



5,1  
*[Handwritten signature]*

*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 2998 del 19/04/2019

Piano	<b>ID VIP 4029</b> <b>Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 - Aeroporto "il Caravaggio" di Bergamo Orio Al Serio</b> <b>Istruttoria di V.A.S. - Rapporto preliminare (ex art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</b>
Autorità procedente	
Proponente:	ENAC

*[Extensive handwritten notes and signatures surrounding the table, including the name 'ter' and various initials]*

## **La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare la Parte seconda concernente “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*”;

**VISTI** gli artt.11-18 del Titolo II “*La valutazione ambientale strategica*”, Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che regolano il procedimento di valutazione ambientale strategica inteso come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l’elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l’espressione di un parere motivato, l’informazione sulla decisione ed il monitoraggio*”;

**VISTO** l’art.10, comma 3 del Titolo I, Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che dispone che “*La VAS e la VIA comprendono le procedure di valutazione d’incidenza di cui all’articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all’allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997 e la valutazione dell’autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della valutazione d’incidenza oppure dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza*”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la domanda presentata dall’ENAC con nota prot.n.38131-P del 11/04/2018 per l’avvio della procedura di VAS – Fase di Scoping, ai sensi dell’art.13, comma 1 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. relativamente al piano/programma “*Piano di zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M.31 ottobre 1997 – Aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio*”;

**PRESO ATTO** che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.8552/DVA del 12/04/2018;

**PRESO ATTO** che con la domanda ENAC individuava i seguenti soggetti competenti in materia ambientale da consultare:

- Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile;
- Provincia di Bergamo – Settore ambiente;
- Comune di di Azzano San Paolo;
- Comune di Bagnatica;
- Comune di Bergamo;
- Comune di Bolgare;

- Comune di Brusaporto;
- Comune di Costa di Mezzate;
- Comune di Grassobbio;
- Comune di Orio al Serio;
- Comune di Seriate;
- Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Lombardia;
- Agenzia di Tutela della Salute Provincia di Bergamo;

**VISTA** la nota prot.n.43138-P del 24/04/2018, acquisita con prot.n.9608 del 24/04/2018, con la quale ENAC trasmette la domanda e gli allegati anche al Ministero dei Beni e delle attività Culturali e Del Turismo - Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio;

**VISTA** la nota prot.n.43141-P del 24/04/2018, acquisita con prot.n.9609 del 24/04/2018, con la quale ENAC comunica i termini relativi alla fase di consultazione;

**PRESO ATTO** che la DVA con nota prot.n.10096/DVA del 02/05/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.1682/CTVA del 02/05/2018, ha comunicato l'avvio delle consultazioni e la pubblicazione del Rapporto Preliminare presentato dall'ENAC con la per l'avvio della procedura di VAS - Fase di Scoping, ai sensi dell'art.13, comma 1 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati:

- Rapporto Preliminare, ed gli allegati grafici relativi a

Cod.	Titolo	Scala
T.01	Ambito di studio	1:20.000
T.02	Carta degli usi in atto	1:20.000
T.03	Carta delle previsioni trasformative dei PGT	1:20.000
T.04	Carta della Sensibilità attuale	1:20.000
T.05	Carta della Sensibilità previsionale	1:20.000
T.06	Carta della Sensibilità complessiva	1:20.000

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**CONSIDERATE** e **VALUTATE** le seguenti osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (nel seguito SCA):

ID	SCA	Riferimenti MATM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
1	Regione Lombardia	Prot. 0017598 del 27.07.2018	1. DG Territorio e Protezione civile - Struttura Giuridica per il territorio e la VAS osserva che:  1.a «Il Rapporto Ambientale non dovrà limitare la valutazione dell'individuazione dell'intorno aeroportuale e delle zone di rispetto A, B, C ai soli effetti sulla popolazione»  1.b «Il Rapporto Ambientale dovrà approfondire ed analizzare le strategie regionali nonché gli atti di pianificazione e di programmazione di competenza regionale, provinciale e comunale in

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number 3 di 21.]*

ID	SCA	Riferimenti MATM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
			<p>relazione ai sistemi territoriali e paesistico-ambientali compresi nell'intorno aeroportuale, al fine di assicurare la coerenza delle previsioni di Piano con la pianificazione e la programmazione vigente»</p> <p>1.c «Relativamente agli indicatori di confronto, di analisi e di target individuati, si chiede di integrarli con altri che tengano conto delle componenti ambientali presenti sul territorio interessato al fine del monitoraggio ambientale del Piano»</p> <p>1.d «Il Rapporto Ambientale dovrà contenere un'analisi di coerenza interna che consenta di comprendere le modalità attuative delle azioni previste dal Piano (strumenti previsti, norme, tavole, ecc.)»</p> <p>1.e Ai fini della redazione del Rapporto Ambientale si suggerisce di considerare ed utilizzare alcuni riferimenti metodologici, ritenuti validi, dandone elencazione</p> <p>2. DG Ambiente e Clima – UO Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, con specifico riferimento agli aspetti relativi al rumore, osserva che:</p> <p>2.a «Dovrà essere fornita la stima della popolazione nell'intorno aeroportuale, quale definito dal dm 31 ottobre 1997, fornendo anche il dato disaggregato per zona dell'intorno medesimo e per Comune» e con specifico riferimento alla zona B</p> <p>2.b «Dovranno essere indicati tutti gli edifici ricadenti in zona B dell'intorno aeroportuale con precisazione della destinazione d'uso»</p> <p>2.c «Dovrà essere indicato se in zona C dell'intorno aeroportuale ricadano edifici la cui destinazione d'uso non è funzionalmente connessa con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali»</p> <p>2.d «Dovranno essere indicate le estensioni areali dell'intorno aeroportuale e delle sue zone»</p> <p>2.e «Dovranno essere riportati i valori degli indici Ia, Ib, Ic di cui al decreto ministeriale 20 maggio 1999 con i dati di input utilizzati per la loro determinazione»</p> <p>3. Agenzia di Tutela della Salute (ATS) Bergamo – Dipartimenti di Igiene e Prevenzione Sanitaria, condiviso l'approccio metodologico contenuto nel RPA, per quanto attiene alla Salute Pubblica, sottolinea l'importanza delle prescrizioni contenute nella nota ASL, trasmessa a Regione Lombardia con prot. n.U0020485 del 19.02.2015, ai fini della definizione del "Quadro complessivo delle azioni di ottimizzazione" ed osserva che:</p> <p>3.a «Ai fini del monitoraggio periodico si ritiene necessario l'uso di indicatori ambientali e sanitari mirati, da individuare in collaborazione con ATS di Bergamo»</p>
2	Comitato Cittadini di Azzano San Paolo per l'Aeroporto	Prot. 18216 del 06.08.2018	<p>Il Comitato, a valle della ricostruzione del processo di VIA di cui è stato oggetto il PSA2003 e degli attuali livelli di traffico aereo che connotano lo scalo, richiede:</p> <p>1. Interruzione dell'aumento dei voli</p> <p>2. «Adozione di un "piano di rientro" mediante la distribuzione dei movimenti aerei che superano i limiti fissati dal PSA-VIA del 2003 nell'ambito del Sistema Aeroportuale Lombardo»</p>

ID	SCA	Riferimenti	Sintesi contenuti osservazione
		MATTM - DVA	
			3. «Adozione di procedure che evitino virate in decollo a quote che sfiorano i limiti di legge»
3	ISPRA	Prot. 17079 del 23.07.2018	<p>I. Con riferimento agli aspetti generali ISPRA osserva che:</p> <p>I.a «L'ambito della VAS è definito dalla norma di riferimento [e in tal senso] la VAS deve accompagnare l'elaborazione del Piano supportando la definizione delle scelte di piano mediante la valutazione dei possibili effetti su tutti gli aspetti ambientali che possono essere interessati, [nonché] del contributo del Piano al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità»</p> <p>I.b Nel Rapporto Ambientale dovranno essere meglio documentate le modalità di confronto tra le alternative di Intorno aeroportuale e di conseguente selezione della Soluzione di Piano. Nello specifico, per ciascuna di dette alternative sarà necessario «valutare i possibili effetti sull'ambiente [...] e quindi confrontarle tra loro anche sulla base di tali effetti», individuando «indicatori in grado di misurare gli effetti stimati»</p> <p>I.c Nel Rapporto Ambientale dovranno essere forniti chiarimenti in merito alla metodologia di processo di VAS adottata e segnatamente in ordine a «definizione degli obiettivi specifici di Piano», «costruzione dello scenario di riferimento» e «confronto tra le alternative sulla base anche dei possibili effetti significativi sugli aspetti dell'ambiente, previsti dall' Allegato VI alla Parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., che possono essere interessati»</p> <p>I.d In merito alla "soglia minima di esercizio", «sarà quindi necessario approfondire le motivazioni di carattere sociale ed economiche che sono considerate accompagnate dall'analisi degli effetti sull'ambiente che derivano dalla "Soglia minima di esercizio"»</p> <p>I.e In merito alle modalità di misurazione degli effetti, «sarà opportuno che gli effetti ambientali stimati siano misurati con indicatori idonei a descriverli e valutarli», assunto che «la normalizzazione può essere una elaborazione aggiuntiva, se opportuna, per facilitare il confronto tra alternative». In tal senso, «si ritiene necessario richiedere ulteriori chiarimenti riguardo alla costruzione degli indicatori di confronto e di analisi che correlano la popolazione esposta a differenti effetti, con la domanda di traffico soddisfatta e potenziale»</p> <p>I.f «Sarà opportuno integrare i principali atti e documenti che si ritiene di assumere a riferimento [tra cui]</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Settimo programma d'azione per l'ambiente (Decisione n. 1386/2013/UE del 20/11/2013) "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta", la Strategia Nazionale per lo Sviluppo approvata dal Governo e dal CIPE il 22/12/2017</li><li>- Riferimenti di livello regionale</li><li>- Atti relativi anche agli altri aspetti che possono essere interessati dagli effetti del Piano quali la salute umana (il Piano Nazionale della Prevenzione 2014-2018), fauna e avifauna, qualità dell'aria»</li></ul> <p>I.g In merito alle modalità di caratterizzazione del Contesto territoriale di riferimento, «la caratterizzazione del contesto ambientale e territoriale [...] deve essere dettagliata e riguardare tutti gli aspetti, oltre la popolazione umana, che possono essere interessati dal Piano,</p>

*[Handwritten signatures and notes]*

5 di 21

ID	SCA	Riferimenti MATTM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
			quali le aree naturali presenti, le aree agricole, qualità dell'aria, biodiversità, beni culturali...»; in tal senso, ISPRA indica la «necessità di considerare tutti gli aspetti dell'ambiente, previsti dall'Allegato VI alla Parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che possono essere interessati».
			1.h In merito al monitoraggio, «nel Rapporto ambientale dovrà essere definito il sistema di monitoraggio ambientale del Piano con cui assicurare il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano»; in tal senso sono elencati i contenuti da affrontare nell'ambito della redazione di detto sistema di monitoraggio.
			2. Con riferimento agli aspetti relativi alla «componente rumore» ISPRA osserva che:
			2.a In merito allo schema generale di processo, «si ritiene opportuno che sia approfondito l'iter del processo delineato, anche mediante la descrizione dei diversi passaggi in relazione alle prescrizioni legislative che li governano e che siano descritti con adeguato dettaglio la struttura e i contenuti della proposta di piano»
			2.b In merito al quadro pianificatorio di riferimento, si ritiene necessario menzionare il Piano regolatore aeroportuale vigente dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, nonché il nuovo piano di sviluppo aeroportuale ed i Piani di Azione previsti dal D.lgs. 19 agosto 2005, n.194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale", riferiti all'agglomerato di Bergamo e all'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio. Inoltre, è ritenuto «necessario garantire l'accurata descrizione delle classificazioni acustiche dei territori comunali relative alle aree adiacenti all'infrastruttura aeroportuale»
			2.c In merito all'inquinamento acustico, si ritiene opportuno «considerare, oltre agli effetti sulle persone, anche quelli riguardanti gli ulteriori ambiti citati» nella definizione di detto concetto, contenuta nell'art. 1 L447/95
			2.d In merito alle modalità di determinazione dell'ambito di influenza geografico, si ritiene che la sua ampiezza «debba essere tale da comprendere, oltre a tutte le eventuali alternative di potenziali intorni aeroportuali, in modo da consentirne la comparazione, anche le aree esterne a queste»
			2.e In merito alle modalità di costruzione delle Alternative di intorno aeroportuale preliminare, si ritiene «tenere conto del piano regolatore aeroportuale e degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e inserirli nel processo delineato»
			2.f In merito alle modalità di stima della sensibilità del Contesto di riferimento, si ritiene necessario un affinamento della metodologia adottata, «ponendo particolare attenzione nei riguardi dei ricettori sensibili e in particolare degli edifici scolastici presenti»
			3. Con riferimento agli aspetti relativi alla «componente fauna ed avifauna» ISPRA osserva che:
			3.a In merito all'ambito tematico rispetto al quale operare la caratterizzazione e la stima degli effetti, ai fini della stesura del Rapporto Ambientale «si raccomanda pertanto di considerare potenziali ricadute del Piano sulla componente faunistica, con

ID	SCA	Riferimenti MATTM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
			<p>particolare attenzione agli eventuali effetti su avifauna e chiroterteri».</p> <p>3.b In merito sempre all'analisi del contesto territoriale di riferimento, «si chiede pertanto di dettagliare e meglio definire l'ambito di influenza del Piano stesso, al fine di permettere una più accurata valutazione dell'interferenza del Piano rispetto ad aree protette ed in generale a siti di importanza funzionale per la fauna»</p> <p>3.c In merito al quadro pianificatorio di riferimento, «si raccomanda la verifica del rispetto degli obiettivi prioritari di interesse regionale e sovra-regionale come riportati nel Piano Territoriale Regionale, Obiettivo tematico 'Ambiente', con particolare attenzione per le specie faunistiche minacciate, [nonché] l'analisi di coerenza con il Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR)»</p> <p>4. Inoltre, al fine di contribuire al processo di VAS e di fornire elementi utili alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, ISPRA riporta la sintesi della relazione su "Aeroporti e qualità dell'aria", redatta da esperti di ISPRA</p>
4	Parco Regionale del Serio	Prot. 16358 del 16.07.2018	<p>L'Ente Parco richiede:</p> <p>1. Inserimento nel Rapporto Ambientale di «una specifica sezione dedicata al Parco Regionale del Serio e agli specifici impatti dell'aeroporto sull'area protetta e sulla vicina riserva naturale di Malpaga Basella»</p> <p>2. Documentazione di «dati periodici di monitoraggio dei principali impatti ambientali»</p> <p>3. «Ipotizzare e concordare con il Parco possibili studi e azioni volti a meglio conoscere e valorizzare il patrimonio naturalistico ambientale tutelato»</p> <p>4. «Coordinare con Regione Lombardia e il Parco le azioni previste nell'ambito del progetto integrato Life Gestire 2020 azione A.9»</p>
5	Associazione Colognola per il suo futuro	Prot. 16307 del 16.07.2018	<p>L'associazione osserva che:</p> <p>1. In merito alla partecipazione della popolazione alla procedura VAS l'iter proposto nel procedimento in oggetto è incoerente con la normativa di riferimento</p> <p>2. In merito alla procedura di valutazione di impatto ambientale ed a quella di conformità urbanistica relative al Piano di sviluppo aeroportuale, il Rapporto preliminare ambientale non fa cenno a dette due procedure ed ai relativi atti; in tal senso l'Associazione riporta l'elenco di detti atti, evidenziandone i passaggi ritenuti più significativi</p> <p>3. In merito agli effetti acustici dell'attività aeroportuale, il «Comune di Bergamo che, approvando la zonizzazione del 2010, aveva autorizzato il declassamento del quartiere di Colognola ad area di rispetto aeroportuale, nel 2013 ha responsabilmente rivisto la propria posizione ed ha approvato all'unanimità un o.d.g.» dei quali sono sintetizzati i passaggi ritenuti più significativi</p> <p>4.a In merito al contesto territoriale al suo stato attuale ed in particolare alla macro-area Sud, detta macro-area presenta «un unico corridoio non urbanizzato, quello tra Colognola ed Azzano San Paolo, che potrebbe essere riservato al sorvolo degli aerei [e che] le sperimentazioni in atto evidenziano tuttavia una certa difficoltà a</p>

ID	SCA	Riferimenti MATM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
			<p>seguire tale traiettoria e gli aerei in decollo continuano di fatto a sorvolare Colognola». Relativamente alla macro-area Nord, questa risulta «la più densamente abitata e l'unico corridoio che consente di ridurre l'impatto acustico è quello già percorso dalla vecchia rotta 220, che lambiva i quartieri residenziali di Campagnola, Colognola e S. Tommaso (dove il rumore supera i 60 decibel) senza tuttavia condannare all'invivibilità un intero quartiere ed i suoi siti sensibili»</p> <hr/> <p>4.b In merito al contesto pianificato ed alle previsioni di trasformazioni, «si deduce che il territorio cittadino è già così densamente urbanizzato che non è opportuno programmare nuove costruzioni». A tal riguardo, l'Associazione rileva che «il Pgt abbia voluto preservare, ad est dell'autostrada, un corridoio verde dove far passare gli aerei»</p> <hr/> <p>5. In merito agli aspetti procedurali relativi alla valutazione, «sembrerebbe opportuno e necessario prevedere un meccanismo di controllo, indipendente dal proponente e dal precedente, in grado di evidenziare e superare le criticità del modello proposto, affinché sia veramente assicurata la compatibilità ambientale dell'attività aeroportuale»</p> <hr/> <p>6. In merito agli obiettivi di Piano, ognuno di detti obiettivi è fatto oggetto di specifiche osservazioni</p> <hr/> <p>7. in merito agli strumenti di pianificazione ed al preuso del territorio, esiste una copiosa normativa e giurisprudenza in merito alla regolamentazione dei limiti acustici di immissione per i siti sensibili, al diritto alla salute, nonché di pubblicazioni scientifiche concernenti le correlazioni intercorrenti tra esposizione al rumore e danni alla salute umana</p> <hr/> <p>8. In merito all'individuazione dello scenario di minimo impatto, si ritiene che «per la minimizzazione delle persone esposte a livelli di rumore superiori ai 60 dB, è assolutamente necessario diversificare le rotte», nonché «applicare rigorosamente le regole internazionali ICAO» e, segnatamente, «due procedure standard per i decolli, obbligatorie per i voli civili a livello mondiale», identificate nella NADP1 e NADP2</p> <hr/> <p>9. In merito al clima acustico di origine aeroportuale, è possibile rilevare «pesante impatto acustico che subiscono i quartieri ad ovest, ma soprattutto il quartiere di Colognola»</p> <hr/> <p>10. In merito ai problemi di sicurezza, nel Rapporto preliminare ambientale «non si fa alcun cenno ai problemi connessi alla sicurezza»</p> <hr/> <p>11. In merito alla creazione dell'intorno aeroportuale, «vive preoccupazioni genera la procedura seguita per costruire gli Scenari di riferimento»</p> <hr/>

6	Comune di Orio al Serio	Prot. 16109 del 12.07.2018	<p>Il Comune osserva che:</p> <hr/> <p>1. In merito alle finalità del processo di VAS, detto processo per sua natura «deve mirare al raggiungimento dell'equilibrio fra i due obiettivi: da un lato la tutela della salute dei cittadini e la vivibilità del territorio e dall'altro il mantenimento della competitività dello scalo»</p> <hr/> <p>2. In merito all'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale, «si condivide quanto espresso dal Comune di Azzano San Paolo e si segnala la necessità di inserire fra tali soggetti l'ATS»</p> <hr/>
---	-------------------------	----------------------------	---

ID	SCA	Riferimenti	Sintesi contenuti osservazione
		MATM - DVA	<p>3. In merito a quanto disposto dall'articolo 3 co. 1 let. m) della L447/95, c. d. "Legge Quadro sull'inquinamento acustico", e nello specifico relativamente a quanto riportato al punto 3 del citato articolo con riferimento "all'individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto", «fra le attività aeroportuali, in particolare relativamente alle fasi di decollo o di atterraggio devono necessariamente essere comprese anche tutte le attività di manovra connesse, fra cui a titolo esemplificativo si citano le attività di rullaggio degli aeromobili»</p> <p>4. In merito ai fattori che concorrono a determinare l'effetto acustico delle attività aeroportuali e, nello specifico, relativamente a quanto a titolo esemplificativo riportato circa le prestazioni del Boeing 737 Max, si ritiene necessario «assumere quale dato di riferimento la reale tipologia degli aeromobili che compongono la flotta operante sullo scalo di Orio al Serio e le relative emissioni sonore»</p> <p>5. In merito ai dati rilevati dal sistema di monitoraggio acustico, riportati alla tabella 6-3 del Rapporto preliminare ambientale, «si ritiene opportuno che la stessa venga ampliata con l'inserimento dei dati relativi alle annualità 2016 e 2017»</p> <p>6.a In merito all'applicazione della metodologia di classificazione del contesto territoriale secondo categorie e tipologie di usi in atto, desunte dalla banca dati DUSAF (banca dati di Regione Lombardia per il monitoraggio dell'uso del suolo), si ritiene che «per il caso in esame di Orio al Serio, sia inappropriato definire il livello massimo di antropizzazione della Aree Urbane, quale "Tessuto residenziale mediamente denso" e modulare la scala dei livelli di antropizzazione del territorio assumendo questo valore come valore massimo»</p> <p>6.b In merito alla medesima tematica di cui al punto precedente, laddove il Rapporto preliminare ambientale evidenzia la prevalenza di attività produttive/terziarie ed agricole all'interno della porzione territoriale ricadente nella macro-area Sud dell'ambito di studio, si rileva – sempre a Sud dell'aeroporto – sono presenti gli abitati di Grassobbio ed Azzano San Paolo</p> <p>7. In merito al contributo reso da ARPA Lombardia all'interno del procedimento in corso, si condividono le osservazioni espresse da detta agenzia in ordine alle modalità di definizione delle aree di rispetto ed all'inserimento del Programma regionale della mobilità e dei trasporti di regione Lombardia, all'interno del quadro pianificatorio di riferimento</p>
7	Comune di Azzano San Paolo	Prot. 16027 del 11.07.2018	<p>Il Comune osserva che:</p> <p>1. In merito all'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale, «si ritiene opportuno che tra i soggetti competenti sia inserita l'ATS anche alla luce degli studi epidemiologici avviati sul tema aeroportuale»</p> <p>2. In merito alla normativa di riferimento, «si valuta positivamente che a pagina 12 del Rapporto Preliminare per la prima volta si fa esplicito riferimento alla legge 447/1995 per quanto riguarda la necessità di considerare quali elementi di riferimento per la misurazione del rumore anche le operazioni che si svolgono a terra quali la manutenzione, la revisione e le prove motori degli aeromobili»</p>

ID	SCA	Riferimenti MATTM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
			<p>3. In merito agli obiettivi, si rileva la mancata «evidenziazione delle priorità degli obiettivi con particolare riferimento agli obiettivi O.1 ed O.2»</p> <p>4. In merito al concetto di “soglia minima di esercizio dello scalo”, «pur comprendendo che la competitività dello scalo aeroportuale si basa su logiche numeriche di soglie di esercizio, si ritiene che tale elemento sia estremamente limitante per l'ambiente, dobbiamo altresì valutare che non necessariamente il valore numerico dia giusto riscontro agli impatti sull'ambiente ma bensì sono le modalità con cui si svolgono le azioni ad incidere in modo più o meno impattante sull'ambiente stesso»</p> <p>5. In merito ai dati rilevati dal sistema di monitoraggio acustico, riportati alla tabella 6-3 del Rapporto preliminare ambientale, essendo detti dati riferiti al periodo 2008-2015, si ritiene «opportuno debbano essere integrati con i valori 2016 e 2017»</p> <p>6. In merito all'applicazione della metodologia di classificazione del contesto territoriale secondo categorie e tipologie di usi in atto, desunte dalla banca dati DUSAF (banca dati di Regione Lombardia per il monitoraggio dell'uso del suolo), e, nello specifico, con riferimento alle rappresentazioni cartografiche, si ritiene che dette rappresentazione « siano poco coerenti con quanto sia il reale stato di fatto»; a tal riguardo si rileva che «sugli ambiti di interesse del Comune di Azzano San Polo manca il dettaglio del reale insediamento demografico»</p>
8	ARPA Lombardia	Prot. 15870 del 10.07.2018	<p>ARPA Lombardia osserva che:</p> <p>1. In merito all'impianto metodologico, «nel complesso, il metodo proposto è dettagliatamente descritto e fondato su criteri condivisibili»</p> <p>2. In merito ai riferimenti normativi, si rileva che «l'elenco della normativa di riferimento per quanto riguarda il rumore aeroportuale non è esaustivo e dovrà essere integrato»</p> <p>3. In merito al processo di definizione dell'intorno aeroportuale, si rileva che «la definizione delle aree di rispetto A, B e C, che certamente dovrà essere basata sulle isofoniche di riferimento individuate, può, in linea di principio, scostarsi da queste»</p> <p>4. In merito ai criteri di valutazione, ritenuto corretto indicare «la popolazione esposta quale aspetto predominante per la definizione della proposta di piano», «si propone però di utilizzare anche il semplice numero di residenti esposti alle diverse fasce di rumore (&gt;75 dB, tra 65 e 75, tra 60 e 65 e, eventualmente, tra 55 e 60 dB, in termini di LVA) nei vari scenari considerati quali criterio aggiuntivo di confronto»</p> <p>5. In merito alla definizione dell'ambito geografico, «si chiedono maggiori dettagli riguardo alla sua perimetrazione»</p> <p>6. In merito al quadro pianificatorio di riferimento, «si condivide la decisione di inserire tra i piani e programmi coerenti con il Piano di Zonizzazione anche il Programma Regionale della mobilità e trasporti».</p> <p>Inoltre, «si ritiene di estrema importanza effettuare confronti tra le zonizzazioni acustiche comunali e i risultati delle valutazioni ambientali sugli impatti derivanti dalla presenza dell'aeroporto»</p>

ID	SCA	Riferimenti MATM - DVA	Sintesi contenuti osservazione
			7. In merito all'ambito tematico, «si ricorda come anche la fauna possa risentire negativamente dell'inquinamento acustico derivante dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale, pertanto si consiglia di approfondire tale tematica anche nella successiva fase di valutazione degli effetti che sarà sviluppata all'interno del Rapporto ambientale»

**PRESO ATTO** che il R.P. fornisce un'illustrazione del contenuto metodologico generale dell'intero processo di VAS e dei contenuti specifici del R.P.;

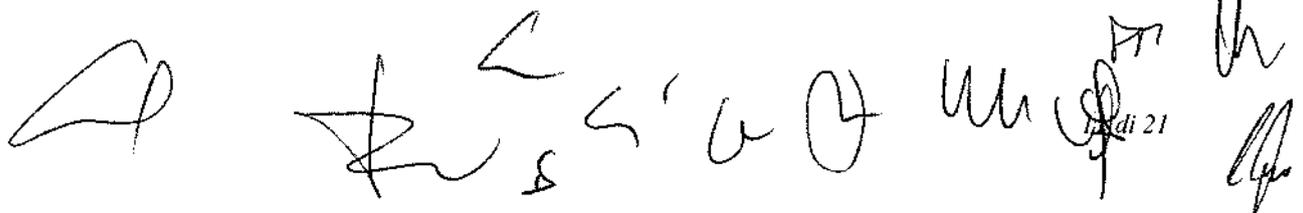
**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente afferma che tale impostazione consente di:

- definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel R.A., come richiesto dalla norma;
- definire la metodologia attraverso la quale impostare la VAS nel caso particolare del Piano in esame che ha per oggetto di per se un aspetto particolare delle tematiche ambientali e di conseguenza è settoriale e non può essere tratto come un Piano a carattere generale con le specificità che ne conseguono;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del processo VAS è costituito dalla proposta di Piano di zonizzazione acustica aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e che la denominazione è assunta in ragione di quanto disposto dal Consiglio di Stato con la sentenza 01278/2015 del 12 Marzo 2015

**CONSIDERATO** che i principali passaggi ed esiti che connotano l'iter della zonizzazione acustica sono sintetizzabili nei seguenti termini:

- 22 Novembre 2010 Approvazione Zonizzazione acustica aeroportuale  
In ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 6 co. 1 del DM 31 Ottobre 1997, la Commissione aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, istituita ai sensi dell'articolo 5 co. 1 del medesimo decreto, ha approvato la "Zonizzazione acustica aeroportuale".
- 13 Luglio 2013 Sentenza TAR Lombardia di annullamento, previa sospensione, della Zonizzazione acustica aeroportuale  
Il TAR Lombardia – Sezione distaccata di Brescia (Sezione I) con sentenza n. 00668/2013 accoglie il ricorso presentato nel 2011 da diverse associazioni e cittadini, e, per l'effetto, annulla l'atto di zonizzazione acustica aeroportuale così come approvata in data 22 Novembre 2010, nonché dispone che «la zonizzazione stessa, pertanto, andrà nuovamente effettuata facendola precedere dalla necessaria VAS».  
Come argomentato nel diritto della citata sentenza, tale giudizio è espresso in ragione del riconoscimento della natura di provvedimento amministrativo e pianificatoria propria della zonizzazione acustica che «è intesa a regolare, sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre circostanti per minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni».
- 12 Marzo 2015 Sentenza Consiglio di Stato di conferma delle deduzioni del TAR Lombardia  
Il Consiglio di Stato, con sentenza 01278/2015 respinge il ricorso avverso la sentenza del TAR Lombardia 00668/2013, presentato da ENAC.  
Il Consiglio di Stato, nel respingere il ricorso presentato, afferma che «non



c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente [...] efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto sussumibile in quegli "atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati (...) elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e (...) previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative", per i quali il d.lgs. 152/2006 impone la V.A.S.»

**CONSIDERATO** che ancorché la normativa relativa al rumore aeroportuale non contempli lo strumento del "Piano di zonizzazione acustica aeroportuale", riferendosi unicamente alla "Zonizzazione acustica", la scelta di individuare l'oggetto del processo VAS nel Piano di zonizzazione acustica aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio costituisce l'esito delle disposizioni contenute nelle sentenze del TAR Lombardia e del Consiglio di Stato.

**PRESO ATTO** del quadro degli atti normativi che, a diverso titolo, sono riconducibili alla zonizzazione acustica aeroportuale che può essere sintetizzato nei seguenti termini:

- *Legge 447/1995*, c. d. "Legge Quadro sull'inquinamento acustico" che, nel definire le competenze dello Stato, all'articolo 3 co. 1 let. m) individua «la determinazione, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo:
  1. Ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore vevolvi per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio;
  2. Ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico;
  3. All'individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili;
  4. Ai criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti»
- *DM 31 Ottobre 1997* "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" che, oltre ad introdurre la figura della Commissione aeroportuale, definisce i limiti di rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali che non debbono essere superati all'interno delle zone di rispetto (cfr. art. 6) e le attività consentite nell'Intorno aeroportuale
- *DM 20 Maggio 1999* "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico"
- *DLgs 13/2005* "Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari" in cui, tra l'altro, viene statuito il concetto di «approccio equilibrato», che si basa sul principio di contemperamento delle esigenze di tutela della popolazione dall'inquinamento acustico con quelle di salvaguardia delle richieste di mercato, attraverso scelte che comportino un rapporto costi-benefici per l'appunto equilibrato (cfr. art. 1 co. 2; art. 3 co. 1 let. h); Allegato 2)
- *Regolamento (UE) n. 598/2014* del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014, che istituisce Norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE.

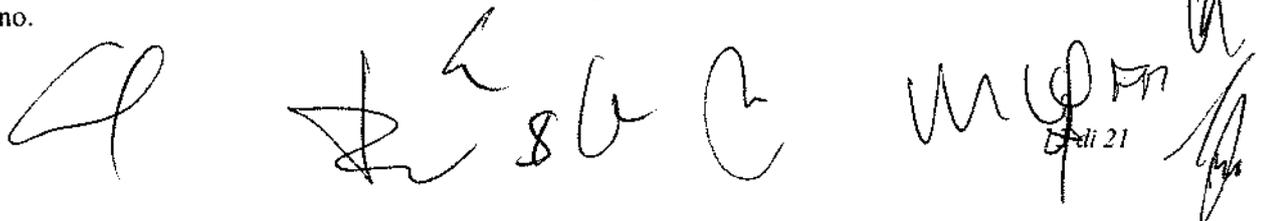
Il Regolamento, assumendo quale presupposto che «lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti [e che] esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente», definisce il quadro degli interventi che possono essere posti in essere ai fini del contenimento del rumore, specificando che la misura o la combinazione di misure da adottare deve essere tale da offrire il miglior rapporto costi/benefici. In tal senso, il Regolamento precisa che le restrizioni operative non devono essere «applicate come prima soluzione ma previo esame delle altre misure dell'approccio equilibrato».

**PRESO ATTO** che nel caso in specie, in considerazione di quanto indicato nella nota della DG per le valutazioni ed autorizzazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. DVA.U.0014152 del 16.06.2017), l'attribuzione dei ruoli è stato così indicato:

Ruoli	Soggetti
Autorità competente	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Autorità procedente	Ente Nazionale Aviazione Civile - ENAC
Proponente	Commissione aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio

**CONSIDERATO** che la struttura assegnata al Rapporto preliminare ambientale è schematicamente costituita da cinque parti, come di seguito indicato:

- La prima parte è costituita dai capitoli 2 e 3 i quali, nel loro insieme, affrontano gli elementi assunti a riferimento ai fini della formulazione della proposta di impianto metodologico secondo il quale articolare il processo di pianificazione ed analisi ambientale, e degli indirizzi per il Piano di zonizzazione acustica aeroportuale, nonché documentano detti indirizzi. Nello specifico, il capitolo 2 oltre a prendere in esame la normativa concernente il rumore aeroportuale e la Valutazione ambientale strategica, conduce due approfondimenti specifici, dedicati, l'uno, agli aspetti processuali ed in particolare agli esiti delle sentenze del TAR Lombardia e del Consiglio di Stato sull'oggetto del processo VAS e sul suo ambito tematico, e, l'altro, il fenomeno degli effetti acustici delle attività aeroportuali, con riferimento ai fattori che ne sono all'origine. Il capitolo 3 documenta le scelte operate ai fini della formazione del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale e, in tal senso, in primo luogo quelle concernenti l'approccio da assumere alla base dell'attività pianificatoria, nonché quelle relative agli obiettivi ed alle azioni di Piano. Inoltre, in coerenza con la centralità assegnata nel presente Rapporto preliminare al concetto di "catena logica" quale strumento atto a garantire l'integrazione tra processo di pianificazione e di valutazione ambientale, è operata la ricostruzione le correlazioni intercorrenti tra detti obiettivi ed azioni.
- La seconda parte, rappresentata dal capitolo 4 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, ha ad oggetto la proposta di impianto metodologico sulla base del quale si intende procedere alla redazione del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale ed alla sua analisi ambientale. La centralità assegnata a tale aspetto discende dal fatto che, non essendo stata fino ad oggi riconosciuta valenza pianificatoria alla Zonizzazione acustica aeroportuale, ad oggi non esiste uno specifico modello operativo a fronte del quale condurre la valutazione ambientale. In tale ottica, oltre allo schema generale, nel quale è stata disegnata l'articolazione del processo di pianificazione e di analisi ambientale in termini di fasi di lavoro e di loro sequenza, sono stati dettagliati i singoli passaggi metodologici.
- La terza parte riguarda il quadro conoscitivo, letto in relazione alle politiche di sostenibilità ambientale ed alla pianificazione connessa al Piano di zonizzazione acustica aeroportuale (cfr. capitolo 5) ed alla caratterizzazione ambientale dell'area assunta come ambito di studio (cfr. capitolo 6).
- La quarta parte documenta gli esiti dello schema di processo definito al precedente capitolo 4 e, in tal senso, al capitolo 7 illustra le modalità operative secondo le quali procedere alla definizione ed all'analisi del Contesto territoriale di riferimento, alla definizione e confronto delle alternative di Intervento aeroportuale preliminare, nonché all'analisi degli effetti ed alla valutazione della Soluzione di Piano.



- Sulla base di detti criteri, al capitolo 8 ne è riportata l'applicazione relativa al Contesto territoriale di riferimento, dando conto della sua perimetrazione ed analizzandolo sotto il profilo degli usi in atto (contesto territoriale esistente) e delle destinazioni d'uso previste dai Piani di governo del territorio (contesto territoriale pianificato), nonché stimandone la Sensibilità rispetto agli effetti acustici delle attività aeroportuali.
- In ultimo, muovendo dalle proposte metodologiche sviluppate e dalle analisi condotte, nella quinta parte è contenuta la proposta di indice e struttura del Rapporto ambientale.

**CONSIDERATO** che il Proponente evidenzia che l'iter della Zonizzazione acustica dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e, conseguentemente, anche il processo VAS ad essa relativo, sono connotati dalle indicazioni derivanti dalle sentenze del TAR Lombardia 00668/2013, di annullamento dell'atto di approvazione di detta zonizzazione, e da quella del Consiglio di Stato 01278/2015, con la quale sono state - nella sostanza - confermate le deduzioni del Tribunale amministrativo.

**CONSIDERATO** che il Proponente interpreta il ragionamento sviluppato dai giudici del Tribunale amministrativo in due fondamentali passaggi:

- **Natura provvedimento della Zonizzazione acustica**  
I giudici fanno discendere la natura provvedimento della Zonizzazione acustica dalla sua efficacia rispetto alla pianificazione urbanistica, così come stabiliti all'articolo 7 del DM 31.10.1997 che, al riguardo, dispone che «fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo».  
Secondo i giudici, «si configura in tal modo una efficacia precettiva immediata e prevalente della zonizzazione acustica sulla pianificazione urbanistica comunale», aspetto dal quale «si deve far discendere la necessaria natura provvedimento della zonizzazione acustica». A conforto di tale interpretazione, i giudici del Tribunale amministrativo osservano che «non si spiegherebbe infatti altrimenti come un qualcosa che provvedimento in ipotesi non è - appunto la zonizzazione acustica - potrebbe incidere su un atto che sicuramente è un provvedimento, ovvero un piano urbanistico»
- **Natura pianificatoria della Zonizzazione acustica**  
Assunta la natura provvedimento della Zonizzazione acustica, nel dimostrare le ragioni per le quali questa appartenga alla categoria dei Piani e programmi e, conseguentemente, ricorrano gli estremi del suo assoggettamento a VAS, i giudici fanno riferimento alla definizione di "Piano" contenuta nei dizionari della lingua italiana, non avendola rinvenuta nel Codice dell'Ambiente e nella direttiva comunitaria da cui questo promana.  
Muovendo dalla definizione di "Piano" come sinonimo di "programma inteso a regolare lo svolgimento di un'azione o di un'attività per ottenere un determinato risultato" e, quindi, caratterizzato dall'essere volto a dare una certa disciplina in vista di un fine da raggiungere, i giudici rilevano che questi «sono tutti caratteri all'evidenza presenti nella zonizzazione acustica, che è intesa a regolare, sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre circostanze per minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni».

**CONSIDERATO** che nell'affrontare la fondamentale osservazione contenuta nel ricorso avverso alla sentenza del TAR Lombardia, ossia la natura vincolata della Zonizzazione acustica quale mera trasposizione grafica delle curve di isolivello del rumore, il Consiglio di Stato afferma che l'attività condotta dalla Commissione aeroportuale «contiene aspetti di rilevanza "strategica"» in quanto in essa «sono considerate alcune variabili fondamentali, ossia: il Piano regolatore aeroportuale, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti, e le procedure antirumore adottate [che] orientano e determinano vere e proprie scelte in ordine alla perimetrazione delle zone».

**CONSIDERATO** che muovendo da tali rilievi, i giudici del Consiglio di Stato concludono che «non c'è dubbio, quindi, che il Piano di zonizzazione acustica sia un vero e proprio Piano, avente - come correttamente fatto notare dal giudice di prime cure - efficacia precettiva e prevalente sulla strumentazione urbanistica comunale, in tutto e per tutto suscettibile in quegli "atti e provvedimenti di pianificazione e di

programmazione comunque denominati (...) elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e (...) previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative", per i quali il d.lgs. 152/2006 impone la V.A.S».

**CONSIDERATO** che nel riconoscere alla Zonizzazione acustica aeroportuale una natura pianificatoria e, con ciò, il suo assoggettamento a VAS, le citate sentenze hanno evidenziato una serie di questioni metodologiche del tutto nuove, inerenti ad aspetti sia di ordine generale che specifico e, rispetto a questi, il Proponente ha impostato la proposta metodologica di lavoro che va oltre la struttura da dare al Rapporto Ambientale e prende in considerazione anche e principalmente, la modalità con cui sviluppare e redigere il Piano di Zonizzazione acustica in oggetto.

**VALUTATO** corretto e condivisibile assumere come oggetto di analisi non solo la struttura del RA, ma anche la modalità di redazione del Piano, vista la peculiarità del caso in specie e la novità introdotta, nelle considerazioni e valutazioni che seguono non ci si limita al solo fine del RP ma si considerano anche le informazioni più opportune che il Proponente dovrà assumere nella redazione del Piano

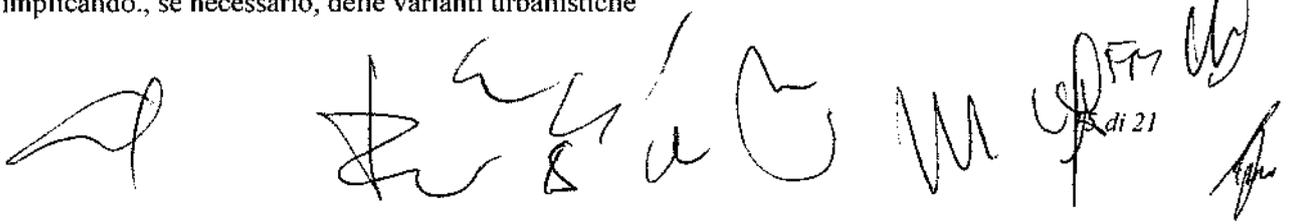
**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che il processo di VAS, nella definizione dell'ambito tematico, deve tenere conto della finalità propria dei contenuti del Piano stesso. Infatti, se da un lato, detto ambito tematico trova una sua definizione nell'allegato VI alla Parte Seconda del DLgs 152/2006 e smi, laddove, con riferimento ai contenuti del Rapporto ambientale, sono indicati i «possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori», dall'altro, i caratteri di specificità della tipologia di Piano considerato rendono evidente come la gran parte di questi non siano pertinenti e che, pertanto, deve essere eseguita una verifica di significatività degli aspetti da trattare

**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che i giudici amministrativi affermano che la zonizzazione acustica presenta i caratteri di un Piano in quanto «è intesa a regolare, sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre zone circostanti per minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni», ne consegue che con tale definizione si individuano anche le finalità del Piano di zonizzazione acustica, che risiedono nella regolamentazione delle attività aeroportuali sotto il profilo dell'emissione acustica, definendo con chiarezza come l'oggetto del processo VAS riguardi esclusivamente gli effetti acustici prodotti da dette attività e non la loro entità, che costituisce solo un fattore strumentale alla loro identificazione. Al tempo stesso, quanto sopra indicato correla gli effetti acustici delle attività aeroportuali alle popolazioni presenti all'intorno dell'aeroporto ed al disagio ad esse arrecato, operando una precisa definizione dell'ambito tematico da assumere nel processo di VAS di un Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale, rispetto a quello ben più ampio del Codice dell'Ambiente.

**VALUTATA** la necessità, evidenziata dalla stessa documentazione presentata, di centrare il presente processo di VAS su quello che è stato definito Piano di zonizzazione acustica aeroportuale e che la normativa individua non tanto un "Piano" quanto "criteri di individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali nonché quelli che regolano l'attività urbanistica nelle zone di rispetto" (DM 31.10.1997 punto 1 co.1 punto c)

**CONSIDERATA** e **VALUTATA** l'esigenza di adeguare l'indicazione normativa di "individuazione di aree", con quella di redigere un Piano, e di individuare gli elementi identificativi dell'oggetto di valutazione al fine di comprendere le tematiche da indagare e definita la tematica acustica come quella da assumere a riferimento per le considerazioni e valutazioni

**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che il processo di VAS è stato richiesto ed è in atto, in quanto la determinazione dell'intorno aeroportuale, identificato con le aree in cui è presente un predefinito livello di rumore connesso all'esercizio aeroportuale, incide sulle destinazioni d'uso dei territori interessati e per i quali le amministrazioni comunali devono adeguare le proprie pianificazioni agli usi consentiti dal DM 31.10.1997 implicando, se necessario, delle varianti urbanistiche



**VALUTATO**, quindi, che l'oggetto della valutazione non è l'aeroporto in quanto tale e neppure il suo sviluppo quanto piuttosto la sua modalità di gestione per poter definire la porzione di territorio sulla quale ricadono i condizionamenti indicati dal DM sopra citato e più nello specifico ai sensi di quanto indicato al punto 6 (Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale) *i confini delle aree di rispetto: zona A, zona B, zona C ove valgono i seguenti limiti per la rumorosità (indicata in termini di Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale - LVA) prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447):*

- *zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);*
- *zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);*
- *zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A)*
- *Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A)*

**CONSIDERATO** inoltre che il DM 31.10.1997 al punto 7 indica le attività consentite nell'intorno aeroportuale e più specificamente che *"fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto, i piani regolatori generali sono adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo, fatte salve le prescrizioni della legge 4 febbraio 1963, n. 58:*

- *zona A: non sono previste limitazioni;*
- *zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;*
- *zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali."*

**VALUTATO**, quindi, che in ragione delle finalità e dei contenuti del Piano, la valutazione dei suoi effetti è da commisurarsi al pertinente ambito tematico, e non più in generale ai potenziali effetti connessi alla presenza di un aeroporto che, se del caso, saranno oggetto di altre procedure di valutazioni ambientali (ad oggi come noto il Piano di sviluppo aeroportuale è oggetto di VIA ed in quella sede saranno considerati e valutati gli impatti ambientali ad esso connessi)

**CONSIDERATO E VALUTATO** inoltre che il DM 31.10.1997 al punto 7 indica *"le Commissioni di cui all'art. 5, comma 1, del ...decreto, tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale"* e che nel caso specifico la commissione aeroportuale è il Proponente della proposta di Piano e del RPA di VAS e che, quindi, le scelte eseguite sono di sua pertinenza, così come la proposta di Piano, che sarà redatta unitamente al Rapporto Ambientale

**VALUTATO** che nell'identificazione del Piano, e più in particolare degli scenari di riferimento per l'individuazione delle funzioni da svolgere nello scalo aeroportuale, dovrà essere redatta una analisi complessiva di area vasta per l'individuazione della assegnazione della più congrua domanda di traffico aereo attesa nel bacino di riferimento, che dovrà essere attribuita agli scali concorrenziali a quello di Bergamo in funzione dell'importanza dei condizionamenti ambientali presenti nelle aree del potenziale intorno aeroportuale. Detti condizionamenti dovranno essere letti con lo scopo di assegnare al territorio limitrofo la reale sensibilità agli effetti acustici ovvero, come indicato dal RPA, il criterio sulla scorta del quale dovrà essere analizzato il territorio di riferimento dovrà risiedere nel livello di sensibilità che, in funzione delle caratteristiche della presenza antropica (caratteristiche di durata ed entità di presenza antropica), la porzione territoriale indagata presenta agli effetti delle attività aeroportuali. In funzione delle sue caratteristiche intrinseche, per presenza o pianificazione assegnata, dovrà essere quindi individuata la sensibilità del territorio a poter essere oggetto di presenza di rumore. Il complesso delle aree con le caratteristiche di sensibilità coerenti con le zone così come indicate dal DM 31.10.1997 potrà essere presa in esame per l'estensione del perimetro complessivo aeroportuale.

**VALUTATO** che nell'identificazione degli scenari di riferimento, rispetto ai quali sviluppare le ipotesi di Piano, dovranno essere assunte significative alternative che dovranno tenere nella giusta considerazione almeno i seguenti aspetti:

- condizione dello stato di fatto dell'esercizio aeroportuale
- condizione dello stato di compatibilità ambientale dello scenario aeroportuale così come già derivato dal decreto di VIA n.677 del 4-11-2003
- possibili scenari alternativi in cui siano ben evidenti le modifiche alle condizioni di esercizio rispetto allo scenario già approvato al fine di rispettare le condizioni ambientali di tutela delle popolazioni in termini di esposizione al rumore (si precisa che le possibili ricadute su altre matrici ambientali dovranno essere considerate in eventuali altre procedure di valutazione ambientale connesse e/o necessarie per le loro approvazioni)
- identificazione di idonee procedure antirumore necessarie per rendere l'operatività aeroportuale compatibile in termini di ricadute acustiche sul territorio in riferimento alle classi di sensibilità acustica (zone previste dalla norma e loro coerenza con la destinazione attuale e pianificata)

**VALUTATO** che l'identificazione dei contenuti del Piano dovrà basarsi, non solo e non soltanto sull'individuazione di predefiniti scenari di traffico, quanto piuttosto sul rispetto dei limiti acustici indicati dalla norma per il rumore aeroportuale, seguendo l'approccio pianificatorio, in modo da arrivare all'identificazione dei confini delle zone di rispetto, sia in base alle risultanze delle modellazioni acustiche, sia in funzione delle destinazioni territoriali d'uso definite dagli strumenti di pianificazione locale ovvero dell'utilizzo pregresso del territorio

**VALUTATO** che il Piano dovrà essere rispondente alle esigenze di tutela della popolazione esistente nel perimetro aeroportuale, proponendo modelli di sviluppo sostenibile, nel rispetto di quella che è stata definita soglia minima di esercizio che dovrà essere ben argomentata

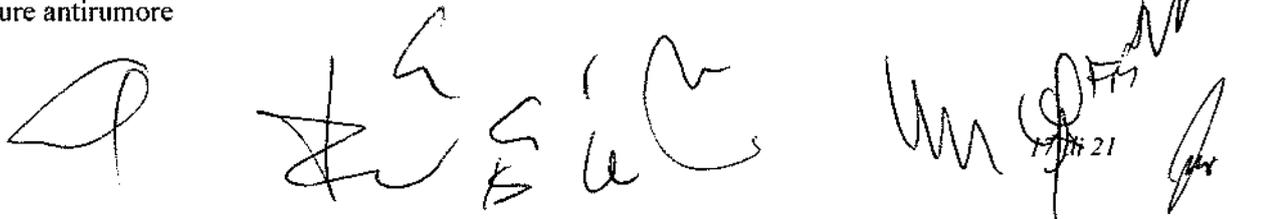
**CONSIDERATO E VALUTATO** che per il buon esito del processo di VAS e per rendere massima la sua efficacia il Piano, nell'identificare le aree di perimetro aeroportuale (le zone A, B e C), dovrà assumere con cura ed adeguatezza quello che viene definito come scenario di traffico ottimale al fine del contenimento del rumore (incluse le procedure antirumore coerenti con le regole internazionali ICAO - International Civil Aviation Organization) già indicato dal DM 3.12.1999 art. 3 punto 7

**VALUTATO** che, in ragione dell'importanza che all'interno del processo di elaborazione ambientale del Piano deve rivestire la sensibilità del territorio agli effetti acustici, l'identificazione dei contenuti del Piano dovrà tenere conto di quello che viene indicato come un approccio, equilibrato che secondo quanto riportato dal Dlgs 13/2005 e dal Regolamento UE 598/2014, consiste nell'"ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo, salvaguardando le esigenze del mercato interno"

**VALUTATO** che il Piano ed il Rapporto Ambientale dovrà prendere in considerazione gli effetti che possono prevedersi in relazione alla sua natura di Piano di settore e, quindi, riferirsi alle matrici ambientali connesse che sono certamente riferibili alla presenza delle popolazioni (incluse le attività sensibili come le scuole e/o gli ospedali) e, se del caso ed in funzione della reale presenza di specie, della fauna/avifauna senza disperdersi in trattazioni accademiche rispetto ad altri potenziali effetti non connessi alla natura stessa del piano che tratta l'inquinamento acustico

**VALUTATO** che il Rapporto Ambientale dovrà:

- dare particolare attenzione alle coerenze interne e a quelle esterne, analizzando le strategie regionali nonché gli atti di pianificazione e di programmazione di competenza regionale, provinciale e comunale che abbiano risvolti e ripercussioni sul tema del rumore
- sviluppare gli ambiti elementari di mitigazione così come indicati dal RPA, al fine di assicurare le necessarie azioni di mitigazione e contenimento del rumore laddove ritenute necessarie
- tenere nel debito conto la possibilità di introdurre limitazioni a favore dell'uso di flotte di aeromobili a minor impatto acustico e conformi alla normativa europea
- strutturare e prevedere un idoneo sistema di monitoraggio, che dovrà integrare quanto già in atto e riferirlo alle esigenze che individuerà il Piano, anche in funzione di eventuali assunzioni di nuove procedure antirumore



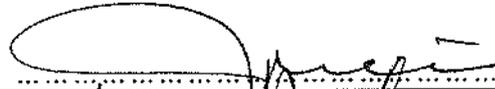
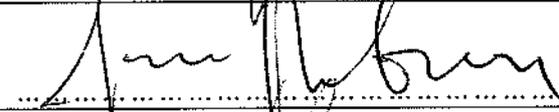
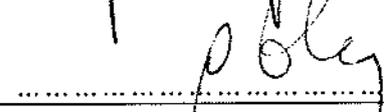
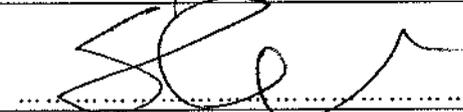
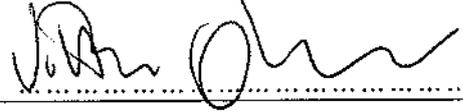
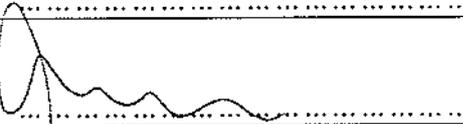
**RITENUTE** condivisibili le Osservazioni pervenute

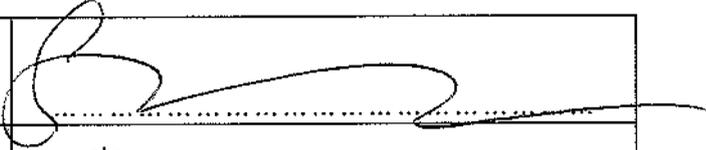
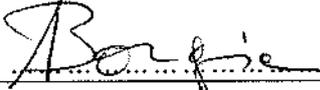
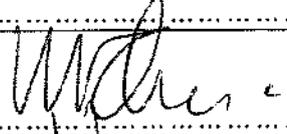
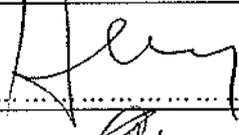
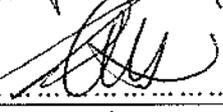
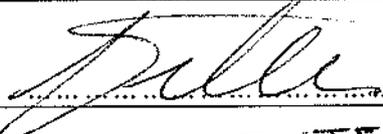
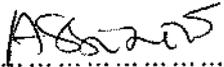
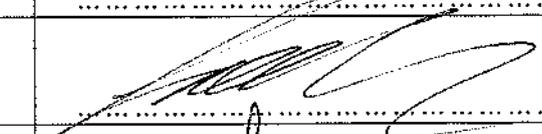
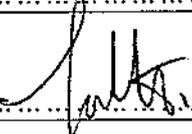
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

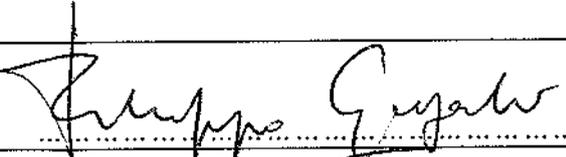
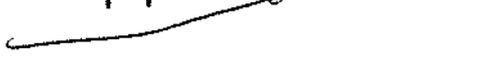
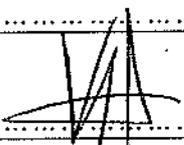
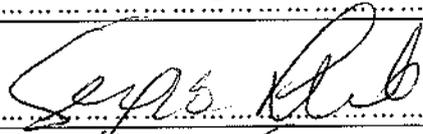
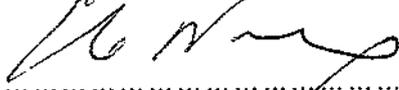
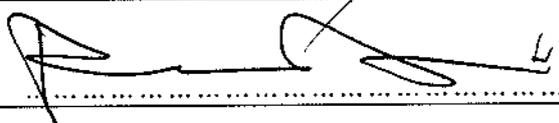
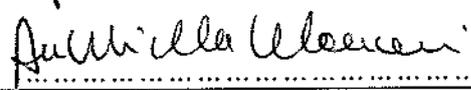
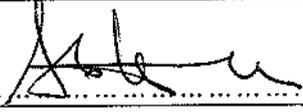
**RITIENE**

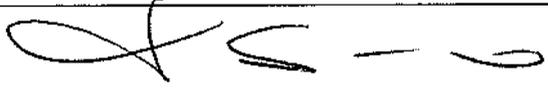
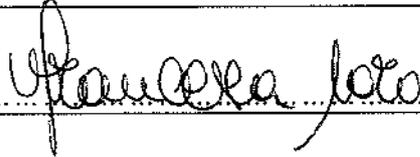
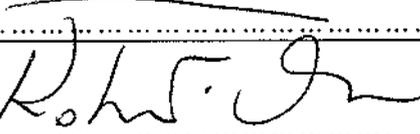
che il Rapporto Ambientale dovrà contenere:

1. tutte le indicazioni analizzate e trattate nel corpo del presente parere, ivi incluse quelle dei contributi dei soggetti con competenze ambientali;
2. integrazione delle informazioni derivate dalle fonti dati e normative/pianificatorie suggerite;
3. i risultati dell'analisi di coerenza, sia interna che esterna motivandole in apposite parti del R.A.;
4. la descrizione e la valutazione delle alternative che saranno proposte nel RA, in considerazione anche dei possibili effetti sul clima acustico, e riportare le motivazioni dell'individuazione delle alternative e dei criteri utilizzati per la valutazione e scelta;
5. tutto quanto previsto dall' Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	

Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	F. Montemagno
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	