

Aeroporto "Il Caravaggio"  
di Bergamo Orio al Serio  
**Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030**



**Procedura VIA**

*Documento di risposta alla richiesta di integrazioni  
nota MATTM prot. 16899 del 01.07.2019*  
Approfondimento aspetti procedurali e programmatici  
AG.02.AR01

In copertina:  
Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, 21 Marzo 1972: passeggeri all'imbarco del Douglas DC-9 della compagnia aerea Itavia, primo volo decollato dal nuovo scalo e diretto a Roma – Ciampino (Fonte: Bergamopost.it)

Indice

<b>1 Premessa.....</b>	<b>4</b>
<b>PARTE 1.....</b>	<b>5</b>
<b>A Ambito d'applicazione della Valutazione d'impatto ambientale al Piano di sviluppo aeroportuale.....</b>	<b>5</b>
A.1 La normativa.....	5
A.2 Benchmarking con altri aeroporti nazionali.....	6
A.3. Orientamenti giurisprudenziali .....	7
<b>B. Caratteristiche della Valutazione Ambientale Strategica e non applicabilità al PSA.....</b>	<b>7</b>
<b>C. Rapporti tra Zonizzazione acustica e PSA, normativa ed ambiti d'applicazione.....</b>	<b>8</b>
<b>D. Qualificazione di "VIA postuma" al procedimento in corso - Ottemperanza al pregresso Decreto VIA 677/2003 .....</b>	<b>9</b>
D.1. Qualificazione del procedimento in corso in termini di "VIA postuma".....	9
D.2 Ottemperamento al dettato prescrittivo di cui al Decreto VIA 677/2003.....	10
<b>PARTE 2.....</b>	<b>11</b>
<b>1.Finalità del PSA – Valutazione dell'Opzione zero.....</b>	<b>11</b>
<b>2.Terre e rocce da scavo.....</b>	<b>12</b>
<b>3. Consumo di suolo .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Invarianza idraulica – cenni a rischio esondazioni.....</b>	<b>13</b>
<b>5. Rapporti tra progettazione aeroportuale e strumenti di pianificazione urbanistica locale</b>	<b>14</b>
5.1 Rapporto PGT e PSA .....	14
5.2 Asserito contrasto tra il PGT di Grassobbio e PSA.....	14
5.3 Piano quadriennale 2017-2020.....	14
<b>6. Autorizzazioni per impianto di radio assistenza- intervento spostamento del VOR.....</b>	<b>15</b>
<b>7. Valutazione aspetti paesaggistici.....</b>	<b>15</b>
<b>8. Compensazioni/ Mitigazioni ambientali.....</b>	<b>16</b>
<b>9. Fenomeno Vortex.....</b>	<b>17</b>
<b>10. Figura del mobility manager .....</b>	<b>17</b>
<b>11. Subconcessione aree al comune di orio al serio.....</b>	<b>17</b>

## 1 PREMESSA

Il presente allegato ha l'obiettivo di rispondere alle osservazioni formulate dai Comuni dell'intorno aeroportuale, da Associazioni e Comitati, nonché da cittadini privati (di seguito "le Osservazioni").

Nelle Osservazioni ricorrono una serie di macro argomenti che, seppure con diverso grado di dettaglio, vengono trattati dai soggetti anzidetti e che sono affrontati unitariamente nel presente documento per evitare duplicazioni e consentire una lettura armonica e compiuta.

La presente analisi si basa sull'approfondimento del quadro normativo (declinato alla particolare fattispecie costituito dall'infrastruttura aeroportuale) e degli orientamenti giurisprudenziali recenti, che confermano la corretta applicazione della normativa nei documenti presentati dal proponente ed oggetto dell'istanza di in sede di Valutazione di Impatto ambientale VIA (ovvero gli elaborati progettuali costituenti il progetto Aeroporto "il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030VIA "PSA" e la documentazione, che compone lo Studio di Impatto Ambientale "SIA").

Le argomentazioni che seguono, di carattere prevalentemente giuridico, devono necessariamente essere lette congiuntamente alle Osservazioni tecniche ed alle integrazioni e studi anch'essi allegati, volti a completare le analisi e le previsioni contenute sia nel Piano di sviluppo aeroportuale sia nello Studio d'Impatto Ambientale e a dare riscontro alle Osservazioni dei Comuni a superamento delle obiezioni mosse. Gli approfondimenti sono finalizzati a chiarire e circoscrivere l'ambito di intervento dell'Ente proponente (ENAC) e della società di gestione e la finalità del PSA (a fronte di richieste di interventi ovvero osservazioni, che esulano dalla sfera di competenza della scrivente e dall'oggetto della procedura che qui interessa, e che pertanto non meritano considerazione e che sono state espresse sia dagli Enti territoriali che da privati. Se ne riportano alcune a titolo esemplificativo: la richiesta che SACBO preveda l'interramento dell'autostrada, l'asserito mancato rispetto di impegni internazionali assunti in conferenze climatiche nell'ambito del Piano nazionale degli aeroporti, la perplessità del ruolo del Comune di Bergamo e della Provincia di Bergamo enti istituzionali al contempo azionisti di SACBO).

Si ritiene opportuno suddividere la trattazione in due parti: la prima inerente la correttezza della procedura applicata e la seconda riguardante questioni tematiche specifiche.

La prima parte è così strutturata:

- A. Ambito d'applicazione della Valutazione d'impatto ambientale al Piano di sviluppo aeroportuale
  - A.1. La normativa
  - A.2. Benchmarking con altri aeroporti nazionali ed europei
  - A.3. Orientamenti giurisprudenziali
- B. Caratteristiche della Valutazione Ambientale Strategica e non applicabilità al PSA;
- C. Zonizzazione acustica e PSA, normativa ed ambiti d'applicazione
- D. Qualificazione di VIA postuma al procedimento in corso
  - D.1. Qualificazione del procedimento in corso in termini di "VIA postuma"
  - D.2. Ottemperamento al dettato prescrittivo di cui al Decreto VIA 677/2003

La seconda parte, invece, è relativa alle seguenti tematiche:

1. Finalità del PSA – Valutazione dell'Opzione zero
2. Terre e rocce da scavo
3. Consumo di Suolo
4. Invarianza Idraulica – cenni a rischio esondazioni
5. Rapporto tra progettazione aeroportuale e pianificazione urbanistica locale
  - 5.1. Rapporto PGT e PSA
  - 5.2. Asserito contrasto tra il PGT di Grassobbio e PSA
  - 5.3. Piano quadriennale 2017-2020
6. Autorizzazioni per impianto di radio assistenza- intervento spostamento del VOR
7. Valutazione aspetti paesaggistici
8. Interventi di mitigazione
9. Fenomeno vortex
10. Figura del mobility manager
11. Subconcessione aree al Comune di Orio al Serio

## PARTE 1

### A AMBITO D'APPLICAZIONE DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE AL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

Stante quanto evidenziato nelle osservazioni presentate sia dai Comuni dell'intorno aeroportuale, da Associazioni e Comitati, nonché da cittadini privati in ordine alla errata procedura di valutazione ambientale, il presente capitolo, come premesso, è volto a fornire un'articolata disamina dei diversi profili normativi e giurisprudenziali i quali, nel loro complesso, costituiscono incardinamento della scelta di sottoporre il Piano di Sviluppo Aeroportuale a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale anziché a quella di Valutazione Ambientale Strategica VAS.

In tal senso, occorre dapprima evidenziare che la stessa normativa di settore, a fronte del tenore letterale della legge, prevede l'applicazione della Valutazione di Impatto Ambientale comprovata dalla sottoposizione - senza eccezione alcuna - dei piani di sviluppo aeroportuale degli scali nazionali italiani a Valutazione di Impatto Ambientale, con apertura e svolgimento dell'istruttoria, come previsto ex lege, da parte del Ministero competente ovvero il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare e del territorio.

Senza volersi dilungare in una trattazione sterile, si ritiene comunque procedere con un riscontro compiuto, richiamando brevemente il testo della normativa e gli orientamenti (anche di natura giurisprudenziale) a conferma della correttezza della procedura di VIA in corso, nonché dare conto della diversa *ratio*, nonché delle diverse prescrizioni, che caratterizzano la procedura di VAS rispetto a quelle di VIA e la non applicabilità al caso de quo.

#### A.1 La normativa

Come noto, il progetto di ampliamento e riqualificazione dell'aeroporto di Milano Bergamo è sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 7 del d.lgs. 152/2006 ("Codice dell'Ambiente"), che sin dalla sua emanazione ha recepito - a livello nazionale - la normativa comunitaria in materia (direttiva 85/337/CEE e successive modifiche) e che comprende, espressamente, tra i progetti di competenza statale soggetti a VIA di cui all'allegato II della parte 2, punto 10), «*gli aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*».

Il Codice dell'Ambiente è stato, in particolare, successivamente aggiornato a seguito del recepimento di ulteriori direttive comunitarie, tra cui la direttiva 2001/42 che disciplina i procedimenti di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), cui sono sottoposti *ex lege* i piani e i programmi.

Trattandosi di normativa nota, non pare utile una riproduzione e un richiamo degli articoli, che disciplinano i due procedimenti, ritenendo maggiormente opportuno affrontare i temi che riguardano espressamente la questione quivi all'esame e focalizzare la trattazione in tal senso.

Alla luce del recepimento della direttiva VAS, nessun riferimento alla necessità di VAS è contenuto nella normativa con riferimento agli aeroporti, che rientrano tra gli interventi contenuti in allegato 2, quali opere

di interesse statale soggette alla procedura di VIA. Questo principio risponde all'esigenza di non duplicazione ed efficienza dei procedimenti.

Infatti, solo i piani regolatori portuali sarebbero interessati da entrambi i procedimenti, «*rientrando tra i piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e, nel caso abbiano contenuti tali da potere essere considerati come progetti ai sensi del d.lgs. n. 152/2006, anche nell'ambito di applicazione della disciplina in materia di VIA*». In particolare, la sottoposizione a VAS di tali sarebbe espressamente dichiarata dal comma dell'art. 6 del d.lgs. n. 152/2006, dove si fa riferimento alla necessità di coordinare le procedure VIA e VAS.

La sottoposizione del Piano di sviluppo aeroportuale a Valutazione di Impatto Ambientale discende, quindi, *ex sé* dalla corretta applicazione letterale della norma attesa la natura del masterplan di progetto.

Il Piano di sviluppo aeroportuale, di cui all'art. 1, comma 6, del Dl. 28/06/1995, n. 251, convertito nella legge 03/08/1995, n. 351, deve indicare, per l'intero ambito aeroportuale ovvero per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione ed il programma economico-finanziario. Secondo tale norma «*i piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile (DGAC), d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.*

Tale disciplina è confermata dal riformato art. 702 Cod. Nav. che attribuisce ad ENAC le competenze della DGAC <sup>1</sup>.

Il Masterplan aeroportuale o il Piano di sviluppo aeroportuale differisce, quindi, in modo sostanziale da un Piano finalizzato alla definizione dell'assetto territoriale nel suo complesso (pianificazione generale) o di una sua specifica componente (pianificazione di settore) in ragione della sua natura di progetto tecnico di una sola opera infrastrutturale, ancorché articolata in parti funzionali distinte ed attuata in tempi differenti. In tal senso è possibile affermare che il Masterplan/Piano di sviluppo aeroportuale, soprattutto a fronte degli aspetti contenutistici derivanti dalla recente prassi progettuale, può essere equiparato ad un progetto di opera di qualsiasi altra tipologia infrastrutturale, così come peraltro indicato dalla pronuncia del Consiglio di Stato 1385/2019, nel seguito del presente capitolo illustrata più diffusamente, nella quale si afferma che «*il piano di sviluppo di un aeroporto può essere considerato equivalente a un progetto preliminare/definitivo, come per le altre infrastrutture di trasporto, avente natura non già di "piano o programma", ma di "progetto di opera pubblica"*».

Tale impostazione è stata condivisa anche dalla Commissione europea - Direzione generale ambiente, che in una nota del 16 luglio 2012<sup>ii</sup> ha comunicato esplicitamente di non contestare la posizione delle autorità

<sup>1</sup> L'art. 702 codice navigazione aerea recita: "l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità,

e di spettanza dell'ENAC, anche per la verifica della conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

italiane circa il non assoggettamento dei master plan/piani di sviluppo aeroportuali alla procedura di VAS, in quanto strumenti di natura progettuale e non pianificatoria.

Pertanto, si osserva come il principio espresso dalla Circolare Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici 23/02/1996, n. 1408, punto B.5 (secondo cui "il procedimento per l'autorizzazione del piano di sviluppo aeroportuale e il relativo provvedimento ai sensi dell'art. 81 del decreto del Presidente della Repubblica n.616/1977, comprendono la valutazione di impatto ambientale (VIA), ove richiesta ai sensi delle norme vigenti. Ai sensi dell'art.40, comma 2, della legge 22 febbraio 1994, n.146 l'istruttoria tecnica è effettuata unitamente sulla base di accordi procedurali promossi dal Presidente del consiglio superiore dei lavori pubblici"), non sia stato modificato dalla normativa successiva, poc'anzi richiamata, né tantomeno, come si illustrerà nei successivi paragrafi, dagli orientamenti giurisprudenziali (che anzi comprovano la correttezza della procedura di VIA per il Masterplan aeroportuale).

Si ribadisce, inoltre, che il Piano di sviluppo aeroportuale rappresenta lo strumento progettuale attraverso il quale la Società di Gestione ridefinisce l'assetto infrastrutturale dell'aeroporto, al fine di rispondere agli impegni di sviluppo aeroportuale contenuti nella Convenzione di affidamento della gestione aeroportuale e nel Contratto di Programma stipulato con ENAC e sottoposto ad approvazione Ministeriale<sup>2</sup>. Lo sviluppo infrastrutturale risponde alle esigenze connesse alla sicurezza dell'attività aeronautica, certificata da ENAC stesso. Gli interventi previsti nel Progetto PSA 2030 hanno lo scopo di razionalizzare ed efficientare, nel rispetto della normativa tecnica, le infrastrutture a servizio dell'attività aeronautica, adeguando le stesse allo sviluppo atteso del traffico aereo negli anni 2016–2030, tenuto conto dell'intervenuta evoluzione dello scalo, al fine di erogare un servizio efficiente e di generare effetti positivi in termini di qualità dell'ambiente e della vita delle collettività locali.

L'aeroporto di Milano Bergamo è inserito tra gli Aeroporti di Interesse Nazionale dal Piano Nazionale degli Aeroporti, proprio perché la presenza dell'aeroporto nell'area considerata contribuisce a dare risposta alle esigenze di mobilità nel contesto territoriale.

<sup>2</sup> L'Art. 704 del codice della navigazione aerea, intitolato Rilascio della concessione di gestione aeroportuale, prescrive che "l'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC e il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata dall'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248.

La convenzione deve contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso agli operatori e agli utenti alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Deve inoltre contenere le modalità di definizione ed approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore. "

La Legge 133 del 2014 di conversione del D.L. 12-9-2014 "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" al Capo I "Misure per la riapertura dei cantieri" prevede: all' Art. 1 Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina ed altre misure urgenti per sbloccare interventi sugli aeroporti di interesse nazionale comma 11.: Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro centottanta giorni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui regolatori

Quanto sopra per contestualizzare e repliche alle Osservazioni ricevute, che pare vogliano individuare quale unico obiettivo del Masterplan quello di legittimare l'incremento del numero dei voli, senza tenere in considerazione quanto sopra in ordine alla finalità del PSA.

Da tutto quanto esposto discende la procedura di VIA è, pertanto, la procedura cui ex lege il PSA doveva e deve essere sottoposto.

## A.2 Benchmarking con altri aeroporti nazionali

A comprova ulteriore della correttezza della procedura seguita, si citano procedimenti analoghi assoggettati a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (al 27/10/2019):

- Aeroporto "M. Arlotta" di Taranto-Grottaglie - Piano di sviluppo aeroportuale 2030. Data avvio: 03/04/2018. Stato procedura: parere CT VIA emesso, provvedimento alla firma MIBACT.
- Aeroporto di Treviso - Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030. Data avvio: 26/04/2017. Stato procedura: Supplemento istruttoria tecnica CT VIA.
- Aeroporto di Fiumicino - Master Plan 2030. Data avvio: 30/03/2017. Stato procedura: provvedimento in predisposizione
- Aeroporto di Milano Linate - Master Plan Aeroportuale 2030. Data avvio: 01/03/2017. Stato procedura: parere CT VIA emesso, in attesa parere MIBACT.
- Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino – Roma. Data avvio: 08/02/2016. Stato procedura: supplemento istruttoria tecnica CT VIA.
- Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023. Data avvio: 13/08/2018. Stato procedura: istruttoria tecnica CT VIA.
- Aeroporto Cagliari Elmas - piano di sviluppo Aeroportuale approvato in data 14/12/2012 (si veda il richiamo alla successiva pronuncia del Consiglio di Stato).
- Aeroporto di Bari decreto ministeriale (decreto del Ministero dell'ambiente n. 124 del 18/06/2015) di concessione della VIA.
- Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia - Montichiari. Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 data avvio: 22/07/2019 Istruttoria tecnica CT VIA info Documentazione Progetto
- Aeroporto di Alghero - Fertilia. Master Plan 2030 dato avvio: 14/10/2019- stato procedura Istruttoria tecnica CT VIA

aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di centottanta giorni, di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti, comma 11-bis. Al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'Autorità di regolazione dei trasporti per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'Autorità di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Per i contratti di programma vigenti e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari. 11-ter. In attuazione degli articoli 1, paragrafo 5, e 11, paragrafo 6, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, la procedura per la risoluzione di controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto non può essere promossa quando riguarda il piano di investimento approvato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulta già approvato dalle competenti amministrazioni. 11-quater. Per consentire la prosecuzione degli interventi previsti nel piano di investimento degli aeroporti i cui contratti di programma risultano scaduti alla data del 31 dicembre 2014, i corrispettivi tariffari per l'anno 2015 sono determinati applicando il tasso di inflazione programmato ai livelli tariffari in vigore per l'anno 2014. Tali corrispettivi si applicano, previa informativa alla International Air Transportation Association ai fini dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, dal 1° gennaio 2015 fino alla data di entrata in vigore dei livelli tariffari determinati in applicazione dei modelli di tariffazione di cui al capo II del titolo III del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni.

### A.3. Orientamenti giurisprudenziali

A livello europeo, la giurisprudenza fa riferimento a procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale per gli Aeroporti; fra le varie si citano:

- Sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 21/03/2013 domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Verwaltungsgerichtshof — Austria) — Salzburger Flughafen GmbH/Umweltsenat.
- Sentenza della Corte (Prima Sezione) 17 /03/2011 (domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Raad van State van België - Belgio) - Brussels Hoofdstedelijk Gewest e a. / Vlaamse Gewest (Causa C-275/09).<sup>3</sup>

A livello nazionale, sempre *ex multis*, si ritiene opportuno richiamare la pronuncia del Consiglio di Stato 1385/2019, che ha escluso la necessità della VAS per il Masterplan dell'aeroporto di Cagliari Elmas secondo cui: *"la preventiva valutazione ambientale strategica (VAS) sul piano di sviluppo aeroportuale è stata nel caso in esame motivatamente e legittimamente esclusa: la Regione Sardegna, infatti, sulla base della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto del master plan dell'aeroporto presentata dall'ENAC nell'agosto del 2010, aveva posto uno specifico quesito al Ministero dell'ambiente circa la necessità della procedura di VAS, prima di quella di VIA e, all'esito di un'apposita riunione svoltasi presso la Segreteria tecnica del Ministro dell'ambiente, si è chiarito che non ricorrevano le condizioni per l'assoggettamento a VAS del master plan aeroportuale perché il piano di sviluppo di un aeroporto può essere considerato equivalente a un progetto preliminare/definitivo, come per le altre infrastrutture di trasporto, avente natura non già di "piano o programma", ma di "progetto di opera pubblica", a differenza del piano nazionale degli aeroporti, che andrebbe per sua natura (solo pianificatoria) sottoposto a VAS.*

**Tale impostazione – ha peraltro riferito il Ministero nella sua relazione - è stata condivisa anche dalla Commissione europea - Direzione generale ambiente, che in una nota del 16 luglio 2012 ha comunicato esplicitamente di non contestare la posizione delle autorità italiane circa**

<sup>4</sup> Giurisprudenza in tema di VAS/VIA; fra le varie si richiamano:

-parte motiva della pronuncia Consiglio di Stato, 20/11/2015, n. 975: *"Più in particolare: a) la valutazione ambientale di e programmi ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuendo all'integrazione delle relative previsioni, con considerazioni specificamente ambientali, che siano tali da guidare l'amministrazione nell'effettuazione nelle scelte discrezionali, tipiche, per l'appunto, dei e dei programmi; b) la valutazione di singoli progetti avviene invece sulla base della progettazione preliminare ed ha l'obiettivo di verificare l'impatto sull'ambiente dell'opera progettata. In sintesi, la VAS concerne la pianificazione e la programmazione alle quali l'amministrazione è obbligata, ed è concomitante alla stessa così da favorire l'emersione e l'evidenziazione dell'interesse ambientale di modo che esso venga in via prioritaria considerato dall'amministrazione; la VIA concerne i singoli progetti ed è necessaria ai fini della verifica dell'entità dell'impatto ambientale dell'opera proposta, in guisa da stimolare soluzioni mitigative da valutare secondo il principio dello sviluppo sostenibile, sino all'opzione "zero", qualora l'impatto non sia evitabile neanche con l'adozione di cautele. Aspetti pianificatori ed aspetti progettuali si intersecano quando l'approvazione, in sede di conferenza localizzativa, di progetti di opere, comporti anche variante allo strumento urbanistico. In questi il problema della sovrapposizione di VAS e VIA è stato direttamente risolto dal legislatore il quale ha stabilito - affermando un principio invero già ricavabile dall'interpretazione sistematica - che "ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere" (art. 6 comma 12, introdotto dal D.Lgs. 29-6-2010 n. 128)".*

-parte motiva della pronuncia T.A.R. Marche Ancona Sez. I, 06/03/2014, n. 291: *"La differenza sostanziale fra VAS e VIA risiede nel fatto che la prima prende in esame l'incidenza che i piani e i programmi urbanistici, paesaggistici, etc., possono avere su un'area vasta". Questo perché un p.r.g. o un piano delle attività estrattive o uno qualsiasi degli altri piani e programmi indicati dall'art. 6, comma 2 del D.Lgs. n. 152 del 2006 implicano un potenziale stravolgimento dell'intero territorio al quale il piano o programma di riferisce. Si pensi, ad esempio, all'impatto globale (diretto e indiretto) che provocherebbe su tutte le matrici sensibili la decisione del Comune di Roma, in sede di approvazione del nuovo p.r.g. o di variante di quello in vigore, di dislocare altrove le attuali stazioni ferroviarie oppure di realizzare un nuovo G.R.A. oppure di prevedere nuovi insediamenti residenziali o commerciali in aree attualmente agricole, etc. (naturalmente, facendo le debite proporzioni, il problema riguarda anche*

**il non assoggettamento dei master plan/piani di sviluppo aeroportuali alla procedura di VAS in quanto strumenti di natura progettuale e non pianificatoria."**

Si richiamano in nota ulteriori sentenze che escludono la necessità della VIA e si occupano della diversità tra le due procedure.<sup>4</sup>

La procedura di VIA come noto consente la partecipazione di enti pubblici e cittadini nell'ambito di un'istruttoria dettagliata di cui al d.lgs. 152/06, come parimenti ex lege avviene nella successiva fase di sottoposizione del masterplan alla valutazione urbanistica di compatibilità tramite conferenza di servizi ex legge 241/90.

### B. CARATTERISTICHE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E NON APPLICABILITÀ AL PSA

La Direttiva europea 2001/42/CE (che ha introdotto la valutazione degli effetti di determinati e programmi sull'ambiente) è stata recepita, in Italia, con la parte seconda del D.lgs. 152/2006 entrata in vigore il 31/07/2007, successivamente modificata e integrata<sup>5</sup>.

Nel contesto europeo, il documento redatto dal gruppo di lavoro sotto la responsabilità della DG Ambiente per coadiuvare gli Stati membri ad attuare la direttiva VAS per rispettarne le disposizioni e ricavarne i benefici previsti, fornisce utili indicazioni per interpretare l'ambito oggettivo di applicazione di Piani e Programmi.

In alcuni Stati membri viene considerato un piano il documento che stabilisce le modalità per svolgere o attuare un sistema o una politica. Ciò potrebbe includere, ad esempio, per la destinazione dei suoli che stabiliscano le modalità di riassetto del territorio o che fissino delle regole o un orientamento sul tipo di sviluppo che potrebbe essere appropriato o consentito in determinate aree o ancora che proponano i criteri da tenere in considerazione nel concepimento del nuovo progetto. I piani per la gestione dei rifiuti,

*i comuni di più ridotte dimensioni). La VAS analizza quindi tutte le possibili interrelazioni che simili decisioni possono arrecare alla salute umana, al paesaggio, all'ambiente in genere, al traffico, all'economia, etc. di tutto il territorio coinvolto dal piano. L'analisi tuttavia, è condotta ad un livello più astratto, perché non è sicuro se il piano sarà effettivamente attuato nella sua integralità, se tale attuazione avverrà in un arco temporale circoscritto e/o se sarà del tutto conforme a quanto ipotizzato, e così via. La VIA, al contrario, analizza l'impatto ambientale del singolo progetto, il che vuol dire che essa prende in esame impatti inevitabilmente più circoscritti - perché il progetto riguarda una porzione del territorio in ogni caso più ridotta rispetto a quella investita dal piano - ma maggiormente valutabili - perché il progetto, rispetto al piano, si basa su dati concreti, necessariamente definiti e più attuali rispetto a quelli avuti presenti in sede di redazione del piano e quindi di effettuazione della VAS. Ed è per questo motivo che l'art. 6, comma 3, del D.Lgs. n. 152 del 2006 stabilisce che "Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento."*

-parte motiva della pronuncia T.A.R. Lombardia Milano Sez. II, 26/11/2009, n. 5171: *"La scelta di escludere dalla VAS gli atti che non costituiscono variante al PRG trova una giustificazione nella funzione e nella natura della stessa VAS, che costituisce un atto di valutazione interno al procedimento di pianificazione, cioè una valutazione degli effetti ambientali conseguenti alla esecuzione delle previsioni ivi contenute. Proprio perché la VAS si colloca "al livello di macroterritorio", tendente ad esaminare gli impatti strategici delle scelte di pianificazione, essa si differenzia dalla VIA, che opera a livello di uno specifico progetto."*

<sup>5</sup> Le Regioni e le Province Autonome devono adeguare, ove necessario, il proprio ordinamento a tale norma, e secondo quanto stabilito nella stessa con le proprie leggi e regolamenti individuano l'Autorità competente tra le Pubbliche Amministrazioni con funzioni di tutela, protezione e valorizzazione ambientale; disciplinano le proprie competenze e quelle degli altri enti locali; i criteri per individuare gli enti locali territoriali interessati ed i soggetti competenti in materia ambientale; eventuali ulteriori modalità, rispetto a quelle indicate nel decreto, per l'individuazione di e programmi da sottoporre a VAS; le modalità di partecipazione al processo di VAS delle regioni e province autonome confinanti.

per le risorse idriche ecc. vengono considerati ai fini della direttiva qualora ricadano nell'ambito della definizione dell'articolo 2, lettera a) e soddisfino i criteri di cui all'articolo 37.

In alcuni Stati membri viene considerato programma un piano che include una serie di progetti in una determinata zona, ad esempio potrebbe essere classificato come programma un sistema per il recupero di un'area urbana, che comprenda una serie di progetti edilizi separati. In questo senso, un "programma" sarebbe sufficientemente dettagliato e concreto.<sup>6</sup>

A livello nazionale, uno studio eseguito dal Consiglio federale di Sinpa (Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente) presieduto da ISPRA e costituito dai rappresentanti di ARPA regionali, ha avuto il compito di monitorare lo stato di attuazione della normativa nel triennio 2014/2016 ed in particolare le disposizioni normative regionali vigenti in materia di VAS. Le regioni Liguria, Toscana, Umbria, Puglia, hanno provveduto a disciplinare la VAS con organiche leggi regionali, nelle altre Regioni sono stati emanati atti di indirizzo operativo e metodologico - procedurale che, coerentemente alla norma nazionale, disciplinano il processo di VAS.

Il processo di VAS come definito dalla Direttiva e dalla Giurisprudenza consolidata (vedi nota n. 4), si applica infatti a Programmi redatti da Enti dotati di autonomia legislativa; per quanto concerne il contesto aeroportuale si cita un esempio che chiarisce il contesto nel quale gli strumenti urbanistici (progettazione aeroportuale e pianificazione degli Enti territoriali) si muovono e si incontrano. Sul tema del recepimento delle indicazioni derivanti dalla normativa in materia di rischio la commissione VAS della Regione Veneto ha espresso il parere n. 113 del 30 ottobre 2012 " ...ESAMINATA la documentazione relativa a Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel del Comune di Villafranca di Verona – testata sud (testata RWY 04) e aree laterali nonché la conseguente Variante parziale che dovrà essere operata al vigente PRG per l'introduzione delle normative del Piano di Rischio stesso VISTE - la Direttiva 2001/42/CE ; - la LR 11/2004; - l'art. 6, comma 3, del D. Lgs. 152/2006; - la LR 4/2008; - le D.G.R. 791/2009 COMMISSIONE REGIONALE VAS AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA UNITA' DI PROGETTO COORDINAMENTO COMMISSIONI (VAS-VINCA-NUVV) 19 ESPRIME IL PARERE DI NON ASSOGGETTARE ALLA PROCEDURA V.A.S. il Piano di Rischio dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca relativo alle aree vincolate ricadenti nel territorio del Comune di Villafranca di Verona - testata sud (testata RWY 04) e aree laterali nonché la conseguente Variante parziale che dovrà essere operata al vigente PRG per l'introduzione delle normative del Piano di Rischio stesso in quanto non determinano effetti negativi significativi sull'ambiente."

È quindi chiaro che la VAS è una procedura propria degli Enti dotati di potestà legislativa e non dell'aeroporto, che è chiamato ad attuare gli impegni progettuali di sviluppo infrastrutturale in coerenza con le norme aeronautiche, urbanistiche e ambientali, relativamente all'attività svolta, ma che è soggetto privo delle caratteristiche soggettive ed oggettive richiamate dalla direttiva 2041, dove per "programmi" s'intendono "i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche - che sono 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, dal parlamento o dal governo e che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative."

L'aeroporto non ha, infatti, le caratteristiche di autorità nazionale regionale o locale, non ha potestà normativa e di indirizzo, capacità di pianificazione di ambiti che incidono sulle diverse attività economiche legate al trasporto aereo.

Ne discende come non sussistano i presupposti giuridici per la sottoposizione preventiva del PSA a VAS.

### C. RAPPORTI TRA ZONIZZAZIONE ACUSTICA E PSA, NORMATIVA ED AMBITI D'APPLICAZIONE

La richiesta avanzata dai Comuni di riunione della procedura di VIA ad oggetto il PSA e della procedura di VAS, ad oggetto la zonizzazione acustica aeroportuale e ad oggi in corso, è infondata per molteplici aspetti, che di seguito si sintetizzano.

Si ricorda lo stato dell'iter della procedura di VAS: in data 12/04/2018 è stata trasmessa richiesta di avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 – Aeroporto "Il Caravaggio" di Milano Bergamo. In data 26/04/2018 ha avuto inizio la fase di consultazione dei soggetti competenti, che si è conclusa il 25/07/2018.

Si ricorda che ad oggi l'assenza di zonizzazione acustica è conseguente all'esito del noto contenzioso in sede amministrativa, che ha portato all'annullamento della zonizzazione, approvata dall'unanimità dalla Commissione aeroportuale.

Non è questa la sede per approfondire tale questione; appare sufficiente richiamarne i riferimenti di maggiore rilievo.

A luglio 2013, a seguito di un ricorso presentato da Legambiente (unitamente a dei cittadini di Bergamo) avanti al TAR Brescia, la Zonizzazione Acustica è stata annullata, poiché il Tribunale ha considerato necessario l'espletamento di una procedura di VAS ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. prima della definizione della Zonizzazione stessa. ENAC ha presentato ricorso avanti al Consiglio di Stato nel 2014.

Il Consiglio di Stato si è pronunciato confermando quanto stabilito dal TAR Brescia.

Allo stato attuale pertanto, tutte le prescrizioni di legge derivanti dall'esistenza della Zonizzazione Aeroportuale risultano sospese. In particolare, per quanto concerne la redazione del Piano di Risanamento Aeroportuale, ai sensi del D.M. 29 novembre 2000 - "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" sono state inviate formali comunicazioni agli Enti interessati inerenti alla sospensione dei termini stabiliti per la redazione dei Piani.

In primis, si evidenzia si tratta di due procedimenti "paralleli" con effetti diversi e diverse valutazioni ed in relazione a cui non esiste alcuna incompatibilità (semmai la valutazione di compatibilità ambientale del Masterplan - VIA- è procedura antecedente a quella della zonizzazione acustica – VAS- natura non già di "piano o programma", ma di "progetto di opera pubblica", a differenza del piano di zonizzazione che ha natura pianificatoria).

<sup>6</sup> Un buon esempio potrebbe essere l'Icelandic Integrated Transportation Programme [Programma integrato islandese sui trasporti] che è destinato a sostituire programmi indipendenti per strade, aeroporti, porti e per la difesa del litorale. L'infrastruttura dei trasporti e la politica in merito sono fissate per un periodo di 12 anni (identificando i progetti per nome, ubicazione e costo)

Nella VAS l'analisi è condotta ad un livello più astratto e generale, la VIA, al contrario, analizza l'impatto ambientale del singolo progetto, il che vuol dire che essa prende in esame impatti inevitabilmente più circoscritti - perché il progetto riguarda una porzione del territorio in ogni caso più ridotta rispetto a quella investita dal piano - ma maggiormente valutabili - perché il progetto, rispetto al piano, si basa su dati concreti, necessariamente definiti e più attuali rispetto a quelli avuti presenti in sede di redazione del piano e quindi di effettuazione della VIA

È, quindi, impossibile la riunione dei procedimenti che sono in fase di avanzamento diverse, sono di competenza di soggetti procedenti diversi e ricadenti in ambiti normativi diversi. In primis, quello che emerge ictu oculi è la diversità delle fattispecie giuridiche sia in termini di oggetto sottoposto a valutazione nelle due procedure sia in termini di soggetti coinvolti nelle due procedure; ciò ex se ne rende impossibile la riunione così come peraltro accaduto in altre fattispecie.

La zonizzazione acustica è approvata dalla Commissione aeroportuale; il PSA da ENAC.

Nella procedura di VIA: il soggetto che ha elaborato il progetto è SACBO, in forza della convenzione esistente con ENAC; il soggetto proponente che ha fatto proprio il piano è ENAC; l'autorità competente, al pari della VAS, è sempre il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, tenuto all'esito dell'istruttoria prevista per tale procedura ad emettere il decreto ad oggetto la valutazione della compatibilità ambientale del progetto presentato.

Nella procedura di VAS - zonizzazione acustica aeroportuale; il soggetto che ha elaborato il piano è la Commissione aeroportuale; il soggetto procedente che ha fatto proprio il piano è ENAC; l'autorità competente è sempre il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

La finalità delle due procedure è differente: la VIA è preordinata alla valutazione degli effetti dello sviluppo infrastrutturale sull'ambiente, mentre la zonizzazione acustica nell'intorno aeroportuale ha lo scopo di valutare gli effetti dell'impatto acustico nell'intorno aeroportuale mediante l'adozione di provvedimenti in materia di distribuzione delle rotte e procedure antirumore, con effetto sulle attività aeronautiche, non sull'attività infrastrutturale dell'aeroporto.

Per completezza e comodità di lettura si riportano le prescrizioni notorie del DM 31 ottobre 1997 che prescrivono: " le Commissioni aeroportuali tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate, definisce, nell'intorno aeroportuale, i confini delle seguenti aree di rispetto: zona A, zona B, zona C": non vi è chi non veda come la zonizzazione acustica si basi sulle previsioni progettuali del Masterplan aeroportuale.

## **D. QUALIFICAZIONE DI "VIA POSTUMA" AL PROCEDIMENTO IN CORSO - OTTEMPERANZA AL PREGRESSO DECRETO VIA 677/2003**

### ***D.1. Qualificazione del procedimento in corso in termini di "VIA postuma"***

Il tema della cd. "VIA Postuma" è stato sollevato dal Comune di Grassobbio e dai privati: Paganelli e Durelli nelle rispettive Osservazioni, asserendo che l'attuale procedimento di Valutazione ambientale sarebbe avviato anche al fine di ottenere un giudizio postumo di compatibilità ambientale.

Il tema della VIA Postuma è stato introdotto, si ricorda, per evidenziare la asserita necessità di sottoporre a VIA interventi compresi nei siti di Natura 2000 e per verificare l'incidenza della procedura di VIA sulle opere già eseguite. Si tratta di una fattispecie non confacente al caso che ci occupa.

L'osservazione è inconferente in quanto, in primo luogo le opere realizzate sono state oggetto di una precedente procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale e sulla conformità delle medesime si sono già pronunciati gli Enti competenti; in secondo luogo è ambigua la definizione di VIA postuma riferita al PSA, in quanto sia il precedente, sia l'attuale PSA hanno seguito le prescrizioni normative in fase di realizzazione e di esecuzione e ciò è documentato.

Quanto nello specifico al merito dell'osservazione, si osserva come la fattispecie di cui alla sentenza citata (26 luglio 2017 n. 589) e i principi ivi dettati dalla Corte di Giustizia europea non siano conferenti al caso de quo.

Si tratta peraltro di sentenza emanata anteriormente alla modifica apportata dal d.lgs. 104 /2017 al d.lgs. 152/2006.

In primis, il caso sottoposto all'attenzione della Corte europea dalla recente sentenza della Corte di Giustizia ECLI:EU:C:2017:589del 26/07/2017 riguardava una fattispecie particolare inerente alla compatibilità ambientale di un singolo impianto di produzione industriale, in relazione al quale la valutazione di impatto ambientale non era stata omessa, bensì era stata eseguita successivamente alla sua realizzazione a seguito dell'annullamento di una pregressa valutazione in sede giurisdizionale.

Il caso anzidetto non trova analogia alcuna con l'iter procedurale che inerisce il PSA 2030, che concerne ad una infrastruttura aeroportuale complessa non realizzata ex novo, il cui sviluppo è stato oggetto:

- di un piano ancora in vigore, sottoposto a pregressa valutazione di impatto ambientale, conclusa con decreto positivo in termini di compatibilità ambientale così come è risultata positiva la verifica di ottemperanza alle sue prescrizioni e
- ora oggetto di un nuovo progetto che nella sua presentazione non può fare a meno di tenere conto dell'evoluzione dinamica di tale infrastruttura e degli impatti ambientali della stessa come imposto ex lege.

Lo SIA, a sua volta, parte dalla valutazione dello stato di fatto dell'infrastruttura (parte seconda del SIA volumi A e B) per "affrontare" gli impatti ambientali delle strategie di sviluppo previsto e la compatibilità sotto il profilo ambientale.

Nel caso de quo non si ravvede l'integrazione della fattispecie di elusione della normativa, né tantomeno è fondatamente sostenibile che lo studio di impatto ambientale e il piano di sviluppo 2016-2030 non abbiano preso in debita considerazione l'implementazione dello scalo avvenuto negli ultimi 20 anni, come ravvisato nelle osservazioni.

Ciò all'evidenza non è verosimile né corrisponde al vero.

Ciò, a tacer del fatto che l'intervenuta evoluzione della normativa -in primis- comunitaria e -di riflesso- nazionale di recepimento vede l'evoluzione della normativa verso una sempre maggiore attenzione agli impatti ambientali ed una razionalizzazione della procedura anche nella fase successiva in termini di controlli e sanzioni atta da un lato alla tutela dell'ambiente e dall'altro a non pregiudicare la prosecuzione di attività, in adempimento delle prescrizioni della DIRETTIVA UE 2014 /52 recepita con il d.lgs. 104/2017.

In ogni caso la sentenza esplicita principi che non sono contravvenuti nel caso di specie poiché non si sussiste, in alcun modo, ad una mancata considerazione dell'implementazione effettiva dello scalo ovvero degli impatti ambientali del suo sviluppo.

Si precisa inoltre che il decreto VIA del 2003 non contiene alcuna disposizione relativa al tetto massimo del numero dei voli, così come ribadito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con documento U.prot DVA – 2013 – 0005129 del 26/02/2013 avente ad oggetto "Commissione aeroportuale di Bergamo – Orio al Serio. Riscontro nota prot. n. 40391 del 25/10/2012", nel quale si ribadisce che «*il decreto VIA n. 677 del 04/11/2003, con il quale è stata quindi rilasciata la compatibilità ambientale avendo valutato gli impatti attesi sulla base degli scenari prospettati dal proponente, non contiene alcuna disposizione, nel quadro prescrittivo, relativa al tetto massimo del numero dei voli*».

Parimenti Regione Lombardia, con nota dedicata antecedente a quella del Ministero poc'anzi citata dedicata del 29/02/2012, ha osservato l'assenza di limiti riferiti a movimenti e/o passeggeri/merci all'interno del quadro prescrittivo decreto VIA.

Inoltre e per scrupolo di completezza, si ricorda, come notorio, che la normativa non pone alcun divieto di voli notturni come confermato da consolidata giurisprudenza (da ultimo Consiglio di Stato IV Sezione, n. 1534 del 5 marzo 2019).

Quanto sopra sinteticamente richiamato sostanzia come non sussiste alcuna mancata esecuzione di una valutazione ambientale che dovrà essere oggetto di regolarizzazione, né tantomeno la messa in esecuzione di un progetto privo di autorizzazione.

Non vi è stata, quindi, alcuna omissione ovvero mancata valutazione dello sviluppo attuale, né tantomeno di quello avvenuto sino ad oggi nella presentazione del master plan ai fini della valutazione di impatto ambientale ed in specie dello studio di impatto ambientale prodromico alla valutazione stessa.

Ciò del resto non sarebbe stato neppure ipotizzabile poiché costituirebbe un'elusione delle prescrizioni normative: lo sviluppo dello scalo, attesa la natura di infrastruttura avente rilevanza nazionale, nonché per quanto qui maggiormente interessa dei correlati profili aventi incidenza per il profilo ambientale, è sempre stato effettuato in maniera trasparente e sottoposto al controllo degli enti proposti.

#### **D.2 Ottemperamento al dettato prescrittivo di cui al Decreto VIA 677/2003**

Per quanto concerne l'ottemperamento al decreto VIA n. 677 del 04/11/2003, emesso dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività culturali e concernente il vigente PSA, come noto, detto decreto, nel valutare positivamente il citato Piano di sviluppo aeroportuale, una serie di prescrizioni ambientali di natura compensativa e mitigative (prescrizioni inerenti: Inquinamento acustico, Qualità dell'aria, Controllo del flusso luminoso).

Il giudizio positivo di compatibilità ambientale è stato subordinato, infatti, all'ottemperanza alle prescrizioni di natura ambientale anzidette, ottemperanza oggetto di verifica ad hoc da parte di Regione Lombardia quale Ente preposto al controllo nell'anno 2014.

Il positivo svolgimento della conseguente procedura di verifica di ottemperanza, attestato dalla nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE del 13.07.2015 della Struttura VIA di Regione Lombardia in riscontro alla nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la quale si richiedeva a detta struttura un aggiornamento sulla verifica di ottemperanza<sup>7</sup>, ha comprovato l'osservanza da parte della Società di gestione delle prescrizioni di natura ambientale in termini di realizzazione di quelle previste opere di mitigazione e compensazione ambientale correlate agli interventi di sviluppo infrastrutturale effettivamente realizzati (al netto delle prescrizioni che non erano in capo al gestore e di quelle non attuabili per ragioni non dipendenti dal gestore).

Inoltre, giova ricordare, il gestore aeroportuale ha unilateralmente (e pur in assenza di cogenza normativa e prescrittiva) posto in essere una serie di opere di compensazione ambientale a favore del Territorio costituente l'intorno aeroportuale (interventi di mitigazione a favore delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale volte all'ottimizzazione del clima acustico e attuate pur in assenza della zonizzazione acustica, annullata con sentenza definitiva a conclusione di giudizio avanti il Giudice amministrativo).

Ne consegue a che non può essere ascritta quale mancata ottemperanza al decreto Via il mancato aggiornamento della zonizzazione acustica, di competenza della commissione aeroportuale e peraltro annullata a seguito del noto contenzioso.

Tali interventi costituiscono, pur in assenza di zonizzazione acustica, opere volte a mitigare e compensare gli effetti dell'inquinamento acustico di cui al punto a) del decreto Via e comunque dello sviluppo dell'infrastruttura.

A riguardo si richiama, al fine di non aggravare la presente trattazione e considerata la completezza del riferimento, lo Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – "L'iniziativa: obiettivi e coerenze" Relazione par. 2.3 "La pregressa procedura VIA: lo stato di ottemperamento al DEC/VIA 677/2003" dove, a partire dalle sette "categorie" di ottemperamento definite dalla nota della Struttura VIA di Regione Lombardia, è compiuta una loro puntuale quantificazione.

<sup>7</sup> Nota prot. 27027 del 25.11.2013

## PARTE 2

### 1.FINALITÀ DEL PSA – VALUTAZIONE DELL'OPZIONE ZERO

Diversamente da quanto viene illustrato nelle osservazioni, non vi è alcuna omissione nel SIA in ordine alla valutazione dell'Opzione Zero e delle alternative progettuali che sono state puntualmente oggetti di analisi, come prescritto dalla normativa.

Anzitutto, nella disamina delle questioni e tematiche di merito sollevate così come nel giudizio di compatibilità ambientale, non può essere ignorato il pubblico interesse sotteso al progetto PSA2030 ovvero quello di adeguare le infrastrutture aeroportuali allo sviluppo atteso del traffico aereo negli anni 2016–2030, tenuto conto dell'intervenuta evoluzione dello scalo, al fine di erogare un servizio efficiente e di generare effetti positivi in termini di qualità dell'ambiente e della vita delle collettività locali.<sup>8</sup>

~~Anzitutto, si ricorda come l'attuale evoluzione è il risultato degli interventi di sviluppo effettivamente attuati in conformità al Piano vigente (si precisa sin da ora a riguardo che alle mutate esigenze di sviluppo dello scalo è conseguita la mancata integrale realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali autorizzati dall'attuale PSA, da cui è conseguita altresì la previsione di un nuovo progetto).~~

Il progetto "Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio - Piano di sviluppo aeroportuale 2030", in accordo con gli indirizzi espressi da ENAC e in conformità alle prescrizioni europee e nazionali sul trasporto aereo, muovendo dallo attuale stato di fatto dell'aeroporto in termini di infrastruttura, traffico registrato, contesto territoriale e ambientale, procede all'individuazione degli interventi necessari alla "ridefinizione degli spazi operativi del sistema aeroporto, capace di aumentarne l'efficienza e la capacità e grado di soddisfare la prevista crescente domanda di trasporto".

La cosiddetta opzione zero è stata esaminata e approfondita: dai contenuti del PSA risulta che ENAC ha adeguatamente dimostrato di avere preso in considerazione anche la così detta "opzione zero", ma tale opzione non ha rappresentato un'alternativa perseguibile in quanto avrebbe comportato l'impossibilità di far fronte in maniera organica all'esigenza di sviluppo infrastrutturale sulle aree a servizio dell'aeroporto, che non comportano si ricorda incremento delle infrastrutture di volo, ma adeguamento riqualificazione e razionalizzazione, per garantire efficienza e sicurezza.<sup>9</sup>

E' notorio come la situazione infrastrutturale già attualmente in essere condizioni l'effettiva potenzialità dello scalo, il PSA dà risposte concrete all'esigenza di confermare il ruolo di aeroporto d'interesse nazionale attribuito a Bergamo.

<sup>8</sup> Si ritiene opportuno riportare richiamare la già citata sentenza Consiglio di Stato 1385/2019 in merito ai presupposti che guidano la procedura istruttoria di compatibilità ambientale: "riguardo ai dedotti profili la relazione dell'amministrazione ha adeguatamente dimostrato che la valutazione d'impatto ambientale favorevole è stata il frutto di una corretta e completa istruttoria, che ha consentito la piena cognizione dei presupposti di fatto rilevanti e ha condotto a valutazioni tecnico-discrezionali razionali e consequenziali, che appaiono immuni dai vizi di illegittimità dedotti (esclusa, si ripete, ogni valutazione sulla convenienza nel merito di tali scelte, estranea alla presente sede di sindacato di sola legittimità degli atti impugnati). Un consolidato orientamento giurisprudenziale – condiviso dalla Sezione – ha più volte chiarito che il giudizio di compatibilità ambientale è attraversato da profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa sul piano dell'apprezzamento degli interessi pubblici in rilievo e della loro ponderazione rispetto all'interesse dell'esecuzione dell'opera, apprezzamento che è sindacabile dal giudice amministrativo soltanto per manifesta illogicità o travisamento dei fatti, nel caso in cui l'istruttoria sia mancata o sia stata svolta in modo inadeguato e i risultati perciò evidenti lo sconfinamento del potere discrezionale riconosciuto all'amministrazione (Cons. Stato, sez. IV, 10 maggio 2018, n. 2805, 21 maggio 2018, n. 3034, 11 luglio 2016, n. 305, 26 gennaio 2015, n. 313, 17 ottobre 2012, n. 5292, 19 marzo 2012, n. 1541; sez. IV, 18 luglio 2017, n. 3559, 10 febbraio 2017, n. 573)."

Entrando nello specifico, nella Parte 1 dello SIA- *L'iniziativa: obiettivi e coerenze Relazione* è specificato ove rinvenire l'analisi dell'alternativa zero ovvero nella Parte 3 "*L'intervento: Alternative e soluzioni*", incentrata, da un lato, sull'analisi dell'Alternativa Zero (P3.1) e su quella delle diverse alternative prese in considerazione nell'ambito del processo di redazione del PSA2030 (P3.2), e, dall'altro, sulla descrizione del PSA2030 (P3.3) e della cantierizzazione delle opere ed interventi previsti (P3.4).

A pag. 7 della parte 3 Paragrafo 1 "L'ALTERNATIVA ZERO 1.1 Metodologia di analisi" è già chiarito che "se da un punto di vista progettuale, quindi, lo scenario di non intervento rappresenta una soluzione non perseguibile in quanto non in grado di soddisfare la domanda di traffico attesa al 2030, in tale sede si vuole dare evidenza di come anche sotto il profilo ambientale, e più nello specifico sotto il tema del rumore aeroportuale, tale soluzione appare non sostenibile. Lo scenario "zero" è analizzato quindi in termini di sostenibilità ambientale, limitatamente alla componente acustica in quanto particolarmente significativa in ragione della specificità dell'opera. L'obiettivo in questa fase è quello quindi di determinare quali siano le condizioni operative e i potenziali impatti acustici che derivano dalla naturale evoluzione della domanda di traffico e da uno scenario di non intervento, ossia con un layout infrastrutturale e un modello rispetto all'attuale condizione di esercizio"

Nel successivo paragrafo sempre della parte 3: 1.3 LA VERIFICA AMBIENTALE è suddiviso in sotto paragrafi ove viene espressamente analizzata "sotto il profilo tecnico" l'opzione zero.

Ecco si riportano per completezza le conclusioni raggiunte:

*-Rispetto quindi al tema dell'inquinamento acustico, e più in generale alla sostenibilità dell'iniziativa compatibile con i limiti ambientali e di convivenza con i territori limitrofi, le politiche di gestione di SACBO non solo si allineano con gli indirizzi strategici regionali ma al contempo inducono un contenimento dell'impronta acustica e quindi del disturbo di origine aeronautica alla popolazione residente pur favorendo le condizioni di sviluppo dell'aeroporto e dell'indotto sul territorio.*

*-l'andamento dei diversi parametri assunti per il confronto mettono in evidenza come la soluzione di intervento sia tale da indurre dei benefici in termini acustici rispetto sia alla soluzione attuale che a quella di non intervento.*

Inoltre, la valutazione delle emissioni acustiche indotte dagli aeromobili attraverso il modello previsionale INM 7.0d allo scenario "zero" è inserita all'interno dello studio acustico per la verifica degli impatti ambientali indotti dall'esercizio dell'aeroporto (SIA Parte 5).

L'osservazione non appare pertanto fondata e accoglibile.

*L'amministrazione ha adeguatamente dimostrato, inoltre, di avere preso in considerazione anche la così detta "opzione zero", ma che tale opzione non ha rappresentato un'alternativa perseguibile in quanto avrebbe comportato l'impossibilità di far fronte al deficit di capacità che già attualmente condiziona l'effettiva potenzialità dello scalo, lasciando pertanto irrisolta l'esigenza di riaffermare il ruolo di aeroporto strategico assegnato a Cagliari Elmas dallo studio ENAC "Studio sullo sviluppo della rete aeroportuale nazionale" - base anno 2008."*

<sup>9</sup> A riguardo in caso analogo la già citata Consiglio di Stato n. 1385/2019 nella parte motiva: "L'amministrazione ha adeguatamente dimostrato, inoltre, di avere preso in considerazione anche la così detta "opzione zero", ma che tale opzione non ha rappresentato un'alternativa perseguibile in quanto avrebbe comportato l'impossibilità di far fronte al deficit di capacità che già attualmente condiziona l'effettiva potenzialità dello scalo, lasciando pertanto irrisolta l'esigenza di riaffermare il ruolo di aeroporto strategico assegnato a Cagliari Elmas dallo studio ENAC "Studio sullo sviluppo della rete aeroportuale nazionale" - base anno 2008."

## 2. TERRE E ROCCE DA SCAVO

Per omogeneità di lettura e al fine di poter avere una convergenza delle argomentazioni giuridiche in unico documento, si ritiene opportuno riportare, anche nel presente allegato di approfondimento, la trattazione inerente la tematica delle terre e rocce da scavo con particolare riferimento all'applicazione della normativa già oggetto anche della relazione generale (vedasi paragrafo RA14 della relazione generale).

Per quanto riguarda l'applicazione del regime giuridico previsto *ex lege*, si conferma, come osservato dalla Regione, che il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (unito e costituente parte integrante dell'istanza di VIA), predisposto in ottemperanza a quanto previsto dal DPR 120/2017, abbia necessariamente un carattere programmatico in quanto riferito al Progetto del Piano di sviluppo aeroportuale nel suo complesso. Giova osservare come il DPR 120/2017 dichiara l'obiettivo proprio di semplificare la disciplina del riutilizzo di terre e rocce da scavo, incentivandone quindi il ricorso. In particolare, l'articolo 24 dell'anzidetto DPR prevede che l'eventuale contaminazione sia verificata mediante la caratterizzazione del terreno scavato, senza distinzione tra cantieri grandi o piccoli. È di tutta evidenza come con un aeroporto in funzione e pienamente operativo non è immaginabile arrestare l'attività aeroportuale di tutte le aree virtualmente interessate dal PSA per eseguire scavi e caratterizzazioni di dettaglio.

Non sarebbe quindi stato possibile – del resto – procedere con un grado di dettaglio maggiore, non essendo all'epoca della redazione del SIA stesso verosimile una declinazione di dettaglio dei singoli Piani di utilizzo delle terre e rocce da scavo nell'ambito degli specifici interventi compresi nel PSA.

È stato quindi fornito un quadro di natura generale e comunque organico circa la gestione delle terre e rocce da scavo prodotte ed utilizzate nell'ambito della realizzazione di tutti interventi previsti nel Piano di sviluppo aeroportuale 2030 dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e, pertanto, di tutti i volumi gestiti nell'ambito dei singoli interventi, rimandando ai Piani di Utilizzo definiti "attuativi" la definizione di dettaglio di quanto previsto dal Piano programmatico.

In conformità ed applicazione della normativa, SACBO provvederà alla redazione dei Piani di Utilizzo correlati a ciascun intervento.

I singoli piani, alternativamente, potranno rientrare nell'ambito della disciplina di cui all'art. 9, ovvero dell'art. 24 DPR 120/2017, a seconda della sussistenza dei diversi presupposti previsti *ex lege*.

L'art. 24 DPR 120 /2017 troverà applicazione per tutti i casi in cui le terre e le rocce da scavo saranno riutilizzate nel sito di produzione (ovvero nel caso che ci occupa del sedime, non saranno soggette a lavorazioni e non saranno neppure quindi trasportate al di fuori del fuori dal sedime stesso), in quanto il suolo non contaminato "sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato".

Negli altri casi (vuoi per le lavorazioni effettuate, vuoi per la destinazione di riutilizzo delle terre di fuori dal sito di produzione ovvero fuori sedime) sarà applicato il regime dell'art. 9.

Il regime applicato a ciascun piano (art. 9 ovvero art. 24 del DPR 120/2017) comporterà una diversa sequenza di adempimenti, come noto e come previsto della normativa.

Per entrambe la fattispecie, la normativa prevede che entrambi i Piani devono essere trasmessi All'agenzia di Protezione Ambientale per la Lombardia nonché- attesa la sottoposizione a VIA del PSA2030 - al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito del procedimento di VIA medesimo.

Appare privo di utilità ripercorrere i singoli adempimenti normativa previsti per ciascun tipo di regime, non essendo il fine della presente breve trattazione.

Da tutto quanto esposto, consegue che la norma di settore è stata applicata e declinata correttamente nell'ambito del SIA.

## 3. CONSUMO DI SUOLO

La disamina delle Osservazioni mosse merita in sede di riscontro una brevissima dissertazione che -senza alcuna pretesa di completezza – tenti di inquadrare la fattispecie con specifico riferimento al PSA2030 e all'intervento previsto del parcheggio P5. Si ritiene necessario precisare che l'area in questione è stata acquistata da SACBO per finalità legate al proprio ruolo di gestione aeroportuale e non per realizzare investimenti speculativi.

In tale quadro si inseriva la previsione, contenuta nell'emissione del PSA presentata in sede di istanza VIA, di un nuovo parcheggio a servizio dell'aeroporto, finalizzato all'ottimizzazione e decongestionamento dei flussi sulla viabilità d'accesso all'aerostazione.

Tale previsione, come riportato nella documentazione di PSA presentata a corredo della risposta alla richiesta di integrazioni, è stata successivamente stralciata, in armonia con le indicazioni dettate da Regione Lombardia che auspicava «*la costruzione di parcheggi su più piani interrati e/o la realizzazione delle pavimentazioni stradali e delle aree di sosta con speciali calcestruzzi drenanti, al fine di limitare il consumo di suolo permeabile*».

Ciò premesso ed atteso quindi che lo stesso processo di ottimizzazione del Piano di sviluppo aeroportuale posto in essere dalla Società di gestione ha di per se stesso accolto le istanze espresse da Regione Lombardia e, con ciò, superato i rilievi da questa posti in merito al tema del consumo di suolo, sotto il profilo strettamente procedurale, in *primis* si ritiene opportuno precisare che l'osservazione in questione sia inconferente nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, attenendo a quello della compatibilità urbanistica del progetto, che sarà oggetto di valutazione nell'ambito della Conferenza di Servizi.

Fermo quanto sopra, ciò nondimeno, al fine comunque di fornire un riscontro esaustivo, si rileva come sia noto ai Comuni che la legge regionale 31/2014<sup>10</sup> abbia vissuto fasi attuative piuttosto difficoltose, proprio in conseguenza dell'ingente numero di contenziosi sorti a seguito dell'emanazione della medesima<sup>11</sup>. Molti dei ricorrenti lamentano, sia i vincoli, sia i veti posti sulle attività di pianificazione comunale, sia i rapporti stratificati tra i diversi livelli di pianificazione (PGT, PTCP) non ultima la discrepanza tra interventi su aree agricole e riqualificazione di aree già urbanizzate, secondo un concetto di pianificazione del territorio a struttura "piramidale" e non dinamica alla funzionalità e utilizzo del territorio, per la scarsa valorizzazione

<sup>10</sup> La L.R. n. 31/2014 come da ultimo modificata dalla legge regionale n. 16 del 26 maggio 2017 che ha prorogato i termini di adeguamento della legge regionale anzidetta è rivolta agli enti locali, affinché procedano all'adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale ai criteri indicati e fissati ex lege per la riduzione del consumo del suolo. Finalità della legge infatti è - come si legge all'articolo 1 - è di dettare disposizioni affinché

gli strumenti di governo del territorio, nel rispetto dei criteri di sostenibilità e minimizzazione del suolo, orientino gli interventi edilizi nelle aree prioritariamente già urbanizzate anche la fine di proteggere e non compromettere l'ambiente, il paesaggio e l'attività agricola.

<sup>11</sup> Si veda, fra le varie, la sentenza TAR Lombardia 13/07/2018, n. 1690; nonché la sentenza della Corte Costituzionale 16 /07/2019, n. 179

delle singole realtà produttive, in detrimento dello sviluppo sostenibile. La fase critica è culminata addirittura con la rimessione alla Corte Costituzionale n. 179/2019 della legge e la dichiarazione di parziale incostituzionalità della medesima.

Fermo restando quindi che di per sé tale normativa non ha trovato una lineare applicazione, in conseguenza delle "resistenze" mosse proprio dalle Amministrazioni comunali, si osserva come tale legge all'art. 2 comma 4 prevede una deroga per interventi pubblici ovvero di interesse pubblico di rilevanza sovracomunale da individuarsi con deliberazione della Giunta Regionale, per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo di cui alla presente legge.

La *ratio* sottesa alla legge evidenzia la necessità del cosiddetto bilanciamento di interessi pubblici per gli interventi pubblici ovvero di rilevanza pubblica o generale che non possono vedere tout court l'applicazione delle soglie di riduzione del suolo e necessitano di deroga ovvero correttivi in sede di pianificazione (per PSA: il bilanciamento è tra interesse pubblico alla mobilità/crescita territorio e quello di preservare il consumo del suolo).

I criteri assunti da Regione, da ultimo, con la deliberazione di Giunta regionale in data 14/01/2019 n. 1141 (resasi necessaria a seguito della revisione del Piano territoriale regionale) non presentano novità rispetto a quella pregressa in data 24/10/ 2016 n.5741. Per un approfondimento dei contenuti della delibera si rinvia alla nota.<sup>12</sup>

Quanto alla rilevanza nazionale degli interventi in questione valga osservare come gli aeroporti sono qualificati interventi d'interesse nazionale sia dalla legge 383/94 sia, nello specifico caso di Bergamo, che in virtù del DPR 201 del 2015 rientra tra gli aeroporti di rilevanza nazionale.

<sup>12</sup> All'articolo 2 della delibera richiamato al suo ultimo paragrafo è fissato il principio: alla scala sovracomunale, la programmazione di interventi di rilevanza sovracomunale (se pubblici e di interesse pubblico o generale) risponde alla necessità di attuare una strategia territoriale complessiva (nazionale, regionale e provinciale) che tenga conto di obiettivi più generali di competitività del territorio regionale.

nella deliberazione anzidetta è assente - diversamente dalla pregressa del medesimo tema - l'elenco orientativo non esaustivo, degli interventi pubblici e di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo (si evidenzia come il paragrafo 6 dell'allegato 1 della deliberazione anno 2016 di cui quella del 2019 mantiene principi, ratio e previsioni, erano stati individuati a titolo esemplificativo per le opere di interesse pubblico in deroga quelle afferenti settore mobilità e trasporti, tra cui aeroporti).

<sup>13</sup> Con Regolamento Regionale 23/11/2017, n. 7, Regione Lombardia ha emanato i criteri e metodi per il rispetto del principio di invarianza idraulica ed idrologica da applicarsi agli interventi di:

- nuova costruzione, compresi gli ampliamenti;
- demolizione, totale o parziale fino al piano terra, e ricostruzione indipendentemente dalla modifica o dal mantenimento della superficie edificata preesistente;
- ristrutturazione urbanistica comportanti un ampliamento della superficie edificata o una variazione della permeabilità rispetto alla condizione preesistente all'urbanizzazione

L'obiettivo della norma è quello di impedire un ulteriore aggravio e, in prospettiva, ottenere una progressiva riduzione delle portate circolanti nelle reti fognarie e nei corpi idrici superficiali all'occorrere di eventi meteorici.

Allo scopo, il regolamento individua come prioritaria l'adozione di modelli di gestione delle acque meteoriche che favoriscano lo smaltimento delle acque meteoriche in loco (dispersione negli strati superficiali del sottosuolo) o il loro riutilizzo per irrigazione del verde ovvero per altri usi compatibili con la qualità delle acque. Nel caso in cui, per il contesto in cui si colloca l'intervento, non sia possibile conseguire per intero lo smaltimento in sito e sia pertanto necessario attivare scarichi verso rete fognarie o corpi idrici superficiali, il regolamento definisce le portate limite consentite allo scarico.

In particolare, per le aree ad alta criticità idraulica (area A) la portata massima consentita è fissata pari a 10 l/s per ettaro di superficie scolante impermeabile dell'intervento. Per le aree a media e bassa criticità (aree B e C), il limite è, invece, fissato a 20 l/s per ettaro di superficie scolante impermeabile dell'intervento.

Viste le portate estremamente contenute, la possibilità di attivazione di scarico in un corpo idrico recettore richiederà la realizzazione di idonei comparti di laminazione per i quali vengono fissati specifici criteri di dimensionamento in funzione della complessità dell'intervento e della criticità idraulica associata all'area di interesse.

I criteri ivi indicati per la protezione del consumo del suolo sono stati pertanto rispettati, rientrando il PSA tra gli interventi di interesse pubblico sovraregionale per i quali possono non trovare applicazione i criteri e le soglie di riduzione del consumo del suolo.

#### 4. INVARIANZA IDRAULICA – CENNI A RISCHIO ESONDAZIONI

Per gli approfondimenti di carattere tecnico si rinvia alla relativa documentazione pubblicata, con particolare riferimento sia all'argomento oggetto delle Osservazioni RESA che del rischio esondazioni.

In questa sede si precisano gli aspetti squisitamente giuridici legati alla entrata in vigore ed applicabilità della normativa regionale, e nello specifico del Regolamento Regionale 7/2017 e s.m.i. i cui riferimenti sono esplicitati, per non gravare sulla presente trattazione, in nota.<sup>13</sup> Fermo restando che nell'analisi svolta si è tenuto conto dei principi di sostenibilità ambientale, gli aspetti relativi all'invarianza idraulica comportano valutazioni di carattere urbanistico, che sono proprie della successiva fase di Conferenza dei Servizi.

Si ricorda che comunque l'approvazione di ENAC del PSA in linea tecnica è intervenuta il 21/06/2017 allorquando il regolamento non era ancora in vigore.

Ci sia permessa una osservazione finale a riguardo: il continuo differimento dell'entrata in vigore del citato Regolamento, le svariate modifiche in termini di ambito di applicazione e regolamentazione dello stesso, nonché la mancata emanazione della regolamentazione comunale di riferimento hanno reso incerto il quadro regolatorio di riferimento.

In ogni caso, preso atto che il PSA è un progetto non esecutivo, eventualmente per le fattispecie ove risulterà effettivamente cogente l'applicazione del regolamento, il progetto singolo di ciascun intervento

Solo nell'impossibilità pratica di realizzare in sito i dispositivi atti a conseguire l'invarianza idraulica, è prevista la possibilità di monetizzare l'onere secondo tariffario definito in funzione della criticità idraulica dell'area di interesse.

Nello sviluppo dei progetti di intervento si rende generalmente necessario redigere anche un progetto di invarianza idraulica e idrologica, firmato da un tecnico abilitato, qualificato e di esperienza nell'esecuzione di stime idrologiche e calcoli idraulici che attestino la congruenza del progetto ai disposti regolamentari.

Il Regolamento introduce novità anche sul fronte della pianificazione urbanistica comunale obbligando i comuni alla redazione entro nove mesi di "Documento semplificato del rischio idraulico" che individua in forma semplificata le condizioni di pericolosità idraulica presenti sul territorio e le conseguenti situazioni di rischio, sulla base delle quali sviluppare le necessarie misure strutturali e non strutturali di prevenzione e contenimento. Il regolamento n. 7 /2017 sull'invarianza idraulica e idrologica è stato aggiornato due volte:

- con il r.r. n. 7 del 29 /06/2018, che introduce un periodo transitorio di disapplicazione del regolamento per alcune fattispecie di interventi.
- con il r.r. n. 8 del 19/04/2019, che introduce semplificazioni e chiarimenti a seguito di Osservazioni tecniche ed esigenze di precisazioni e di chiarimenti.

L'entrata in vigore è stata più volte differita e non è la medesima per tutti gli interventi.

Data a partire dalla quale va applicato il regolamento regionale

- Interventi di ristrutturazione edilizia consistenti nella demolizione totale, almeno fino alla quota più bassa del piano campagna posto in aderenza all'edificio, e ricostruzione con aumento della superficie coperta dell'edificio demolito: 01/01/2020
- Interventi di nuova costruzione, esclusi gli ampliamenti: 28/05/2018
- Ampliamenti: 01/01/2020
- Interventi di ristrutturazione urbanistica: 01/01/2020
- Interventi relativi a opere di pavimentazione e di finitura di spazi esterni, anche per le aree di sosta (Edilizia libera), aventi le caratteristiche indicate dal r.r. n. 7 del 2017: 28/05/2018
- Interventi pertinenziali che comportino la realizzazione di un volume inferiore al 20 % del volume dell'edificio principale, aventi le caratteristiche indicate dal r.r. n. 7 del 2017: 28/05/2018
- Interventi relativi alla realizzazione di parcheggi, aree di sosta e piazze, aventi le caratteristiche indicate dal r.r. n. 7 del 2017: 28/05/2018
- Interventi relativi alla realizzazione di aree verdi sovrapposte a nuove solette comunque costituite 28/05/2018
- Interventi relativi alle infrastrutture stradali e autostradali, loro pertinenze e parcheggi, aventi le caratteristiche indicate dal r.r. n. 7 del 2017: 28/05/2018.

prevederà lo studio idraulico previsto dalla normativa (come conferma anche la giurisprudenza a riguardo).<sup>14</sup>

L'osservazione in merito alla non corretta applicazione della normativa in esame non appare sotto un profilo strettamente giuridico in alcun modo fondata.

## 5. RAPPORTI TRA PROGETTAZIONE AEROPORTUALE E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA LOCALE

### 5.1 Rapporto PGT e PSA

In primis non si può fare a meno di richiamare anche nel riscontro a questa osservazione la disposizione di cui all'art. 1, comma 6, del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n. 351 che così prescrive: il piano di sviluppo aeroportuale comprende la verifica di compatibilità urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti.

L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

È altrettanto noto che l'iter di approvazione del Progetto di sviluppo aeroportuale preveda l'ottenimento del decreto di compatibilità ambientale tramite la sottoposizione alla procedura di valutazione di impatto ambientale, nonché l'ottenimento della conformità urbanistica mediante procedimento *ex lege* 241 del 1990 art. 14 – DPR 383 del 1994 (che prevede l'approvazione dei progetti nell'ambito della conferenza dei servizi).

Le prescrizioni normative poc'anzi citate assorbono *ex sé* ogni osservazione.

L'interesse pubblico sotteso al Piano di sviluppo aeroportuale non può essere ignorato né tantomeno la portata di tale strumento pianificatorio derogatorio *ex lege* degli strumenti di pianificazione territoriale locale, né non può essere definito meramente speculativo.

E ancora, come sopra ricordato, all'esito della procedura di valutazione ambientale seguirà l'indizione di conferenza di servizi ai fini della verifica della compatibilità urbanistica del piano di sviluppo aeroportuale. In tale sede avvengono le interlocuzioni con i soggetti coinvolti, tra cui i Comuni dell'intorno.

### 5.2 Asserito contrasto tra il PGT di Grassobbio e PSA

Fermo quanto sopra, si intende replicare brevemente alla osservazione del Comune di Grassobbio in merito all'asserito contrasto di alcuni interventi previsti nel PSA con il proprio PGT ed in specie come: il progetto

<sup>14</sup> Si veda in proposito la sentenza TAR Brescia 784/2019 "...Alla luce della successione degli eventi va rammentato che – ferma la legittimità delle valutazioni compiute in sede di rilascio del permesso di costruire n. 6/2016 – ogni successiva determinazione del Comune (anche su eventuali integrazioni progettuali) dovrà assumere a riferimento la normativa per tempo vigente (cfr. principio di invarianza idraulica e idrologica, e di drenaggio urbano sostenibile)".

<sup>15</sup> L'Art. 704 del codice della navigazione aerea, intitolato Rilascio della concessione di gestione aeroportuale, prescrive che "l'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC e il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale

inerente la RESA10 interferisca con la fascia di rispetto del pozzo comunale ex art. 94, comma 1 e 6 del d.lgs. 152 del 2006; che il nuovo parcheggio ricada in area agricola e che la porzione di ampliamento del sedime aeroportuale per servizi ed edifici ricettivi ricada in zona C di tutela aeroportuale.

Tuttavia entrando comunque nel merito si osserva la non fondatezza delle argomentazioni.

In primo luogo, il pozzo comunale è all'interno del sedime aeroportuale con ogni conseguenza in termini di ricomprensione nel regime demaniale dello stesso.

Premesso che la fascia di rispetto del pozzo non prevede divieti assoluti, si osserva come già oggi la gran parte dell'area di rispetto del pozzo comunale coincida già con la pista dello scalo.

Da ciò consegue come l'osservazione abbia tratti meramente suggestivi, privi di fondamento.

Parimenti quanto alla struttura recettiva, la ricomprensione della stessa nella zona C di rispetto aeroportuale non è incompatibile con la destinazione prevista e comunque la futura realizzazione della struttura sarà oggetto di risk assessment e di ogni valutazione necessaria per la conformità normativa anche sotto evidentemente i profili della sicurezza dei luoghi. A tal riguardo, giova altresì evidenziare che nell'ambito del processo di ottimizzazione cui è stato sottoposto il PSA, detta previsione è stata stralciata.

Quanto infine all'asserito contrasto fra PGT di Grassobbio e la previsione del PSA di realizzazione del parcheggio in area agricola, non è intellegibile comprendere a quale intervento del PSA insistente nel Comune di Grassobbio sia riferito. Se il riferimento fosse, invece, all'intervento di realizzazione del cosiddetto P5, lo stesso ricade nel territorio del Comune di Seriate e in merito a tale osservazione si già dato riscontro al punto 8 che precede.

### 5.3 Piano quadriennale 2017-2020

Il Comune di Orio al serio si doglia nel proprio parere che il piano quadriennale 2017-2020 degli investimenti sia stato approvato senza che le Amministrazioni Comunali fossero informate.

~~La doglianza non ha alcun fondamento.~~

La normativa di settore non prevede l'approvazione degli interventi infrastrutturali da parte dei Comuni, proprio perché gli aeroporti sono soggetti all'applicazione del Codice della Navigazione e della normativa di settore attuativa, che individuano in ENAC l'Ente competente nella fase di adozione e di approvazione del piano di interventi.

Per pronto riferimento si riporta in nota una breve illustrazione della normativa di riferimento, che esplicita nel dettaglio l'iter approvativo del piano quadriennale.<sup>15</sup>

emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata dall'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248.

La convenzione deve contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso agli operatori e agli utenti alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Deve inoltre contenere le modalità di definizione ed approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore. "

La Legge 133 del 2014 di conversione del D.L. 12-9-2014 "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" al Capo I "Misure per la riapertura dei cantieri" prevede: all' Art. 1 Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina ed altre misure urgenti per sbloccare interventi sugli aeroporti di interesse nazionale comma 11.: Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione sono

Dalla mera breve illustrazione dell'iter approvativo del piano quadriennale degli interventi aeroportuali perseguito anche da SACBO, al pari di tutte le società di gestione aeroportuale, consegue l'infondatezza della osservazione.

## 6. AUTORIZZAZIONI PER IMPIANTO DI RADIO ASSISTENZA- INTERVENTO SPOSTAMENTO DEL VOR

Il Comune di Bergamo, nell'osservazione di cui al punto 15 "Impianto di radioassistenza", richiede che nel PSA in relazione all'intervento di riposizionamento del VOR sia specificato che sarà sottoposto alla procedura autorizzativa di cui all'art. 87 del d.lgs. 259 del 2003.

L'intervento in questione riguarda un impianto di radioassistenza, gestito da ENAV, per finalità strumentali all'assistenza al volo.

*In primis*, per completezza di informazione si precisa che ENAC ha approvato il progetto di fattibilità di riposizionamento del Vor presentato da SACBO reputandolo completo e conforme alla normativa (approvazione in data 10 /05/2019 prot. SACBO 19-4776) e sottolineando come "le opere non comportano incremento di traffico e, ai fini autorizzativi, si potrà procedere quindi all'acquisizione della conformità urbanistica attraverso la procedura prevista al punto "E" (opere minori) della circolare del 23 febbraio 1996 n° 1408 attivata dalla direzione di ENAC stessa".

L'opera ad oggi non presenta quindi criticità.

Quanto alla specifica osservazione del Comune: nello SIA né tantomeno nel PSA non sia mai stato affermato che SACBO non intenda procedere all'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie.

Saranno debitamente richieste al soggetto realizzatore tutte le autorizzazioni relative ai sensi di legge, ove necessarie (ad oggi SACBO ha presentato in data 21 gennaio us al Comune di Bergamo permesso di costruire).

Si ricorda infine che lo spostamento del VOR era intervento già previsto nel PSA vigente.

approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro centottanta giorni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di centottanta giorni, di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti, comma 11-bis. Al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'Autorità di regolazione dei trasporti per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorso tale termine la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'Autorità di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Per i contratti di programma vigenti e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari. 11-ter. In attuazione degli articoli 1, paragrafo 5, e 11, paragrafo 6, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, la procedura per la risoluzione di controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto non può essere promossa quando riguarda il piano di investimento approvato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulta già approvato dalle competenti amministrazioni. 11-quater. Per consentire la prosecuzione degli interventi previsti nel piano di investimento degli aeroporti i cui contratti di programma risultano scaduti alla data del 31 dicembre 2014, i corrispettivi tariffari per l'anno 2015 sono determinati applicando il tasso di inflazione programmato ai livelli tariffari in vigore per l'anno 2014. Tali corrispettivi si applicano, previa informativa alla International Air Transportation Association ai fini dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, dal 1° gennaio 2015 fino alla data di entrata in vigore dei livelli tariffari determinati in applicazione dei modelli di tariffazione di cui al capo II del titolo III del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni.

## 7. VALUTAZIONE ASPETTI PAESAGGISTICI

La tutela del paesaggio rappresenta una delle priorità dell'aeroporto, che non ha inteso in alcun modo derogare alle prescrizioni normative vigenti. Gli aspetti paesaggistici sono stati esaminati, valutati e descritti nel Piano di sviluppo aeroportuale, nello SIA, nella Relazione paesaggistica redatta in conformità a quanto fissato dal DPCM 12.12.2005, nonché nell'ambito del presente procedimento di VIA; a seguito delle richieste di Regione Lombardia sono state, infatti, predisposte tavole specifiche di approfondimento e un'integrazione della verifica preventiva archeologica, per cui si rinvia alla documentazione tecnica. Le Osservazioni mosse sono prive di fondamento, in quanto lato non tengono conto della normativa di settore che vede la Regione e Ministero (e non Comuni e Province) quale Enti competenti in merito all'autorizzazione paesaggistica. È lo stesso Ministero competente (si veda il parere 34.19.04/690/2018, che accoglie il parere della sovrintendenza Regionale) a non sollevare qualsivoglia Osservazioni nel merito, né tantomeno evidenzia alcuna carenza procedurale.

Non sussiste alcuna prescrizione di legge, che imponga un coinvolgimento di commissioni composte da Amministrazioni locali nella valutazione degli aspetti paesaggistici in sede di VIA.

La Relazione e gli elaborati ad essa allegati, costituiscono la documentazione prodotta ai fini dell'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146, commi 1 e 2, del citato D.lgs. 42/2004 e smi del PSA in oggetto (Pag. 7 Relazione paesaggistica).

Diversamente da quanto si legge nelle Osservazioni inerenti il tema degli aspetti paesaggistici, si evidenzia, inoltre, come nella relazione paesaggistica siano stati approfonditi i rapporti opera - piano regionale, parco del serio e PGT, facendo emergere i profili di compatibilità dei previsti interventi anche in base alle norme di tali piani.

Nella parte 1 dello SIA è chiarito che "rispetto alle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi interessate dalle opere progettuali, le quali sono subordinate all'autorizzazione paesaggistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del D.lgs. 42/2004 e smi, si specifica che è stata redatta la Relazione Paesaggistica, formulata ai sensi del D.lgs. 42/2004 e smi e in conformità delle disposizioni di cui al DPCM del 12 dicembre 2005, nell'ambito della medesima procedura di VIA".

Il piano quadriennale degli interventi costituisce parte del contratto di programma (ex lege 162 /2014 e articolo 1, comma 11, del citato D.L. 12 /09/2014, n.133) stipulato fra ENAC e il gestore aeroportuale.

Si ripercorre l'iter approvativo del contratto di programma, al fine dare conto dell'iter procedura e dei soggetti coinvolti ex lege, a comprova che SACBO ha seguito la procedura prevista senza alcuna omissione ovvero mancato coinvolgimento delle Pa locali (che si ripete non hanno parte e ruolo alcuno nel procedimento di approvazione del piano quadriennale degli interventi).

Il contratto di programma è finalizzato alla determinazione delle tariffe aeroportuali e per la relativa approvazione il gestore deve presentare all'ENAC la documentazione necessaria alla stipula del Contratto di programma, costituita dal Piano quadriennale degli interventi -comprensivo del Piano degli investimenti, delle Previsioni di Traffico e del Piano economico e finanziario - e dal Piano della qualità e della tutela ambientale.

Su tali due proposti ENAC deve esprimere parere tecnico favorevole, propedeutico alla Consultazione del Comitato degli Utenti Aeroportuali (compagnie aeree, handler e stakeholder del settore), che sono notiziati dall'avvio del procedimento.

Al fine di acquisire il contributo informativo e valutativo dei soggetti interessati, nel rispetto delle norme sul giusto procedimento e sulla trasparenza dell'azione amministrativa e in applicazione della Direttiva 12/2009/CE e dei modelli tariffari elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il gestore aeroportuale, ottenuto, previo il suddetto parere tecnico favorevole delle strutture competenti dell'ENAC, sottopone Consultazione:

- il Piano quadriennale degli interventi inclusivo, per il periodo contrattuale di riferimento, delle Previsioni di Traffico e del Piano degli Investimenti e relativo crono-programma;
- il Piano della Qualità e della Tutela Ambientale;

Acquisito il contributo informativo e valutativo dei soggetti interessati, il gestore aeroportuale presenta nuovamente ad ENAC il Piano quadriennale degli interventi e il Piano della qualità e della tutela ambientale per la sottoscrizione del Contratto di programma; ENAC - valutata la coerenza del piano e approvatene i contenuti in via definitiva- trasmetterà al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e al Ministero dell'Economia delle Finanze, il "Contratto di programma" stipulato con la Società gestore aeroportuale per l'approvazione tramite decreto interministeriale.

Non solo ovviamente la relazione ha tenuto conto e ha fornito un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, facendo riferimento in particolare a: Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, Patrimonio monumentale identificato nella Carta del Rischio Archeologico, Beni paesaggistici, Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Si specifica che gli Immobili e le aree sottoposti a tutela dai vincoli paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e smi sono stati considerati laddove interessati dalle opere progettuali nell'ambito delle analisi del Piano Paesaggistico Regionale

In riferimento ai limiti e all'ammissibilità della deroga del PSA rispetto al PTC del Parco del Serio, si osserva come al progetto PSA, in quanto relativo all'opera pubblica Aeroporto di Milano Bergamo, si applichino le norme all'art. 44 del PTC che stabiliscono che «non sono consentite deroghe al PTC se non nei limiti e con le procedure previste dalla legge regionale 30 novembre 1983, n. 86, art. 18.6-ter». Tale ultima norma prevede come la Regione possa autorizzare *"in deroga al regime proprio del parco, la realizzazione di opere pubbliche previste dalla legislazione nazionale, che non possano essere diversamente localizzate, ferme restando le specifiche procedure di legge previste per le opere di interesse statale; la deliberazione di autorizzazione della giunta regionale stabilisce le opere di ripristino o di recupero ambientale eventualmente necessarie, nonché l'indennizzo per danni ambientali non ripristinabili o recuperabili»*.

La natura di opera pubblica di interesse nazionale dell'aeroporto è già stata più volte richiamata.

In relazione alla manifestata volontà di coordinare unitamente alla Regione Lombardia le azioni previste nell'ambito del progetto integrato "Life Gestire 2020 azione A.9" non si può non sottolineare il positivo apporto che ne deriverebbe al progetto, e si ritiene pertanto di condividere la richiesta, con modalità tecniche ed operative da concertare fra i soggetti coinvolti.

Quanto alla compatibilità tra le opere indagate: in ragione del sistema dei vincoli a valenza paesaggistica riportato dagli strumenti di pianificazione esaminati (cfr. "Carta dei vincoli e delle tutele" - Cod. REL.PAE.16) ed in forza delle disposizioni di cui all'articolo 146 del D.lgs. 42/2004 e smi, è stata effettuata la verifica di compatibilità paesaggistica nella relazione paesaggistica a comprova della piena conformità e compatibilità tra le opere indagate<sup>16</sup>.

Le osservazioni non appaiono fondate per l'aspetto giuridico, attesi gli approfondimenti in ordine alla verifica archeologica e le tavole prodotte.

<sup>16</sup> In specie:

- le opere ricadenti in aree tutelate ai sensi della lettera c comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, e riconducibili al completamento delle vie di rullaggio e raccordi (B2), all'adeguamento delle infrastrutture di volo (B3) ed alla realizzazione della nuova viabilità a nord (D2), nonché alla realizzazione di aree a verde e interventi di inserimento paesaggistico (F1), costituiscono nell'insieme azioni volte al riassetto delle infrastrutture di volo esistenti dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio e, di fatto, correlati ad opere pubbliche per le quali le norme del PPR all'art. 20 consentono «interventi per la realizzazione di opere pubbliche attentamente verificati in riferimento al corretto inserimento paesaggistico e ai correlati interventi di riqualificazione e/o valorizzazione del sistema arginale»;

- le opere ricadenti in aree tutelate ai sensi della lettera g del comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, riferibili al completamento delle vie di rullaggio e raccordi (B2), andranno ad interessare una limitata porzione di area boscata marginale a fronte degli interventi a verde previsti dal PSA in prossimità della nuova area parcheggio nord e relativa viabilità di accesso, lungo il Rio Morla e Fiume Serio mediante la realizzazione di aree

## 8. COMPENSAZIONI/ MITIGAZIONI AMBIENTALI

Il Piano di sviluppo aeroportuale e lo stesso SIA hanno affrontato le tematiche legate agli interventi di mitigazione partendo da un'analisi generale dell'incidenza degli interventi e relative mitigazioni, in linea con le previsioni del Codice dell'Ambiente e delle norme sulla VIA. Ciò che preme evidenziare è che gli interventi di mitigazione, che verranno realizzati in coerenza con l'attuazione dei singoli progetti, saranno in linea con quanto previsto dalla normativa con specifico riferimento al metodo di analisi dell'incidenza. Si ricorda che il presente procedimento di VIA comprende altresì la VINCA di cui all'art. 5 del DPR 357/97 riferito alle aree, che ricadono parzialmente nei siti di Natura 2000. Medesimo criterio è stato adottato nella realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale previsti nel precedente decreto VIA del 2003, come già illustrato nel paragrafo 2 che precede.

Nel dettaglio le misure di mitigazione riguardano sia interventi interni al sedime aeroportuale, finalizzati alla creazione di "anelli di naturalità" (barriere verdi antirumore nell'intorno aeroportuale, potenziamento di piantumazioni), sia interventi di natura territoriale e "sociale" da concordarsi con le Pubbliche Amministrazioni locali e privati, che comportano notevoli investimenti economici (che sono individuati nel Masterplan) a carico della società di gestione (acquisizione di terreni e realizzazione di piste ciclo-pedonali, interventi di bonifica su aree specifiche, interventi di messa in sicurezza della viabilità comunale, interventi di mitigazione ambientale sui recettori) e che dimostrano il costante dialogo con il territorio al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile ed equilibrato.

Le misure ecologiche compensative rappresentate nel Masterplan sono distribuite su una superficie complessiva di circa 48 ettari riguardano la creazione di quinte paesaggistiche sia in area air side che land side.

Le opere di mitigazione di cui alla scheda 10.1. hanno *"l'obiettivo di mitigare l'impatto delle opere ma anche di garantire la continuità dei corridoi ecologici esistenti attraverso la finitura a verde arboreo-arbustive di tipo autoctono."*<sup>17</sup>

Appare sterile riportare tutti gli interventi squisitamente ambientali illustrati della scheda 10.1 del Piano di sviluppo aeroportuale, ricordando come la strategia proposta dal PSA persegua, pertanto, i seguenti principali obiettivi: *"• lo sviluppo e la creazione di un paesaggio "aeroportuale" che abbia il minor impatto possibile sull'ambiente circostante oltre che una ottima funzionalità; • lo sviluppo di una zona di transizione che funga da cuscinetto ecologico tra il sedime aeroportuale e le parti di territorio agricolo/urbanizzato adiacente e che sia in grado di garantire la continuità ambientale; • il potenziamento e la stabilizzazione di alcuni elementi del paesaggio propri della regione dell'aeroporto, che fungono da compensazione ambientale nel medio-lungo termine."*

a verde e interventi di inserimento paesaggistico (F1) caratterizzati da una maggior dotazione vegetazionale dei luoghi attraverso l'impianto di individui arborei ed arbustivi;

- le opere ricadenti in aree tutelate ai sensi della lettera f comma 1 dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, e riconducibili all'adeguamento infrastrutture di volo (B3), analogamente, interesseranno limitate porzioni di tali aree tutelate per legge a fronte della realizzazione di ben più ampie aree a verde ed interventi di inserimento paesaggistico (F1).

<sup>17</sup> Come si legge nella scheda: *"Il PSA indica la prosecuzione dei corridoi ecologici e dei percorsi appartenenti al sistema ambientale del Rio Morla anche all'interno delle superfici destinate a parcheggio. I corsi d'acqua presenti all'interno dell'ambito, ma anche le strade principali d'accesso all'aeroporto e le aree di sosta e i percorsi sono segnalati da filari e masse alberate. La presenza di filari lungo le strade rappresenta un aiuto per l'orientamento e il direzionamento del traffico. Inoltre le piantumazioni di piante a cespuglio intorno ai parcheggi con alberi a foglia caduca forniscono ombra in estate e sono visivamente gradevoli"*

Per quanto concerne il potenziamento delle infrastrutture primarie, il PSA2030 si è posto l'obiettivo principe di offrire all'utenza diretta in aeroporto più possibilità di accesso rispetto alla condizione esistente (si veda la scheda 5.1 del PSA e gli approfondimenti tecnici sul tema in riscontro alle osservazioni di Regione Lombardia in punto di mobilità).

Il PSA si propone di configurare nuovi accessi all'aeroporto e nuove aree di sosta così bilanciando i flussi di traffico che attualmente si concentrano sull'unico accesso esistente; ciò consentirebbe di determinare una ripartizione percentuale di distribuzione dei flussi in ingresso e uscita, atta ad evitare la saturazione delle infrastrutture raggiungendo un equilibrio nei flussi stessi, con conseguente miglioramento dei livelli di servizio e di sicurezza.

Sempre nell'ambito del PSA2030 ed in linea con interventi analoghi già promossi negli anni, SACBO si è assunta l'impegno sociale di realizzare percorsi ciclopeditoni a favore del territorio dell'intorno aeroportuale. Si rimanda, altresì, al fondamentale tema del collegamento ferroviario come intervento cruciale a miglioramento dell'accessibilità allo scalo e promotore del diritto alla mobilità.

Un grado di approfondimento maggiore e di dettaglio, che non sarebbe stato possibile in alcuna previsione vuoi del SIA vuoi del PSA attesa la necessità di correlazione di ciascun intervento mitigativo/compensativo agli interventi del progetto PSA che saranno effettivamente effettuati.

Il tema "compensazioni/mitigazioni ambientali" appare, quindi, trattato in maniera completa, organica e aderente alla normativa sia nel PSA che nel SIA.

In ogni caso in sede di integrazioni è stato declinata in un grado di dettaglio rilevante e analitico la modalità di intervento proposta dal gestore aeroportuale per i prossimi interventi di mitigazione sui ricettori residenziali esposti a valori superiori ai 60 db(a) di Iva. Al fine di non appesantire la presente trattazione, si rimanda integralmente allo specifico documento di riferimento denominato: Approfondimento Rumore Traffico aeronautico AA.06.AR01.

## 9. FENOMENO VORTEX

Per quanto riguarda l'osservazione del Comune di Bergamo, non si ritiene il cosiddetto fenomeno di vortex tema conferente, né, ove effettivamente sussistente, di competenza di ENAC e del gestore aeroportuale. L'osservazione non appare basarsi, almeno a quanto consta alla scrivente, su una casistica di precedenti eventi pregiudizievoli.

## 10. FIGURA DEL MOBILITY MANAGER

Come noto, SACBO S.P.A. ha ceduto a società di nuova costituzione e partecipata in modo totalitario, Storia delle subconcessioni a nord

In data 04.10.2001: primo protocollo inter partes ad oggetto l'accordo SACBO/Comune di Orio per la subconcessione a titolo gratuito all'Amministrazione Comunale anzidetta di area pari a 12.000 mq situata all'interno del sedime aeroportuale delimitata da recinzione aeroportuale, confinante con l'abitato di Orio al Serio nella zona nord/ovest del sedime, ex Aeronautica Militare

In data 09.02.2011 Sacbo e Comune di Orio sottoscrivono protocollo per subconcessione di ulteriore area confinante quella dei 12.000 mq pari mq. 7.000 situata anch'essa all'interno del sedime aeroportuale,

insistente nella zona nord-ovest da destinarsi all'ampliamento del parco pubblico e alla creazione di pertinenziale parcheggio pubblico (atto di subconcessione in data 22 marzo 2011).

In data 30 maggio 2019 Sacbo e Comune di Orio sottoscrivono atto di subconcessione e consegna di ulteriore area confinante ai 19.000 mq già concessi estesa per mq. 4833 con destinazione vincolata ad allargamento parco e parcheggio già esistenti, sempre con scadenza a fine concessione ENAC/SACBO denominata "BGY INTERNATIONAL SERVICES S.R.L.", ramo d'azienda inerente una serie di attività afferenti al servizio aeroportuale, ovvero in specie in servizi di assistenza a terra a passeggeri, merci e ai vettori aerei, nonché in tutte le attività connesse o complementari al traffico aereo.

La società BGY INTERNATIONAL SERVICES S.R.L., costituita in data 17 giugno 2016, ha iniziato ad operare a far data del 1/01/2017.

La cessione del ramo d'azienda ha comportato altresì il passaggio del personale dipendente appartenente al ramo ceduto (e quindi afferente a SACBO S.p.A.) alla società BG Y International Services s.r.l.- SACBO e BGY INTERNATIONAL SERVICES pur essendo due società giuridicamente e funzionalmente autonome, condividono, in considerazione anche della contiguità geografica, l'aspetto della accessibilità e mobilità alle proprie rispettive sedi del proprio personale e la necessità di una migliore razionalizzazione dello stesso, promuovendo obiettivi e finalità e azioni comuni.

A tal fine le due società per l'anno 2018 hanno assunto la determinazione di adottare un unico e comune piano di spostamenti la casa lavoro e di nominare anche per BGY il medesimo mobility manager già mobility manager di SACBO da diversi anni.

Quanto ai presupposti applicativi del Decreto del Ministero dell'Ambiente "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" del 27 marzo 1998:

- SACBO confermando il proprio approccio proattivo, si è determinata per l'applicazione della norma anche nel 2018 al pari di quanto avvenuto per il 2017 SACBO, pur avendo numero di dipendenti inferiore alla soglia prevista dall'anzidetto DM (221 dipendenti).

- BGY INTERNATIONAL SERVICES S.R.L., vanta un numero di dipendenti nell'anno 2018 che integra il presupposto numerico previsto da DM per la predisposizione del piano spostamenti casa lavoro, ovvero pari a 331.

Negli anni antecedenti alla cessione del ramo di azienda, SACBO ha sempre redatto il piano di spostamenti casa-lavoro e abbinato un mobility manager, in ottemperanza alla normativa.

Si richiamano anche in tale sede tutti gli interventi a favore della mobilità e accessibilità allo scalo previsti nel PSA2030.

L'eccezione sollevata dal Comune Grassobbio (in ordine all'assenza di riferimento al mobility manager e sua funzione) non appare, pertanto, fondata.

## 11. SUBCONCESSIONE AREE AL COMUNE DI ORIO AL SERIO

Orio al Serio richiede di dar conto delle aree che gli sono state concesse gratuitamente e con valenza mitigativa dal gestore aeroportuale in subconcessione fino all'anno 2042, ovvero all'anno della scadenza della convenzione SACBO/ENAC.

Le subconcessioni sono state autorizzate da ENAC.

Di seguito un breve appunto a riguardo.

In data 04.10.2001 è stato sottoscritto un primo protocollo *inter partes* ad oggetto l'accordo Sacbo/Comune di Orio per la subconcessione a titolo gratuito all'Amministrazione Comunale anzidetta di area pari a 12.000 mq situata all'interno del sedime aeroportuale delimitata da recinzione aeroportuale, confinante con l'abitato di Orio al Serio nella zona nord/ovest del sedime, ex Aeronautica Militare da destinarsi a parco pubblico.

In data 09.02.2011 Sacbo e Comune di Orio sottoscrivono un secondo protocollo per la subconcessione a titolo gratuito e con scadenza a fine concessione ENAC/Sacbo di ulteriore area confinante quella dei 12.000 mq pari mq. 7.000 situata anch'essa all'interno del sedime aeroportuale, insistente nella zona nord-ovest da destinarsi all'ampliamento del parco pubblico e alla creazione di pertinenziale parcheggio pubblico (atto di subconcessione in data 22 marzo 2011).

In data 30 maggio 2019 Sacbo e Comune di Orio sottoscrivono un terzo atto di subconcessione e consegna di ulteriore area confinante ai 19.000 mq già concessi estesa per mq. 4833 con destinazione vincolata ad allargamento parco e parcheggio già esistenti, sempre con scadenza a fine concessione ENAC/SACBO.