available techniques)

La BAT - ovvero migliore tecnologia disponibile – è intesa come quella in grado di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente nel suo complesso garantendo bassi livelli di emissione di inquinanti, l'ottimizzazione dei consumi di materie prime, acqua ed energia nonché un'adeguata prevenzione degli incidenti.

3. Riferimenti normativi e best practice

Agenda 21 - 1992

(letteralmente: cose da fare nel 21esimo secolo.) è un ampio e articolato "programma di azione" scaturito dalla Conferenza ONU su ambiente e sviluppo di Rio de Janeiro nel 1992, che costituisce una sorta di manuale per lo sviluppo sostenibile del pianeta "da qui al XXI secolo".

Carta di Aalborg – 1994.

La Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile (Carta di Aalborg) è stata approvata dalle 80 amministrazioni locali europee e dai 253 rappresentanti di organizzazioni internazionali, governi nazionali, istituti scientifici, consulenti e singoli cittadini, che hanno partecipato alla Conferenza europea sulle città sostenibili che si è svolta ad Aalborg, in Danimarca, dal 24 al 27 maggio 1994 in attuazione dell'Agenda 21. Tra gli articoli convenzionali c'è quello denominato "Partecipazione dei cittadini e della Comunità" volto alla formazione di un punto di vista comune per quanto riguarda un modello sostenibile di collettività attraverso un processo di partecipazione che coinvolga tutti i settori interessati.

Convenzione di Århus - 1998

La Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, nota come Convenzione di Århus, è un trattato internazionale volto a garantire all'opinione pubblica e ai cittadini il diritto alla trasparenza e alla partecipazione in materia ai processi decisionali di governo locale, nazionale e transfrontaliero concernenti l'ambiente.

Focalizzata sul rapporto tra il pubblico e le autorità pubbliche, è stata firmata nella città danese di Århus, il 25 giugno 1998 ed è entrata in vigore il 30 ottobre 2001. Al maggio 2013, essa è stata ratificata da 45 stati e dall'Unione europea. In Italia è stata ratificata con la legge n. 108 del 16 marzo 2001. La Convenzione richiede ai governi di intervenire in tre settori:

- garantire ad un pubblico il più vasto possibile (persone fisiche, giuridiche, associazioni, gruppi o organizzazioni) il diritto di accesso alle informazioni ambientali detenute dalle istituzioni e dagli organi comunitari;
- prevedere che le informazioni in materia ambientale siano messe a disposizione del pubblico attraverso banche dati elettroniche facilmente accessibili;
- prevedere la partecipazione del pubblico all'elaborazione di piani e programmi in materia ambientale da parte della Comunità.

Principio del buon andamento della Pubblica Amministrazione

Il principio del buon andamento della pubblica amministrazione, o più semplicemente della buona amministrazione stabilisce che l'attività della pubblica amministrazione, volta alla realizzazione dell'interesse pubblico, si conformi ai criteri dell'efficacia ed efficienza.

L'Art. 97 della Costituzione Italiana, dedicato alla Pubblica Amministrazione, individua alcuni principi fondamentali, ovvero l'economicità, la rapidità, l'efficacia, l'efficienza e il miglior contemperamento dei diversi interessi.

I processi partecipativi sono uno strumento innovativo della P.A. per assicurare il buon andamento.

Decreto Legislativo 152/2006 "Codice dell'Ambiente" - 2006

L'articolo 3-sexies del Codice dell'Ambiente, denominato "*Diritto di accesso alle informazioni ambientali e di partecipazione a scopo collaborativo*", riporta che "*...in attuazione della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e delle previsioni della Convenzione di Aarhus, ratificata dall'Italia con la legge 16 marzo 2001, n. 108, e ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195, chiunque, senza essere tenuto a dimostrare la sussistenza di un interesse giuridicamente rilevante, può accedere alle informazioni relative allo stato dell'ambiente e del paesaggio nel territorio nazionale*".

Tale previsione di carattere generale, all'interno dell'impalcato giuridico del Codice, si traduce nella necessità di assicurare la massima pubblicità nel caso di valutazioni di impatto ambientale (VIA) per le opere o di valutazioni ambientali strategiche (VAS) di piani e programmi (cfr. D.Lgs 152/06 – parte II – Titoli II e III). La parola " " è ripetuta ben 49 volte all'interno del testo del Codice dell'Ambiente.

D. Lgs 50/2016

In linea con le precedenti direttive e norme di settore, l'art. 22 del Decreto Legislativo 50/2016 "Codice dei contratti pubblici", denominato "*Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico*" introduce l'obbligo del ricorso all'istituto del dibattito pubblico per le grandi opere; inoltre introduce l'obbligo di garantire la massima pubblicità alla documentazione e agli esiti di tale processo partecipativo. Si attende la pubblicazione del DPCM contenente le specifiche riguardanti la gestione del dibattito pubblico.

Linee Guida del Governo

Nel marzo 2017 la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per il tramite del Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, ha pubblicato le Linee guida sulla consultazione pubblica in Italia. Anche ENAC ha rivisto la propria Policy in materia di partecipazione alla luce dei contributi delle Linee guida.

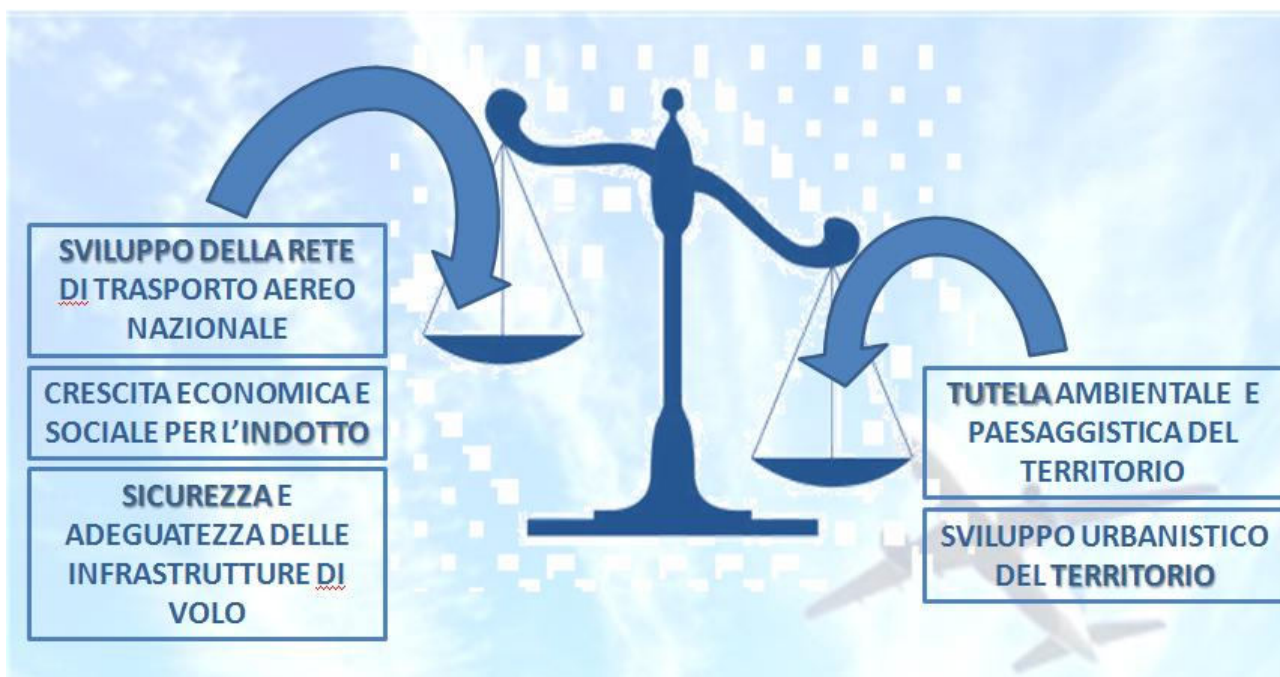
Decreto Legislativo 104/2017

In tempi più recenti, il D. Lgs. 104/2017, innovando il Codice dell'Ambiente, ha enfatizzato il coinvolgimento del pubblico e dei territori interessati dai progetti oggetto di VIA, attraverso l'INCHIESTA PUBBLICA.

Mission dell'ENAC

Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'Aviazione Civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente.

Il termine promuovere sottolinea che l'ENAC è uno dei principali attori dell'azione proattiva mirata a favorire lo sviluppo dell'Aviazione Civile. Occorre pertanto che tale azione sia perseguita attraverso un continuo sforzo di cooperazione e confronto con i soggetti coinvolti.



4. La partecipazione

Lo sviluppo infrastrutturale in Italia ha incontrato e continua ad incontrare continui ostacoli, ritardi, incertezze e tensioni sociali.

Inoltre, le perdite economiche dovute alla mancata realizzazione dell'opera, come i costi dovuti alla gestione dei dissidi e delle contestazioni, sono temi ancora non pienamente messi a fuoco che meritano senz'altro di essere approfonditi.

La progettazione di una grande opera civile di pubblica utilità, quale ad esempio un nuovo sistema aeroportuale, determina spesso opposizioni da parte del territorio che vanno gestite in maniera opportuna e qualificata in modo da fronteggiare le problematiche che il dissenso immancabilmente porta con se.

Alla base del dissenso c'è un atteggiamento studiato dai sociologi come una vera e propria sindrome, nota come NIMBY (Not In My Back Yard = non nel mio cortile), oggi sempre più diffusa nei vari strati della popolazione nazionale.

La letteratura scientifica conosce sin dagli anni '60 le ragioni, non solo ideologiche, per le quali i processi di trasformazione territoriale richiedono un approccio inclusivo, non fosse altro che per gli alti costi sociali di un approccio esclusivo (cfr. Bobbio, 1999).

Questo processo inclusivo negli anni è stato sintetizzato in una serie di azioni volte al coinvolgimento della popolazione alle scelte operate da chi amministra la cosa pubblica che ha preso il nome di "*partecipazione*" o percorso partecipativo.

I diversi gradi di un percorso partecipativo vengono spesso raffigurati ricorrendo all'immagine di una scala, a partire da quella descritta da *Sherry Arnstein* nel 1969. Più volte rielaborata, la così detta "*scala di Arnstein*" attribuisce valore positivo alla partecipazione. I gradini più bassi della scala, quelli in cui l'amministrazione pubblica rilascia oculatamente delle informazioni ai cittadini sul proprio operato, vengono indicati come tentativi di manipolare, trattare o placare l'opinione pubblica: Arnstein definisce questo livello di partecipazione «*just a window-dressing ritual*».

Risalendo la scala, i cittadini acquistano potere reale d'influire sulle decisioni e i cambiamenti che li riguardano. Se il livello più basso della scala è quello della assenza di partecipazione, espressione di una strategia politica efficacemente sintetizzata con il trinomio D-A-D «decidi-annuncia-difendi» (Ecosfera-Uspel, 2003), ai gradini appena superiori stanno, in successione gerarchica tra loro, informazione, consultazione e collaborazione

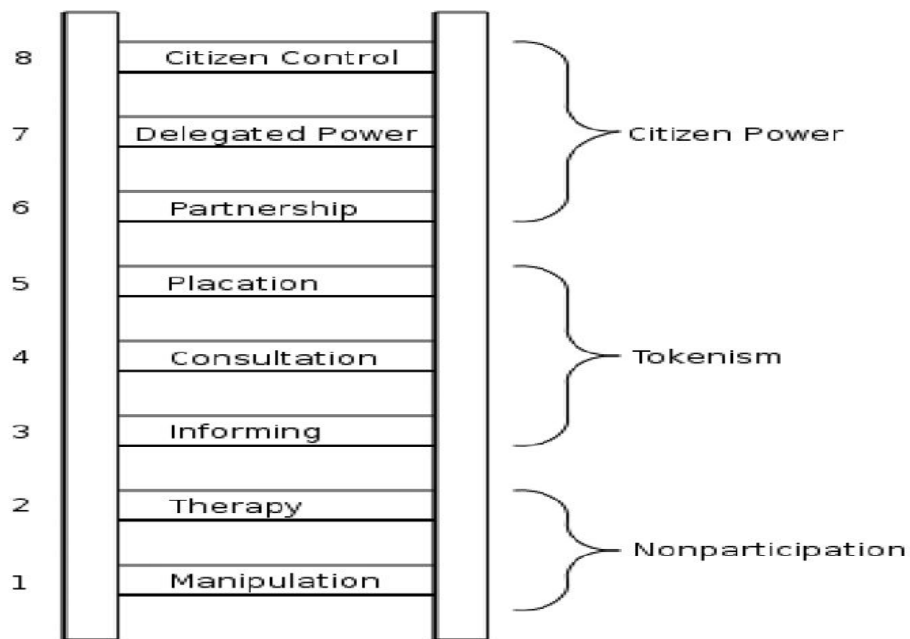


Figura 1 - la "scala di Arnstein" di Sherry Arnstein - 1969

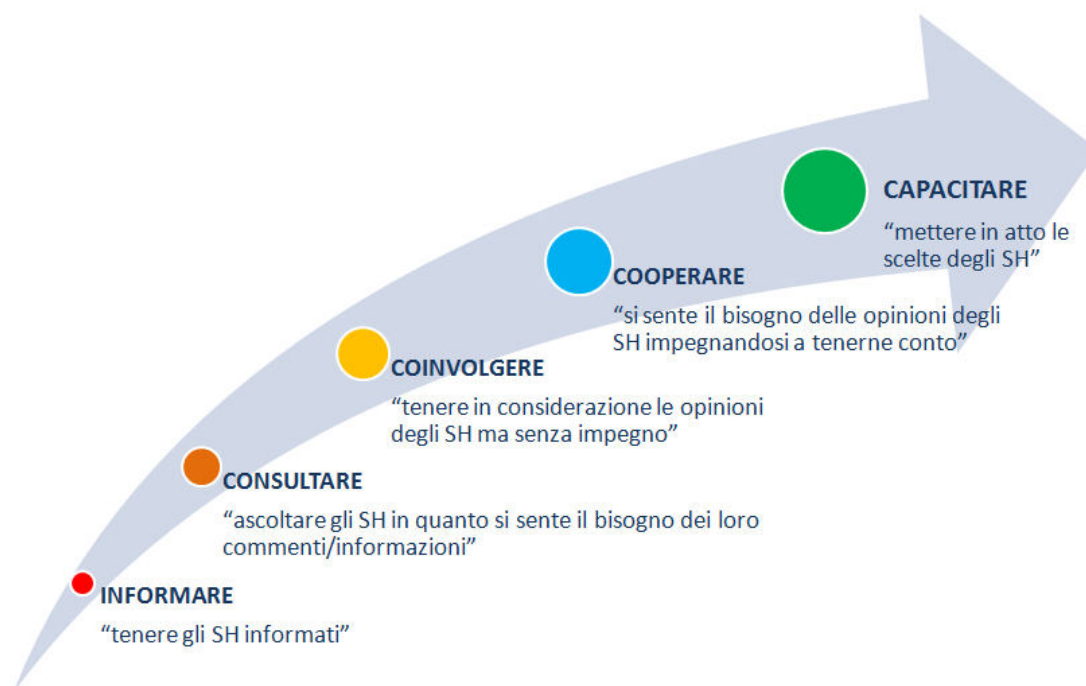


Figura 2 - elaborazione R. Lewanski da International Association of Public Participation

5. Selezione degli stakeholders

Un elemento determinante per la buona riuscita di un percorso di pianificazione partecipata è senz'altro la scelta dei soggetti da coinvolgere. Questo processo logico selettivo, che in ambito internazionale è noto come “*stakeholders engagement*”, non è affatto semplice come si potrebbe pensare:

In senso lato, si considerano SH nei processi partecipativi:

- le persone e le organizzazioni coinvolte in un processo decisionale;
- le persone e le organizzazioni su cui ricadono positivamente gli effetti della decisione;
- le persone e le organizzazioni interessate negativamente dagli effetti della decisione;
- le persone e le organizzazioni che forniscono beni e servizi legati all'oggetto della discussione;
- singoli cittadini, in quanto rappresentano interessi diversi e possono condizionare o incidere su scelte pubbliche.

Si possono individuare gli SH attraverso diverse metodologie; una di queste indica come principi per la loro identificazione la capacità di *influenza* e quella di *interesse* che essi sono in grado di esercitare.

La “*capacità di influenza*” dei singoli portatori di interesse è determinata dalla loro:

- dimensione;
- rappresentatività;
- risorse attuali e potenziali;
- conoscenze e competenze specifiche sul tema;
- collocazione strategica.

Il “*livello di interesse*” è stabilito da due fattori:

- l'incidenza della politica considerata rispetto alla sfera di azione e agli obiettivi del portatore di interesse individuato;
- iniziative di pressione che gli SH possono mettere in campo per promuovere o rivendicare i propri interessi o per favorire una propria partecipazione al processo decisionale.

Incrociando in una matrice influenza/interesse si ottengono tre categorie di SH:

		INFLUENZA	
		bassa	alta
INTERESSE	basso	X	<u>SH appetibili</u> categorie che è opportuno coinvolgere
	alto	<u>SH deboli</u> categorie che è doveroso coinvolgere	<u>SH essenziali</u> categorie che è necessario coinvolgere

Le possibili criticità legate ad una poco attenta selezione degli SH possono essere diverse:

- faziosità dello SH in quanto impegnato politicamente ad una determinata posizione politica e portatore di una posizione viziata da pregiudizio che non cambierà a prescindere dalla partecipazione;
- appartenenza di più SH ad una vera e propria “reti di affinità” che nega l’oggettività del singolo partecipante;
- scelta di SH definibili “abitudinari” della partecipazione, solo interessati a scovare interessi personali all’interno dell’attività di condivisione.

Di fatto si rischia di non avere sufficiente rappresentatività delle varie componenti sociali di un territorio rispetto a un piano da approvare o migliorare.

Come anticipato nei paragrafi precedenti – in considerazione del carattere sperimentale del processo promosso da ENAC e nelle more della definitiva approvazione delle relative Policy – sono stati coinvolti in questa iniziativa solo gli SH “Essenziali”, ovvero quelli aventi *alta influenza* e *alto interesse* che è “necessario” coinvolgere; su questi infatti ricadono sicuramente gli impatti (ambientali, socio-culturali ed economici) generati dallo sviluppo dell’Aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

Si sottolinea inoltre che i Comuni coinvolti sono anche membri effettivi e di diritto della Commissione Aeroportuale ex art. 5 D.M. 31.10.1197.



6. Processo partecipativo previsto dalla Policy ENAC

ENAC si impegna a svolgere il processo partecipativo legato alla pianificazione dello sviluppo dello scalo di Bergamo Orio al Serio, attraverso le seguenti fasi:

a. SH engagement:

utilizzando i criteri definiti nella policy dell'Ente sul tema, viene stilata la lista degli SH da coinvolgere nelle diverse fasi del processo partecipativo.

In seguito, viene inviata a ciascuno SH una comunicazione volta a sondare l'interesse a partecipare alle iniziative inclusive, registrandone poi i positivi riscontri.

b. Informazione:

sulla base del *preliminary report* per lo sviluppo dell'aeroporto, già valutato positivamente da ENAC, viene inviata agli SH che hanno dimostrato il loro interesse, una sintesi non tecnica dei contenuti del Master Plan, con una breve anticipazione del programma di attività per le quali potrebbero essere coinvolti.

Contemporaneamente, sul sito internet istituzionale ENAC e su quello della Società di Gestione viene resa pubblica la notizia dell'attivazione del processo partecipativo finalizzato alla definizione del Master Plan. L'informazione può essere poi ripresa e pubblicata anche sui siti internet degli SH che ritenessero utile farlo.

c. Consultazione:

consiste nell'organizzazione di incontri con gli SH differenziati a seconda dell'influenza e dell'interesse che esprimono; in tali occasioni si registrano preliminarmente le posizioni di ciascuno SH, registrando eventuali situazioni pregiudizievoli rispetto al buon esito del processo. In questa fase, specie con i c.d. "SH essenziali", possono essere formalizzate intese o protocolli a garanzia delle reciproche posizioni.

d. Coinvolgimento attivo – la Pianificazione Partecipata:

con particolar riguardo per i cd "SH deboli" o "SH appetibili" ENAC si impegna a favorire una lettura ed interpretazione delle necessità e vocazioni del territorio in chiave ambientale strategica, con lo scopo di valutare la sostenibilità socioeconomica e fisica degli interventi proposti.

Le attività di progettazione partecipazione potranno svolgersi mediante l'organizzazione di incontri, forum, laboratori di quartiere e territoriali, utilizzando metodologie di gestione appropriate (brain storming, Metaplan, Ascolto Attivo, matrici di priorità, indicatori, multimedialità, interviste, etc.).

e. Documento della partecipazione:

al termine della fase di coinvolgimento attivo, ENAC si impegna a predisporre un "documento della partecipazione" contenente la sintesi del lavoro di ascolto e mediazione condotto insieme agli SH; tale documento sarà citato nell'approvazione in linea tecnica e inviato come documentazione integrativa al MATTM per la VIA e successivamente al MIT per la procedura di conformità urbanistica.

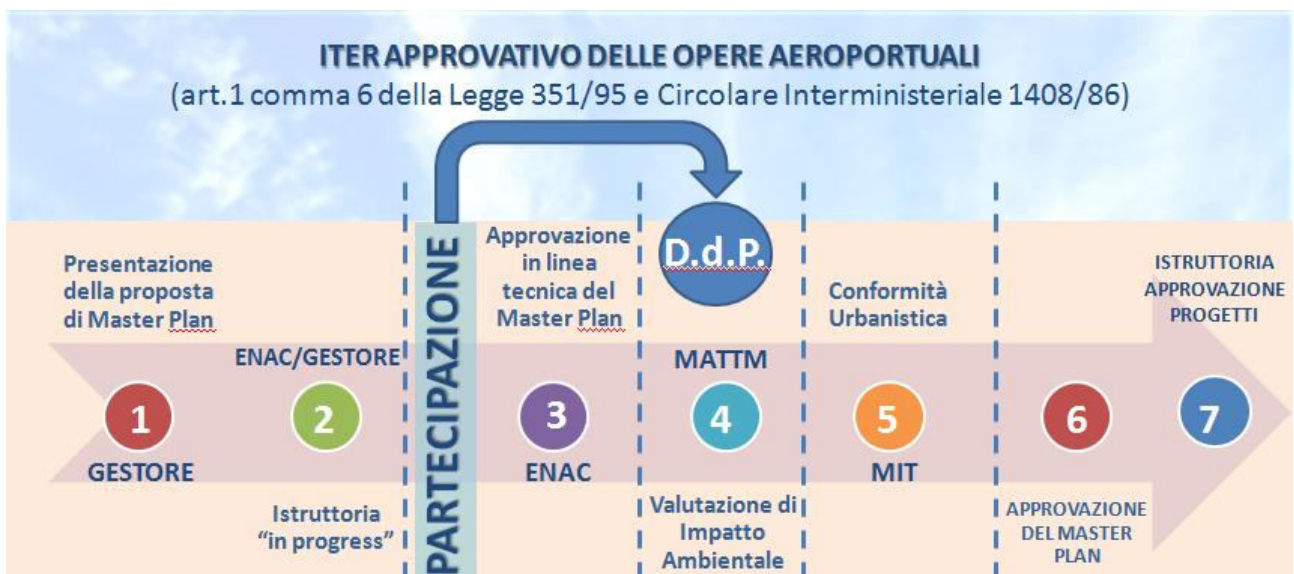
7. L'iter approvativo dei Piani di sviluppo aeroportuale

In base agli indirizzi programmatici condivisi con il MIT e il MATTM, nel settore aeroportuale, l'iter procedurale normato dagli art. 1 comma 6 della L.351/95 e dalla relativa Circolare del Ministero delle Infrastrutture 1408/96 prevede che l'ENAC esprima la propria approvazione tecnica sul Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato dal gestore e a seguire venga attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dei Beni Culturali ed Ambientali (MIBACT).

Proprio nella fase in cui l'ENAC ha ultimato la preliminare istruttoria tecnica, basata sulla bozza di Piano presentata dal gestore aeroportuale, è prevista l'attività di inclusione attiva degli SH. L'originario iter approvativo quindi, viene implementato con il processo partecipativo, raccogliendone gli esiti all'interno del Documento della Partecipazione (DdP) da presentare a corredo della domanda di attivazione della VIA.

Tale previsione, risulta in linea con i contenuti del D. Lgs 50/2016 e con il redigendo DPCM sul Dibattito Pubblico.

Resta comunque salva la facoltà per gli SH coinvolti di presentare osservazioni o pareri all'interno della procedura di VIA secondo le previsioni del D. Lgs 152/06.



8. Il ruolo della Società di Gestione Aeroportuale

Il processo partecipativo, al fine di essere preservato da accuse di parzialità o di conflitto di interesse, deve essere gestito e presieduto dall'ENAC (eventualmente con l'ausilio di facilitatori sempre provenienti dall'ambito della pubblica amministrazione); ciononostante la Società di Gestione fornisce ad ENAC tutto il necessario supporto tecnico per la conduzione del processo, specie attraverso la predisposizione del materiale divulgativo e informativo.

9. Piano originario delle attività inclusive

- TIPO DI ATTIVITA':
INFORMAZIONE e CONSULTAZIONE
- DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO PER LA REDAZIONE DEL MATERIALE INFORMATIVO:
Relazione Intermedia al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio come valutato da ENAC
- SH ESSENZIALI:
Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Amministrazioni locali (Comune di Orio al Serio, Comune di Bergamo, Comune di Grassobbio, Comune di Seriate, Comune di Brusaporto, Comune di Bagnatica, Comune di Azzano San Paolo)
- SH DEBOLI: *NON COINVOLTI AL MOMENTO*
- SH APPETIBILI: *NON COINVOLTI AL MOMENTO*
- STRUMENTI PARTECIPAZIONE:
lettera informativa SH ESSENZIALI
consegna agli SH della sintesi non tecnica predisposta dal Gestore
riunioni con SH ESSENZIALI (una per ogni SH selezionato)
documento finale di partecipazione (consultazione)
- TEMPISTICA:

intero processo	4 mesi;
parere su MP Intermedio	entro settembre 2015;
informativa potenziali SH	entro ottobre 2015;
convocazione riunioni SH ESSENZIALI	entro ottobre 2015;
redazione del documento finale	entro dicembre 2015;
avvio VIA	entro gennaio 2016.

10. Time line effettiva del processo partecipativo sperimentale

- Giugno 2015 – espressione ENAC di un parere preliminare sul Piano;
- Gennaio 2016 – invio note informative e inviti alla Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comune di Orio al Serio, Comune di Bergamo, Comune di Grassobbio, Comune di Seriate, Comune di Brusaporto, Comune di Bagnatica, Comune di Azzano San Paolo;
- Gennaio 2016 – riunione con le competenti direzioni della Regione Lombardia e con i Sindaci dei Comuni coinvolti;
- Marzo 2016 – invio delle osservazioni da parte dei Comuni coordinati dal Sindaco di Bergamo, anche in rappresentanza della Provincia di Bergamo;
- Aprile 2016 – Giugno 2017 – istruttoria e recepimento delle osservazioni dei Comuni;
- Giugno 2017 – comunicazione a Regione Lombardia, Provincia di Bergamo e Comuni coinvolti dell'esito della procedura di partecipazione;
- Luglio 2017 - Approvazione in linea tecnica del Piano di sviluppo che recepisce le osservazioni pertinenti e condivise.

11. Strumenti e procedure di partecipazione

Sono di seguito riportati alcuni esempi di strumenti e procedure di partecipazione che ENAC valuta come applicabili di volta in volta all'attività di pianificazione partecipata.

- *Forum settoriali e multistakeholder*
- *Gruppi di lavoro/workshop/laboratori tematici*
- *Brainstorming*
- *Focus Group*
- *Simulazioni e giochi di ruolo*
- *Visite sul campo*
- *Analisi SWOT partecipata*
- *Open Space Technology*
- *European Awareness Scenario Workshop-EASW*
- *Planning for Real*
- *GOPP (Logical Framework)*

Per la procedura in parola, ENAC ha utilizzato, come strumento di inclusione degli SH Essenziali, solo le **riunioni di presentazione e condivisione** dei temi propri dello sviluppo dello scalo di Bergamo Orio al Serio.

12. Controdeduzioni ENAC alle osservazioni dei Comuni

Si riportano di seguito gli estratti della lettera di osservazioni al Piano di sviluppo presentato nella procedura di partecipazione (riportate nei riquadri), inviata dal Sindaco di Bergamo come capofila dei comuni coinvolti.

Segue ciascuna osservazione presentata, il commento riguardante l'ammissibilità della stessa.

1) In termini di sviluppo del processo di formazione ed approvazione del Nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, il coinvolgimento delle amministrazioni locali richiede l'accoglimento preliminare della richiesta di avvio dell'iter della nuova zonizzazione acustica. In via prioritaria gli enti locali coinvolti chiedono che il processo di formazione ad approvazione

del nuovo PSA avvenga alla luce di dati certi e fissati da una zonizzazione acustica approvata secondo un idoneo iter di legge. Come già manifestato in occasione dell'incontro con Enac, si ritiene necessario che il PSA e la zonizzazione acustica procedano quantomeno in parallelo ed in modo integrato. Oltre a ciò, nelle more dell'approvazione del PSA e della zonizzazione acustica, si dovrebbero adottare quantomeno "misure di salvaguardia". Infatti, poiché il PSA è uno strumento di pianificazione, fino alla sua approvazione occorre salvaguardare lo stato di fatto attuale, evitando che, nel frattempo, vi sia uno sviluppo non pianificato e, quindi, incontrollato. Inoltre, diversamente procedendo, i dati di partenza del PSA sarebbero falsati dallo sviluppo, anche notevole, che avverrebbe nelle more della sua approvazione. Si sottolinea, in merito, come non possa essere demandato al gestore aeroportuale (soggetto privato) il controllo dello sviluppo dell'aeroporto in questa fase.

Per quanto sopra si ritiene che la redazione della zonizzazione acustica debba avvenire utilizzando come studio di base quanto assunto per l'elaborazione della zonizzazione acustica aeroportuale annullata dal TAR.

In data 14 Novembre 2017 è stato presentato alla Commissione aeroportuale ex DM 31.10.1997 il documento "Impianto metodologico ed orientamenti preliminari", contenente i concetti informativi sulla scorta dei quali si procederà alla redazione della proposta di Piano e del relativo Rapporto preliminare ambientale ex articolo 13 comma 1 del DLgs 152/2006 e smi.

In esito alla condivisione da parte di detto organismo del citato documento, si è proceduto alla finalizzazione del Rapporto preliminare ambientale ed alla sua presentazione presso l'Autorità competente, rappresentata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dando così formalmente avvio al processo di VAS della proposta di Piano di zonizzazione acustica aeroportuale, in conformità con quanto disposto dal Consiglio di Stato con sentenza 1278 del 12.03.2015.

Si ritiene che quanto sopra rammentato attesti non solo l'avvenuto accoglimento dell'osservazione presentata, quanto anche l'effettuazione di concreti passaggi volti all'avvio del processo di pianificazione / valutazione ambientale della zonizzazione acustica, si può pertanto affermare che le istanze espresse dalle Amministrazioni locali abbiano trovato pieno soddisfacimento.

2) Sempre in termini di metodo, la costruzione del documento sottoposto ai Comuni andrebbe ribaltata, in coerenza con i reali driver di sviluppo dell'aeroporto. Si suggerisce la seguente sequenza:

- previsioni del traffico aereo;
- progettazione ambientale;
- stima degli effetti economici;
- accessibilità e sosta;
- layout al 2030.

Si recepisce la richiesta e si adeguano le prossime presentazioni ai Comuni.

3) Si osserva come il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Nazionale degli Aeroporti - PNA (depositato da ENAC presso il Ministero dell'Ambiente il 30.11.2015 con richiesta di avvio procedura di VAS) per lo scalo di Bergamo riporti in Tabella 3-6 uno scenario di traffico al 2030 con i seguenti volumi (in mln di passeggeri): min. 10,8, med. 11,5, max. 13,5, mentre la presentazione del PSA in corso di stesura, indica per il medesimo scalo uno scenario di traffico al 2030 con 14,06 mln di passeggeri.

Benché a pagina 32 della presentazione si legga che la previsione di traffico al 2030, indicata nel PSA, *"si allinea con quanto previsto dal Piano Nazionale Aeroporti"*, la rappresentazione dei dati sopradescritta evidenzia come tale previsione del PSA (da considerarsi strumento attuativo del PNA) sia superiore al dato di traffico massimo indicato nello strumento di pianificazione generale nazionale.

E' obbligo quindi che la previsione del PSA venga ricondotta almeno entro i limiti del PNA.

A seguito dell'incontro di condivisione citato, le previsioni di traffico sono state nuovamente verificate aggiornandole alle ultime informazioni disponibili. Le proiezioni ottenute stimano un numero di passeggeri al 2030 pari a 13,75 milioni, attestandosi così sullo scenario massimo previsto dal PNA.

In particolare le previsioni di traffico sviluppate dalla Società di gestione sono state elaborate utilizzando metodi di previsione indicati e richiesti da ENAC, oltre che dalla letteratura di settore, in particolare con riferimento alle linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO "Manual on Air Traffic Forecasting". Le previsioni di traffico si allineano con lo scenario massimo assunto dal Piano Nazionale degli Aeroporti ai fini della definizione delle strategie di sviluppo.

A tale riguardo, si sottolinea che i dati di traffico riportati nel PNA con riferimento ai volumi attuali ed a quelli previsionali (orizzonte 2030) sono stati elaborati nel 2013 prendendo a riferimento i dati consuntivati dello stesso anno (pari a 8,4 mln). Se per alcuni contesti aeroportuali l'intercorso periodo di due anni dalle prime stime non avrebbe significative ripercussioni sull'aggiornamento delle previsioni, nel caso di Bergamo Orio al Serio, il delta temporale risulta particolarmente significativo. Nel corso del biennio, infatti, lo scalo ha subito un incremento del volume di passeggeri movimentati tale da modificare in maniera apprezzabile le previsioni, che si attestano ai valori della massima previsione elaborata nel 2013. Come ovvio, nelle previsioni condotte nell'ambito del PSA la Società di gestione ha fatto riferimento a questo ultimo dato.

4) Sempre riguardo alle previsioni del traffico aereo e alle sue conseguenze ambientali, si ritiene che l'obiettivo dichiarato a pag.23 del documento ("Lasciare invariato il volume della popolazione ad oggi esposta al rumore aeronautico, pur incrementando il volume del traffico aereo") non sia sufficiente. L'obiettivo dev'essere quello di conciliare lo sviluppo dell'aeroporto con il miglioramento della situazione ambientale. Il sostegno dei territori a qualunque previsione di crescita è dunque subordinato alla previsione - supportata da dati attendibili - che durante l'applicazione del PSA il volume della popolazione esposta al

rumore aeronautico ed il livello del medesimo tendano a ridursi rispetto alla situazione attuale. Non è cioè sufficiente che questo risultato sia ottenuto alla data del 2030, alla conclusione del PSA. E' necessario che questo accada costantemente, sin dall'orizzonte di più breve periodo. Tale richiesta è supportata dal fatto che negli anni 2014 e 2015 la popolazione esposta al rumore aeronautico è aumentata e che le previsioni di impatto acustico inserite nel precedente PSA (approvate con decreto di Via nel 2003) si sono dimostrate sottostimate già nel primo quinquennio e totalmente sbagliate al 2015. Oltre a ciò si evidenzia la necessità di porre attenzione al tema dell'inquinamento atmosferico generato dall'aumento del traffico aereo che produce effetti sui territori più vicini al sedime.

L'armonizzazione delle esigenze di adeguamento dello scalo alla futura domanda di traffico con l'ottimizzazione del rapporto che sotto il profilo ambientale intercorre tra l'aeroporto ed il suo territorio costituisce una delle prestazioni - obiettivo assunte nella progettazione del PSA.

In coerenza con tale obiettivo, la Società di gestione ha espressamente operato la scelta di procedere, in modo contemporaneo ed integrato, allo sviluppo del PSA ed a quello dello SIA.

Tale scelta, consentendo la costante verifica degli effetti ambientali delle scelte progettuali assunte e la loro eventuale rimodulazione, costituisce lo strumento primario mediante il quale la Società di gestione intende perseguire l'obiettivo dell'armonizzazione delle esigenze infrastrutturali e di quelle ambientali, e, di per stessa, garanzia dei risultati ottenuti.

In linea con tale approccio, nell'ambito dell'elaborazione dello SIA, sono in corso degli studi acustici modellistici, redatti mediante software di calcolo riconosciuti a livello internazionale, che stanno prendendo in esame non solo la configurazione finale, quanto anche scenari temporali intermedi.

A tale riguardo, anticipando quanto dettagliato nelle risposte ai seguenti punti 7 e 13 della presente nota, si evidenzia che al fine di conseguire una sempre maggiore ottimizzazione degli effetti acustici del traffico aereo, la Società di gestione sviluppato set di strategie di azione all'interno delle quali, in coerenza con la politica gestionale sino ad oggi attuata da detta società, sono previsti interventi di protezione dei ricettori che dovessero risultare maggiormente esposti. Detti interventi, così come le altre strategie elaborate, saranno documentate ed analizzate all'interno del redigendo SIA.

Analogamente, anche per quanto concerne l'inquinamento atmosferico, sono stati elaborati degli studi modellistici, sempre mediante l'utilizzo di software di calcolo riconosciuti a livello internazionale.

5) La previsione di forte crescita del traffico passeggeri nel periodo 2015-2020 (da 9,79 a 11,55 milioni) accompagnata dalla previsione che nello stesso periodo cresca anche il traffico courier (da 121.000 a 137.000 tonnellate) è chiaramente in contrasto con gli obiettivi ambientali dichiarati. Non è immaginabile infatti una crescita di oltre 10.000 movimenti (da 76.000 a 86.500) nel periodo se non a prezzo di un peggioramento delle condizioni ambientali a cui sono sottoposte le comunità dell'intorno aeroportuale.

6) In breve: si ritiene che la prospettata crescita del traffico passeggeri possa avvenire (sin dall'anno in corso) solo a condizione di una progressiva rinuncia ad una quota significativa del traffico merci notturno (cargo + courier), che si aggiunga alla progressiva cancellazione dei movimenti notturni (23-6), caratterizzati da forte impatto acustico (moltiplicatore 10). In ogni caso, il volume di popolazione esposta al rumore (> 60 DB) dovrà essere pianificato anno per anno, in calo rispetto alla situazione di partenza. Non è infatti condivisibile che a questo risultato si pervenga solo a fronte di una riduzione del traffico merci concentrata nell'ultimo lustro abbracciato dal PSA (2025-2030).

Unitamente alle riproiezioni per il traffico passeggeri sono state aggiornate le stime delle previsioni di movimentazione courier condivise nell'incontro con le Amministrazioni. Stanti gli ultimi dati a disposizione le tonnellate di merci prevedono una continua riduzione nel tempo a partire dal 2015.

In particolare si prevede un calo generalizzato dei movimenti, dei movimenti courier, in particolar modo notturni che per i quali è stato ipotizzato un dimezzamento rispetto a quanto registrato nel 2015.

È atteso che tale rimodulazione, unitamente ad ulteriori soluzioni identificate all'interno del redigendo SIA ed allineate per la componente acustica a quanto allo studio della Commissione Aeroportuale, permetteranno la sostenibilità dell'attività infrastrutturale e delle condizioni ambientali a cui sono sottoposte le comunità dell'intorno aeroportuale.

7) Il conseguimento dell'obiettivo di sostenibilità ambientale è in larga misura – secondo il PSA – affidato ad un contenimento del livello di emissione sonora, ovvero ad una progressiva sostituzione degli aeromobili di Ryanair con nuovi Boeing 737-800 MAX, meno rumorosi di circa il 40%. Tale previsione appare però formulata in termini totalmente aleatori: le informazioni sono tratte dal "sito ufficiale di Ryanair"; per circa 100 aeromobili si tratterebbe di un acquisto "opzionale"; e quanto alla loro prospettiva di impiego sullo scalo di Orio, il documento di presentazione del PSA si limita ad affermare che "considerando il ruolo primario rivestito da Ryanair tra i vettori operanti su BGY, è lecito ritenere che un progressivo rinnovo della flotta (possa avvenire) sino ad arrivare al 50% dei velivoli al 2030". E' evidente che le prospettive di sostenibilità del PSA non possono essere affidate a variabili così aleatorie, né essere delegate ad autonome scelte dei diversi vettori operanti sullo scalo di Orio, ma devono essere oggetto di impegni precisi (misurabili e verificabili) da parte di SACBO (sarà necessario, ad esempio, prevedere, in uno con la zonizzazione acustica, sanzioni anche economiche in favore dei comuni dell'hinterland in caso di violazione delle prescrizioni del PSA e delle soglie di rumore che saranno previste nella zonizzazione acustica).

Anche la previsione dell'eliminazione totale dei decolli per pista 28 dopo le 23 (che consente una riduzione importante di popolazione coinvolta nelle curve isofoniche) non è supportata da impegni precisi soprattutto a fronte di una crescita del traffico aereo. A tal

riguardo negli ultimi anni tali voli per varie necessità sono continuati, come documentato nei report predisposti dalla società.

L'ottimizzazione delle prestazioni aeroportuali in termini di popolazione interessata dal rumore aeronautico costituisce uno degli obiettivi assunti nell'ambito della progettazione del PSA.

L'approccio assunto ai fini del raggiungimento di tale obiettivo, che quindi costituisce un preciso impegno della Società di gestione, si fonda sulla definizione di un set di strategie di azione, tra loro differenti per ambito di intervento, la cui diversa modulazione, attualmente in fase di implementazione, consentirà il rispetto di detto impegno.

Tali ambiti riguardano la sorgente di impatto, ossia gli aeromobili, i bersagli di impatto, cioè i ricettori abitativi e sensibili, nonché le vie di propagazione (rotte e procedure di volo), il modello di esercizio (distribuzione del traffico aereo per periodo diurno e notturno) ed il modello operativo (modalità di utilizzo delle infrastrutture di volo).

Per ciascuno di tali ambiti sono state elaborate una o più strategie di azione, valutandone, sempre mediante l'ausilio di studi modellistici, l'efficacia in termini di raggiungimento dell'obiettivo assunto.

Per quanto specificatamente attiene al rinnovo della flotta aeromobili di Ryanair, giova ricordare che tale circostanza trova fondamento, oltre che nei comunicati ufficiali del vettore e di Boeing, nella rilevanza che lo scalo di Bergamo Orio al Serio riveste nella strategia commerciale di Ryanair la cui incidenza sul totale del traffico operato dallo scalo orobico, è difatti pari a circa l'80%.

Inoltre, occorre altresì ricordare come l'impegno mostrato dalla Società di gestione nel perseguimento dell'obiettivo di armonizzare le esigenze aeroportuali con il miglioramento del clima acustico, trovi testimonianza nelle azioni di protezione dei ricettori maggiormente esposti che, già negli scorsi anni, detta società ha attivato e che, qualora risultassero necessarie, si impegna a sviluppare con conseguente individuazione dei connessi oneri ed impegni economici. In tal senso, all'interno dello SIA, oltre alla documentazione ed analisi del complesso delle diverse strategie di azione alle quali la Società di gestione intenderà ricorrere al fine di garantire il raggiungimento del suddetto obiettivo, sarà prestata particolare attenzione a quella concernente gli interventi sui ricettori, arrivando ad una loro puntuale identificazione e quantificazione.

8) Le opere di mitigazione e compensazione non sono quantificate né tantomeno definite con precisione nel documento di presentazione del piano, mentre appare necessario definirle anche in termini di valore economico così come puntualmente risultano definiti gli altri indicatori.

A tale riguardo si ritiene necessario il totale recupero delle opere di mitigazione e delle prescrizioni previste dal VIA del 2003, realizzate solo in parte.

A fronte del considerevole sviluppo degli ultimi 15 anni, che non era stato previsto e, quindi, nemmeno pianificato, sarebbe più ragionevole un PSA che si occupi preliminarmente di rendere compatibile con il territorio l'attuale sviluppo dello scalo, prima di valutare se sia possibile per il territorio sopportarne altro.

Le opere di compensazione e mitigazione sono state quantificate e indicate negli elaborati del PSA, anche se non illustrate nella presentazione ai Comuni, per necessità di sintesi. Nel SIA sono riepilogate le mitigazioni e compensazioni previste.

9) Quanto all'impatto economico dell'aeroporto, si richiede una più chiara declinazione delle stime riguardanti l'occupazione. Anche in questo caso, gioverebbe conoscere l'andamento e la specifica delle componenti dei dati lungo il periodo abbracciato dal PSA, e non solo alla data del 2030, nonché conoscere gli effetti sul numero di addetti delle diverse variabili industriali considerate dal piano (aumento del traffico passeggeri, progressiva e consistente riduzione del traffico cargo/courier).

Il tema degli effetti economici di un'opera in progetto, ancorché non esplicitamente considerato nell'iter di valutazione ambientale e nella connessa normativa, nel caso di un'infrastruttura aeroportuale certamente rappresenta un elemento centrale, proprio in ragione delle peculiarità che connotano detta tipologia infrastrutturale.

Al fine di inquadrare correttamente il tema, prima di entrare nel merito si ritiene necessario dare conto - seppur sinteticamente - di alcune grandezze che di prassi sono utilizzate negli studi socio-economici.

In breve, nel caso specifico delle infrastrutture aeroportuali, gli effetti economici da queste indotti sono distinti in tre componenti, rappresentate dagli "effetti diretti", a loro volta articolati in "in site" ed "off site", dagli "effetti indiretti" e dall'"indotto".

Nello specifico, per quanto riguarda gli effetti diretti e segnatamente quelli "on site", detti effetti sono quelli derivanti dalle attività economiche presenti all'interno del sedime aeroportuali, quali, a titolo esemplificativo, operatori aeroportuali, spedizionieri, bar e negozi; gli effetti diretti "off site" sono quelli che scaturiscono da attività direttamente connesse alla presenza dell'aeroporto, ma collocate al di fuori del suo perimetro. Gli "effetti indiretti", invece, sono quelli prodotti dagli acquisti presso terzi, effettuati dalle imprese incluse nella stima degli effetti diretti, mentre, infine, con il termine "indotto" si intendono gli effetti derivanti dalla spesa per consumi da parte degli occupati "diretti" ed "indiretti".

Sempre secondo la letteratura di settore, l'entità di tali distinte componenti, misurabili in valore aggiunto ed in numero di addetti, è proporzionale al volume di traffico passeggeri movimentato

dallo scalo, secondo un rapporto addetti/milioni di passeggeri che ovviamente dipende dai fattori di specificità di ciascun singolo aeroporto.

Entrando nel merito dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e, nello specifico, della quantificazione degli effetti economici prodotti in termini di addetti, secondo le risultanze degli studi condotti dall'Università di Bergamo sulle scorse annualità, detto rapporto risulta pari a 584 addetti per gli effetti diretti on site ed a 1.635 addetti per quelli diretti off site; per gli effetti indotti, il rapporto che lega numero di addetti e passeggeri movimentati è invece pari a 777, mentre in ultimo per l'indotto risulta eguale a 902.

Pur approssimando per difetto detti rapporti, con riferimento ai dati attuali, l'incremento dei passeggeri stimato dal PSA2030 per l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e rispetto al quale sono stati calibrati gli interventi infrastrutturali in detto Piano previsti ai fini di una loro gestione ottimale, porterebbe ad un incremento degli addetti diretti on site di circa il 48%, al 2020, il 60%, al 2025, ed il 67% al 2030.

Parimenti, gli effetti diretti off site conseguenti a detto incremento, sempre misurati in termini di addetti, vedrebbero un incremento alle tre succitate annualità, rispettivamente pari al 54%, al 66% ed al 73%.

Relativamente agli effetti indiretti, i valori di incremento degli addetti rispetto a quelli attuali sono stimabili in 42% (2020), 53% (2025) e 60% (2030).

Infine, per quanto attiene all'indotto, l'incremento di addetti risulterebbe pari al 57% (2020), al 69% (2025) ed al 77% (2030) del valore attuale.

In termini complessivi, sempre rispetto all'attualità, l'incremento di addetti conseguente all'aumento di passeggeri che l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio potrebbe movimentare grazie agli interventi previsti dal PSA2030 risulterebbe eguale al 52%, per il 2020, al 63%, per il 2025, ed al 70%, per il 2030.

Per quanto concerne la distribuzione territoriale degli effetti sopra riportati, a tal riguardo delle informazioni rappresentative discendono dal Piano degli spostamenti casa – lavoro, aggiornato nello scorso Dicembre 2017, da Sacbo SpA.

Come documentato nel citato documento, circa il 10% degli addetti di Sacbo SpA è domiciliato entro un raggio di cinque chilometri dall'aeroporto, ossia all'incirca entro l'anello definito dalla SS470 dir.; all'interno di detto raggio ricadono le aree urbane dei comuni di Orio al Serio, Azzano San Paolo, Stezzano, Zanica, Grassobbio, Brusaporto, Seriate, Pedrengo, Gorle e, in parte, di Bergamo.

Tale valore sale invece al 40% se si considera una fascia di distanza leggermente più ampia, ossia quella dei dieci chilometri dall'aeroporto, corrispondente all'incirca alla distanza intercorrente tra lo scalo e Costa di Mezzate.

Se poi si considera un raggio ancora più ampio, arrivando all'incirca ai caselli dell'A4 di Trezzo sull'Adda, ad Ovest, e di Palazzolo sull'Oglio, ad Est, la percentuale degli addetti supera il valore del 60%.

Come si evince da quanto sin qui riportato risulta possibile affermare che, se in termini generali i rapporti economici intercorrenti tra aeroporto e territorio possono essere efficacemente rappresentati con una serie di cerchi concentrici centrati sullo scalo, nel caso in specie detti rapporti sono costituiti da un primo cerchio che si fonda saldamente sul contesto locale e che detta strutturazione potrà trovare ulteriore e significativo giovamento da quella tendenziale crescita della domanda di traffico dello scalo, che gli interventi e le opere previste nel PSA2030 sono rivolti a gestire secondo standard rispettosi delle norme di sicurezza e dei livelli prestazionali definiti dalla letteratura di settore.

10) In ordine alla "Progettazione ambientale del PSA" – ovvero all'articolato programma quadro finalizzato a "costruire un processo di sempre maggiore identificazione tra aeroporto e territorio", illustrato alle pagg. 27-30 del documento, l'opinione degli amministratori coinvolti è che sia preferibile e prioritario che SACBO investa per la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale attese dal territorio, nonché per la realizzazione di opere pubbliche (scuole, parchi, luoghi di ricreazione, ecc) finalizzate a compensare i disagi collegati all'inquinamento acustico e ad aumentare il benessere della popolazione.

E' inoltre necessario che tali opere "compensative" vengano realizzate da SACBO in aree diverse e distinte da aree già sub concesse in uso agli enti locali in attuazione del P.S.A. vigente, sulle quali peraltro i medesimi enti hanno provveduto, con proprie risorse, a realizzare opere pubbliche ed interventi di riqualificazione ambientale, quali ad esempio le aree poste a nord-ovest del sedime aeroportuale, al limitare dell'abitato di Orio al Serio (parcheggio pubblico di Via De Amicis e parco pubblico di Largo XXV Aprile/Via Collodi), ricomprese dallo schema di pag.4 in ambiti di "riqualificazione" e "compensazione".

Proprio in tale ambito il nuovo PSA localizza un accesso (5 Accesso nord-ovest) di cui non è chiara la funzione e l'impatto del traffico che tale localizzazione genererà sull'abitato di Orio al Serio.

Parimenti per quanto riguarda il territorio amministrativo di Grassobbio nel caso in cui vengano acquisite le aree contrassegnate dal punto 2 di pag. 5, ad oggi destinate a standard pubblici quali verde e parcheggi, è necessaria che la loro sottrazione all'uso pubblico venga adeguatamente compensata con idonei interventi.

Sempre in territorio del Comune di Grassobbio, l'aumento del traffico veicolare come indicato a pag. 9, con conseguente localizzazione di parcheggi a lunga sosta, comporta la necessità di riqualificare la viabilità esistente.

In merito alle compensazioni, negli elaborati del PSA si trova ampia descrizione degli interventi previsti.

In merito all'accesso a Nord Ovest da Orio al Serio all'area merci e servizi aeroportuali nord, va evidenziato che trattasi di un "accesso di sicurezza" e non di accesso principale all'aeroporto.

In merito alle aree da acquisire, verrà riconosciuto all'Ente proprietario –come ad ogni altro terzo- il valore economico di mercato delle aree, che sarà monetizzato; l'Ente sarà quindi in grado di provvedere alla sostituzione delle aree o ad altri interventi che possano ribilanciare gli standard pubblici di verde e parcheggi.

11) in ordine al tema della tutela delle acque è necessario che il Piano preveda tutte le misure necessarie per salvaguardare tale componente ambientale.

In coerenza con l'approccio multidisciplinare ed integrato assunto alla base della progettazione del PSA ed in linea con la prassi seguita dalla Società di gestione anche in occasione della recente realizzazione dei piazzali Nord, il tema della gestione delle acque meteoriche di dilavamento e, con esso, quello della tutela delle acque superficiali e sotterranee hanno costituito uno degli ambiti di lavoro affrontati nel progetto.

Per tutte le nuove infrastrutture di volo sono state difatti sviluppate le reti di raccolta delle acque ed i presidi idraulici finalizzati al loro trattamento.

12) Per quanto riguarda l'accesso all'aeroporto, è auspicabile che il PSA – d'intesa con il Ministero dei Trasporti - che recentemente ha stanziato 8 milioni di euro per la progettazione esecutiva del collegamento ferroviario tra Bergamo e l'aeroporto - contenga previsioni più accurate riguardo ai tempi di realizzazione di tale opera, alla tipologia del servizio che ne potrà derivare (es. treni veloci Milano Centrale –Bergamo – Aeroporto) e all'investimento che SACBO è pronta ad affrontare per il co-finanziamento dell'opera. Sarebbe altresì utile conoscere la "ratio" delle previsioni di ripartizione modale (pag. 11 del documento) e le conseguenze della realizzazione del collegamento ferroviario sul complesso delle altre opere infrastrutturali (aree di sosta, accessi viari, ecc.) a partire dalla modifica attesa dei carichi veicolari;

ENAC e SACBO hanno supportato e supportano lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ancorché vada sottolineato come il PSA recepisca il progetto di accesso ferroviario all'aeroporto, ma che tale collegamento ferroviario rimane autonomo e di competenza di Ente terzo, e solo l'Ente competente è chiamato a garantire certezze in merito alle previsioni e ai dati più accurati che vengono richiesti.

Ciò detto, allo stato attuale risulta possibile affermare che il nuovo collegamento ferroviario Bergamo-Aeroporto si delinea come intervento la cui prossima realizzazione si fonda su presupposti consistenti.

Nello specifico, relativamente alla copertura finanziaria dell'intervento, nel 2016, a seguito della stipula del Contratto di Programma parte Investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), è stato previsto lo stanziamento dei fondi di bilancio 2017 per la progettazione definitiva di tale collegamento, mentre, in ragione dell'aggiornamento del Contratto di Programma RFI/MIT, si prevede lo stanziamento dei fondi per la progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera che troverà copertura nel 2019/2020.

Sotto il profilo dell'avanzamento nell'iter di progettazione, la soluzione progettuale elaborata da RFI, che prevede un collegamento diretto ad "antenna", a doppio binario, di estesa pari a circa 4,5 chilometri, è stata oggetto di condivisione con i vari soggetti a diverso titolo coinvolti, quali SACBO SpA e Provincia di Bergamo, attraverso una serie di incontri di cui gli ultimi tenutesi nel Novembre e nel Dicembre 2017.

Il PSA conferma di riservare l'area utile alla realizzazione della stazione, così come le necessarie opere di collegamento tra la stazione e il terminal, ma NON prevede la realizzazione né della linea ferroviaria né della stazione ferroviaria.

Per quanto concerne la stima degli effetti sulla ripartizione modale determinati dall'attivazione del collegamento ferroviario, sulla scorta delle risultanze derivanti dallo studio trasportistico condotto nell'ambito del PSA, si precisa che detto intervento influirà soprattutto sulla riduzione della quota percentuale relativa all'accesso con autobus/pullman, dirottando tale domanda a favore della modalità su ferro. In tal senso, nel dimensionamento delle aree a parcheggio si è ritenuto opportuno mantenere invariato nel tempo lo standard di riferimento.

13) Infine risulta altresì necessario siano previste e ne sia data evidenza all'interno del P.S.A., misure di mitigazione dei possibili impatti prodotti sul territorio anche dalla distribuzione delle funzioni e delle attività aeroportuali all'interno del sedime aeroportuale. La localizzazione a nord dell'Area merci Nord e del nuovo piazzale aeromobili (punti 6 e 14 schema di pag. 4) ad esempio, dovrà essere accompagnata da interventi che garantiscano la mitigazione di eventuali effetti negativi sul vicino abitato di Orio al Serio.

La contemporaneità ed integrazione esistente tra lo sviluppo del PSA e quello dello SIA hanno consentito di poter individuare, sin dalle fasi iniziali della progettazione, quegli ambiti tematici e spaziali per i quali si è ritenuto opportuno intervenire mediante interventi di mitigazione e, più in generale, di inserimento ambientale.

In ragione di detto approccio risulta possibile affermare che il PSA dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio si configura come esempio di progettazione ambientale integrata in quanto, al medesimo tempo, contempla non solo l'assetto fisico e funzionale dello scalo, quanto anche il progetto delle


opere infrastrutturali ed edilizie, delle modalità di gestione di alcuni temi aventi particolare rilevanza ambientale, quali ad esempio quello delle acque meteoriche, e degli interventi di inserimento ambientale lato sensu, definendo, per ciascuno di tali aspetti, un preciso onere economico che la Società di gestione si impegna a sostenere.

Per quanto nello specifico attiene agli interventi di mitigazione ed inserimento, il quadro di detti interventi, già definito in via preliminare in sede di PSA, sarà specificato e potrà essere ulteriormente implementato nell'ambito della finalizzazione dello SIA. Il novero ed il merito di detti interventi potranno essere poi dettagliati nell'ambito degli iter procedurali di valutazione ambientale e compatibilità del Piano mediante specifici momenti di condivisione.

Entrando nel merito degli interventi di mitigazione connessi alla localizzazione dell'area merci in vicinanza dell'abitato di Orio, quanto affermato rende evidente come tale tema è stato e sarà ulteriormente affrontato nell'ambito della redazione del PSA e dello SIA.

Infine, preme indicare che lo **Studio di Impatto Ambientale (SIA)** che accompagna il PSA 2030 **riporta al suo interno (Parte 1, cap. 7.4 Il rapporto Proponente – Collettività locali: il percorso partecipativo) una sezione dedicata alle osservazioni presentate dalle Amministrazioni** ove viene ripreso quanto già sintetizzato nel presente documento e riportati **riferimenti più specifici alle parti dello SIA ove la tematica è stata trattata.**

13. Quadro di sintesi: recepimento delle osservazioni preliminari dei Comuni

OSSERVAZIONE	TEMA	RECEPIMENTO	
1	Allineamento tra Piano di Sviluppo e Zonizzazione acustica aeroportuale		Accolta
2	Documentazione condivisa		Accolta
3	Previsioni di traffico al 2030		Accolta
4	Rapporto tra crescita del traffico prevista e popolazione interessata da impatti		Parzialmente accolta
5	Tempistica del <i>fase out</i> del traffico notturno Cargo		Parzialmente accolta
6	Tempistica del <i>fase out</i> del traffico notturno Cargo		Parzialmente accolta
7	Riduzione della sorgente sonora aeroportuale (rotte e flotta)		Accolta
8	Opere di mitigazione e compensazione		Accolta
9	Studio degli impatti economici		Accolta
10	Compensazioni, espropri		Accolta
11	Tutela ambientale, acque		Accolta
12	Collegamento ferroviario, stazione aeroportuale		Accolta
13	Mitigazioni ambientali area Nord		Accolta