

Contributo di

Associazione “perilVillaggio”

29 settembre 2026



OSSERVAZIONI AL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2029–2043

Aeroporto Milano Bergamo – Il Caravaggio

Documento per il dibattito pubblico – contributo tecnico-amministrativo e ambientale

Data: 30 settembre 2026

Proponente / soggetto mittente: Associazione di promozione sociale “perilVillaggio”

Rappresentante: Bugada M. Carla

Recapito / PEC: belottirodolfo@pec.bergamofacile.it

Territorio interessato: Comuni e territori interessati dall’operatività dell’Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio

Destinatario: Responsabile del Dibattito Pubblico BGY responsabile@dibattitopubblicobgy.it

Oggetto: Osservazioni al PSA 2029–2043 – impatti ambientali, acustici, sanitari, viabilistici e territoriali

1. Premessa e oggetto

Il presente contributo riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029–2043 dell’Aeroporto Milano Bergamo – Il Caravaggio e formula osservazioni, richieste di integrazione e condizioni di approfondimento sugli effetti ambientali e territoriali dello sviluppo previsto.

Il dossier del dibattito pubblico indica, per il 2043, circa **25 milioni di passeggeri annui** e **134.000 movimenti complessivi**, nonché investimenti per circa **502 milioni di euro**, dei quali circa 320 milioni riferiti a interventi già approvati nel precedente PSA 2016–2030 e circa 182 milioni riferiti a nuovi interventi. Tali dati devono essere verificati e verificabili mediante la documentazione tecnica, economica e autorizzativa completa, distinguendo valori nominali, valori attualizzati, IVA, costi già sostenuti e costi ancora da sostenere.

Le osservazioni non negano il ruolo economico e infrastrutturale dell’aeroporto. Chiedono tuttavia che la crescita sia valutata sulla base di dati verificabili, degli effetti cumulativi sul territorio, dello stato effettivo di attuazione delle prescrizioni ambientali e dell’efficacia concreta delle opere già previste dal PSA 2030 e dal Decreto VIA n. 238 del 16 settembre 2022.

2. Continuità ambientale con il PSA 2030

Il PSA 2016–2030 è stato sottoposto a VIA, conclusa con il Decreto VIA n. 238 del 16 settembre 2022, positivo con prescrizioni e condizioni ambientali. La documentazione disponibile evidenzia che alcune verifiche risultano ancora parziali o in corso.

Tra gli stati da chiarire risultano, secondo la documentazione resa disponibile:

- procedura MASE n. 14679, conclusa il 3 settembre 2026 con esito “parzialmente ottemperata” per le prescrizioni indicate nella relativa procedura;
- procedura n. 12444, indicata come “parzialmente ottemperata”;
- procedura n. 12398, relativa alla prescrizione A.5.b, indicata come “parzialmente ottemperata”;
- procedura n. 14918, relativa alle aree interessate dal possibile superamento dei limiti della zonizzazione acustica aeroportuale, ancora in istruttoria tecnica;
- procedura n. 14919, relativa alla prescrizione C.6.2.2.5 e allo studio di impatto viabilistico, ancora in istruttoria tecnica;
- ulteriori procedimenti indicati come ancora in istruttoria, tra cui i nn. 15150 e 15060.

La verifica di ottemperanza non dovrebbe essere confusa con la dimostrazione dell’assenza di impatti. Una prescrizione può risultare formalmente adempiuta quanto alla produzione di un elaborato, senza che sia stata ancora verificata l’efficacia ambientale della misura.

Si chiede

Si chiede che il PSA 2029–2043 sia accompagnato da una **matrice completa di continuità ambientale**, contenente per ciascuna prescrizione del Decreto VIA n. 238/2022:

- codice e contenuto della prescrizione;
- soggetto responsabile;
- procedimento di verifica;
- stato dell’ottemperanza;
- data dell’eventuale esito;
- opere realizzate;
- opere residue;

- efficacia ambientale verificata;
- criticità ancora presenti;
- relazione con le opere del nuovo PSA;
- costi sostenuti e costi residui.

Si chiede inoltre che gli esiti delle procedure ancora pendenti siano acquisiti e considerati prima della conclusione della valutazione ambientale del nuovo piano.

3. Compensazioni e tracciabilità economica

Il PSA 2030 prevedeva un articolato sistema di interventi di mitigazione e compensazione, comprendente, tra l'altro:

- interventi ambientali nelle diverse fasi;
- acquisizione di terreni;
- interventi connessi alla RESA;
- percorsi ciclabili;
- mitigazioni paesaggistiche;
- riqualificazione ambientale;
- interventi collegati al Parco del Serio e al sistema territoriale circostante.

La Scheda 10.1 del PSA 2030 indicava un quadro economico specifico di circa 42,213 milioni di euro, mentre l'Executive Summary richiamava circa 48 milioni di euro per mitigazioni e compensazioni. Le categorie contabili non sono necessariamente sovrapponibili; proprio per questo è necessaria una riconciliazione analitica.

La relazione di ottemperanza SACBO indicava inoltre alcune prescrizioni relative alle mitigazioni e compensazioni come attivate, da attivare o da completare, tra cui il progetto territoriale delle mitigazioni, la quantificazione delle misure, la correlazione con il piano degli investimenti, la contestualità delle opere e la distribuzione delle risorse sui territori comunali interessati.

Si chiede

Si chiede infine che **nessun intervento già previsto dal PSA 2030 e non ancora integralmente realizzato venga contabilizzato o rappresentato nel PSA 2029-2043 come nuova compensazione ambientale**, senza una preventiva e trasparente indicazione della parte destinata all'adempimento dell'obbligo pregresso e della parte eventualmente aggiuntiva.

Alla luce della documentazione sopra richiamata, si chiede di verificare, in particolare:

- a) se tutti gli interventi di mitigazione e compensazione previsti dal PSA 2030 siano stati effettivamente realizzati secondo quanto previsto dal Piano e dalle relative condizioni ambientali;
- b) se sia stata rispettata la prescrizione relativa alla realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione **prima o contestualmente alle opere di sviluppo aeroportuale e in relazione all'eventuale aumento di traffico**;
- c) se la correlazione tra interventi aeroportuali, piani degli investimenti e misure di mitigazione e compensazione sia effettivamente dimostrabile attraverso la documentazione economica e progettuale dei diversi periodi di attuazione;
- d) se le risorse originariamente destinate alle compensazioni siano state effettivamente impegnate e utilizzate per gli interventi cui erano destinate;
- e) se interventi previsti dal PSA 2030 e non ancora realizzati o solo parzialmente realizzati siano stati nuovamente inseriti nel PSA 2029-2043 senza distinguere adeguatamente la quota destinata al **completamento di obblighi ambientali pregressi** dalla quota relativa a **nuovi interventi**;
- f) se eventuali interventi sostitutivi o riprogrammati mantengano una funzione ambientale equivalente rispetto agli interventi originariamente previsti, sotto il profilo della **consistenza, superficie, localizzazione, funzione e valore ambientale**;
- g) se le somme indicate nel PSA 2029-2043 come nuove mitigazioni e compensazioni costituiscano effettivamente **risorse aggiuntive** rispetto agli obblighi ancora derivanti dal PSA 2030 e dalla VIA del 2022.

Si chiede una tabella di riconciliazione economica e progettuale **PSA 2030-PSA 2043**, nella quale ogni intervento sia classificato come:

1. realizzato;
2. non realizzato;
3. parzialmente realizzato;

4. finanziariamente impegnato ma non concluso;
5. riprogrammato nel PSA 2043;
6. nuovo intervento del PSA 2043.

Per ciascuna voce dovranno essere indicati:

- codice e denominazione;
- localizzazione;
- costo originario;
- costo aggiornato;
- importo effettivamente sostenuto;
- stato fisico dell'opera;
- stato dell'ottemperanza;
- importo residuo;
- eventuale inserimento nel PSA 2043;
- nuova somma stanziata;
- distinzione tra nuova compensazione e completamento di un obbligo precedente.

Una misura già prevista dal PSA 2030 e non ancora realizzata non dovrebbe essere contabilizzata come nuova compensazione del PSA 2043 senza una chiara distinzione progettuale, economica e temporale.

4. Dimensionamento e capacità ambientale

Il dossier dichiara che la capacità massima dello scalo è stata definita mediante una valutazione multidimensionale comprendente capacità infrastrutturale, ambientale, economica, sociale e intermodale. Una capacità definita anche "ambientale", tuttavia, deve essere associata a soglie verificabili, indicatori, tempi di controllo e misure correttive.

Non è sufficiente dimostrare che terminal, piazzali o pista siano fisicamente in grado di sostenere il traffico. Occorre dimostrare che gli effetti su popolazione, rumore, aria, mobilità, salute, clima, acqua e suolo restino entro obiettivi misurabili.

Il dossier indica inoltre un CAGR del traffico passeggeri pari all'1,95% nel periodo 2024–2043 e prevede scenari base, worst e best. Devono essere pubblicati i dati sottostanti, le ipotesi utilizzate e la sensibilità dei risultati rispetto a variazioni di domanda, vettori, composizione della flotta, quote modali e distribuzione temporale dei voli.

Si chiede

Si chiede di pubblicare una curva di capacità ambientale 2029–2043 con soglie almeno per:

- rumore aeroportuale e notturno;
- popolazione esposta;
- qualità dell'aria;
- traffico stradale e tempi di percorrenza;
- consumo e impermeabilizzazione del suolo;
- emissioni climalteranti;
- salute pubblica;
- pressione sulle risorse idriche.

Per ogni soglia dovranno essere indicati il metodo di misura, la frequenza di controllo, il soggetto responsabile, la pubblicità dei dati e le misure correttive automatiche o comunque obbligatorie.

5. Viabilità e rete esterna

L'aumento dei passeggeri non implica automaticamente un aumento proporzionale delle automobili, ma determina comunque un aumento della domanda di accesso. L'entità del traffico dipende dalla quota modale di passeggeri, accompagnatori, lavoratori, operatori, taxi, NCC, autobus e mezzi di servizio.

Il modello deve quindi considerare l'intera rete di adduzione e non soltanto le intersezioni immediatamente prossime al sedime. Il PSA 2030 fondava la propria strategia su un sistema più ampio comprendente autostrada A4, caselli di Bergamo e Seriate, SS671, SP591bis, SP116, accessi est e nord, collegamento ferroviario, trasporto pubblico e rete ciclabile. La sostenibilità del nuovo piano deve essere verificata anche alla luce dello stato effettivo di realizzazione e funzionamento di tali opere. cite [file:5]

Si chiede

Si chiede di integrare lo studio viabilistico comprendendo almeno:

1. casello A4 Bergamo;
2. casello A4 Seriate;
3. rete di adduzione dai due caselli;
4. rete urbana di Bergamo;
5. rete di Seriate;
6. rete di Orio al Serio;
7. rete di Grassobbio;
8. SP116, SP591bis, SS671 e asse interurbano;
9. principali roatorie e intersezioni;
10. scenari di punta aeroportuale;
11. scenari di punta ordinaria;
12. stato attuale;
13. scenario PSA 2030;
14. scenario PSA 2043;
15. diverse quote modali auto, treno, autobus, taxi e NCC;
16. effetti delle infrastrutture ferroviarie e del trasporto pubblico;
17. effetti dei parcheggi multipiano e dell'eventuale People Mover.

Dovranno essere indicati i nodi e le sezioni che raggiungono condizioni di criticità, con tempi di percorrenza, code, emissioni e livelli di servizio. Dovrà inoltre essere chiarito se le opere esterne richiamate dal PSA 2030 siano realizzate, finanziate, progettate o soltanto programmate.

6. Rumore aeroportuale

Il dossier indica una rete di **otto stazioni di misura** e richiama la zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel novembre 2023. La rete attualmente censita da ARPA Lombardia comprende stazioni nei comuni di Bergamo, Azzano San Paolo, Bagnatica, Grassobbio, Orio al Serio e Seriate, con punti di misura localizzati prevalentemente in corrispondenza delle principali traiettorie di decollo e atterraggio. Indica inoltre misure antirumore già attivate, tra cui limitazioni ai decolli notturni dalla pista 28 verso ovest, incentivi al rinnovo della flotta, bandi per il miglioramento del comfort acustico e un futuro PCAR 2027–2031. Il dossier riferisce che quattro bandi avrebbero coinvolto 738 recettori residenziali e 10 edifici scolastici, con oltre 12 milioni di euro sostenuti da SACBO. Tali dati devono essere documentati per localizzazione, criteri di ammissione, livelli di esposizione e risultati misurati.

La procedura MASE n. 14918, relativa alle aree in cui è stimato o rilevato il superamento dei limiti della zonizzazione acustica, risulta indicata come ancora in istruttoria tecnica. Non è quindi sufficiente richiamare l'esistenza delle otto centraline: occorre verificare **se la loro distribuzione territoriale sia effettivamente adeguata a rappresentare l'intera popolazione esposta**, comprese le aree che possono essere interessate dalle traiettorie di volo ma che si trovano al di fuori degli attuali punti di misura.

Si chiede

Si chiede la pubblicazione di:

- mappe acustiche ante operam e post operam;
- popolazione e recettori sensibili esposti;
- valori LVA e altri indicatori utilizzati;
- superamenti della zonizzazione e relativa localizzazione;
- numero e tipologia degli eventi notturni;
- efficacia misurata delle singole misure antirumore;
- confronto tra stato attuale, PSA 2030 e PSA 2043;
- dati relativi ai bandi di risanamento acustico;

- obiettivi quantitativi già applicabili, senza rinviare integralmente al futuro PCAR.
- **l'installazione di ulteriori centraline di monitoraggio del rumore aeroportuale**, o comunque l'effettuazione di campagne di monitoraggio continuativo, nelle aree oggi non adeguatamente rappresentate dalla rete esistente e maggiormente interessate dal sorvolo, con particolare riferimento al **quartiere Villaggio degli Sposi** e ad altri quartieri residenziali individuati attraverso la sovrapposizione delle traiettorie di volo con la distribuzione della popolazione e dei recettori sensibili;
- che la scelta dei nuovi punti di monitoraggio sia effettuata sulla base di **criteri tecnici pubblici e verificabili**, e non esclusivamente sulla base della posizione delle centraline già esistenti.

Si chiede inoltre di esplicitare la metodologia e i limiti di comparabilità tra LVA, Lden, LAeq, dB(A), dB(D) e altri indicatori utilizzati, mettendo a disposizione, ove possibile, i dati elementari degli eventi acustici e le procedure di aggregazione.

7. Operatività notturna

Il dossier descrive un'infrastruttura tecnicamente operativa 24 ore su 24. Tale descrizione non chiarisce, da sola, quanti movimenti civili possano essere programmati o effettuati nella fascia 23:00–06:00, né il regime applicabile ai diversi tipi di volo.

Si chiede

Si chiede che il PSA espliciti il regime giuridico e operativo della fascia 23:00–06:00, distinguendo:

- voli ordinari passeggeri;
- voli cargo e postali;
- voli programmati;
- voli ritardati;
- voli per condizioni meteorologiche;
- voli per congestione;
- voli sanitari, di Stato ed emergenza;
- altre fattispecie autorizzate o derogatorie.

Si chiede la pubblicazione di una serie storica almeno triennale e di una previsione 2029–2043 articolata per ora, tipologia di volo, vettore, aeromobile, pista utilizzata e motivo dell'operazione notturna.

Dovranno inoltre essere indicate le procedure antirumore, i requisiti acustici applicabili, i criteri di contabilizzazione e le misure correttive in caso di superamento delle soglie.

8. Salute pubblica e indagine epidemiologica

Il nuovo PSA deve considerare la salute umana come componente autonoma della valutazione, senza ricondurla soltanto alla verifica dei limiti acustici o delle concentrazioni degli inquinanti.

È necessario acquisire l'eventuale indagine epidemiologica aggiornata sulla popolazione esposta, chiarendo metodologia, popolazione studiata, periodo di osservazione, criteri di esposizione, indicatori sanitari, confronto con precedenti indagini, limiti statistici e risultati aggregati.

L'eventuale ottemperanza a una prescrizione relativa alla produzione di uno studio non equivale alla dimostrazione dell'assenza di effetti sanitari. Occorre valutare l'aggiornamento dello scenario in relazione all'incremento previsto di passeggeri, movimenti, rumore, emissioni, traffico stradale e popolazione esposta.

Si chiede

Si chiede:

- acquisizione agli atti dell'indagine epidemiologica aggiornata;
- pubblicazione della metodologia e dei risultati aggregati;
- indicazione della popolazione studiata e della popolazione potenzialmente esposta;
- confronto con gli studi precedenti;
- valutazione di annoyance, disturbi del sonno e altri effetti pertinenti;
- aggiornamento dello scenario sanitario al 2043;

- valutazione congiunta di rumore, qualità dell'aria, traffico e altri fattori di pressione.

Qualora l'indagine non sia ancora conclusa o pubblicata, si chiede che il procedimento ne dia conto espressamente e valuti se tale disponibilità sia necessaria prima di concludere sulla compatibilità sanitaria del nuovo piano.

9. Qualità dell'aria e gas serra

Il dossier riconosce che la qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale è influenzata da numerose sorgenti, tra cui attività industriali, infrastrutture stradali e attività aeroportuali. Indica campagne stagionali e una postazione fissa a Colognola per NO₂, NO, NO_x, PM10, PM2.5, SO₂, CO e O₃. La presenza di una stazione di misura, tuttavia, non consente da sola di attribuire quantitativamente le concentrazioni alle singole sorgenti.

Il piano deve inoltre distinguere tra emissioni Scope 1, Scope 2 e Scope 3, chiarendo quali rientrino effettivamente nell'obiettivo Net Zero del gestore e quali siano associate agli aeromobili, alla fase di volo, al traffico stradale, ai passeggeri e alla catena di fornitura.

La CO₂ e gli inquinanti locali non sono grandezze equivalenti. Per la salute dei residenti devono essere valutati separatamente almeno:

- NO_x e NO₂;
- PM10 e PM2.5;
- particolato ultrafine;
- black carbon;
- composti organici volatili;
- rumore;
- gas serra.

Si chiede

Si chiede un sistema di monitoraggio e modellazione che distingua, quantitativamente ove tecnicamente possibile:

- traffico stradale;
- aeromobili in decollo e atterraggio;
- rullaggio;
- utilizzo dell'APU;
- mezzi GSE;
- riscaldamento e raffrescamento degli edifici;
- altre sorgenti industriali e territoriali;
- condizioni meteorologiche.

Si chiede inoltre una rappresentazione degli scenari attuale, PSA 2030 e PSA 2043 per NO₂, PM10, PM2.5, particolato ultrafine e black carbon, con un perimetro di studio motivato tecnicamente e con indicazione dei recettori sensibili.

Per gli obiettivi climatici si chiede di indicare:

- perimetro dell'obiettivo Net Zero;
- emissioni incluse ed escluse;
- trattamento delle emissioni Scope 3;
- fattori emissivi utilizzati;
- contributo del SAF;
- distinzione tra riduzioni effettive e compensazioni o certificati;
- soggetti responsabili delle singole riduzioni.

10. SAF, flotta e affidabilità degli scenari ambientali

Il dossier attribuisce parte della riduzione futura delle emissioni al rinnovo della flotta, all'impiego del SAF e all'ottimizzazione delle operazioni di volo. Il dossier riconosce inoltre che, allo stato delle tecnologie considerate, l'elettrificazione e l'idrogeno non avrebbero un'applicazione significativa presso BGY.

Tali riduzioni non dovrebbero essere assunte come automatiche. Devono essere legate a ipotesi esplicite sulla flotta, sulla disponibilità dei carburanti, sulle percentuali di miscelazione, sui fattori emissivi del ciclo di vita e sulle politiche dei vettori.

Si chiede

Si chiede che gli scenari ambientali indichino:

- composizione della flotta prevista;
- tipologia e percentuale di SAF utilizzata in ciascun orizzonte;
- fattori emissivi del SAF e del cherosene fossile;
- metodologia di calcolo "well-to-wake" o equivalente;
- disponibilità effettiva del carburante;
- responsabilità del gestore e dei vettori;
- scenario conservativo nel quale tali riduzioni non si realizzino integralmente.

Le eventuali riduzioni derivanti da tecnologie o carburanti futuri devono essere sottoposte ad analisi di sensibilità e non possono sostituire le misure immediate di riduzione del rumore, delle emissioni al suolo e del traffico stradale.

11. Suolo, acqua, biodiversità e opere esterne

Il dossier sostiene che il PSA 2043 privilegia la verticalizzazione e il riuso di superfici già urbanizzate, con un incremento contenuto dell'impronta al suolo rispetto al PSA 2030. Occorre tuttavia distinguere tra superficie edificata, superficie pavimentata, superficie impermeabilizzata, aree di cantiere e aree verdi effettivamente funzionali.

Le opere air-side e landside previste nell'area nord, tra cui apron, piazzola de-icing, edifici, viabilità e vertiporto, devono essere valutate anche rispetto al reticolo idrico, al Parco del Serio, alle connessioni ecologiche e al rischio idraulico.

Si chiede

Si chiede di produrre:

- bilancio delle superfici ante operam e post operam;
- superfici impermeabili e drenanti;
- consumo di suolo agricolo o naturale;
- aree interessate da cantieri temporanei;
- misure di gestione delle acque meteoriche;
- verifica del rischio idraulico e di esondazione;
- effetti su corridoi ecologici, habitat e specie;
- localizzazione, superficie e gestione delle compensazioni verdi;
- garanzie di manutenzione e durata delle opere di rinaturalizzazione.

Le opere di mitigazione dovranno essere realizzate prima o contestualmente agli interventi che generano l'impatto e dovranno essere monitorate nel tempo.

12. Intermodalità, parcheggi e domanda indotta

Il nuovo PSA prevede il collegamento ferroviario, una quota modale ferroviaria stimata fino al 35% nel 2043, l'apertura dell'accesso sud-est e un incremento di circa il 150% della capacità interna dei parcheggi per la sosta lunga. Prevede inoltre un possibile People Mover tra P2, P4 e terminal.

L'aumento dei parcheggi può tuttavia produrre un effetto di attrazione della domanda automobilistica. La riduzione del traffico stradale non può essere presunta soltanto sulla base dell'esistenza del collegamento ferroviario.

Si chiede

Si chiede di pubblicare:

- capacità, frequenza e orari del servizio ferroviario;
- quota modale utilizzata nel modello;
- metodo di stima della quota ferroviaria al 2030 e al 2043;
- domanda indotta dai nuovi parcheggi;
- traffico di taxi, NCC, bus e accompagnatori;
- effetti del People Mover;
- misure di integrazione tariffaria e single ticketing;
- scenari nei quali il treno sia realizzato in ritardo o con frequenza inferiore;
- scenari nei quali i parcheggi raggiungano una saturazione maggiore del previsto.

Si chiede inoltre che le infrastrutture di accessibilità siano considerate condizioni funzionali dello sviluppo e non semplici opere complementari prive di cronoprogramma vincolante.

13. Cumulatività degli impatti

Il nuovo PSA deve essere valutato insieme alle infrastrutture e attività già presenti o programmate nel territorio: A4, SS671, SP591bis, SP116, insediamenti industriali e commerciali, logistica, collegamento ferroviario, opere stradali regionali, nuovi parcheggi, attività cargo e manutenzione.

La valutazione cumulativa deve comprendere effetti:

- diretti e indiretti;
- temporanei e permanenti;
- locali e sovralocali;
- di cantiere e di esercizio;
- diurni e notturni;
- positivi e negativi;
- sinergici e additivi.

Si chiede

Si chiede una matrice cumulativa che identifichi, per ciascuna componente ambientale:

- progetto o infrastruttura concorrente;
- stato di attuazione;
- periodo di sovrapposizione;
- popolazione e territorio interessati;
- impatti cumulativi;
- misure di mitigazione;
- soggetto responsabile;
- modalità di controllo.

14. Trasparenza, monitoraggio e partecipazione

Il PSA propone obiettivi di sostenibilità, digitalizzazione e monitoraggio, ma gli impegni devono essere tradotti in obblighi verificabili e accessibili ai cittadini.

Si chiede

Si chiede l'istituzione di un sistema pubblico di monitoraggio contenente almeno:

- dati mensili sui movimenti e sui passeggeri;
- dati orari sui voli notturni;
- dati acustici delle centraline;
- mappe della popolazione esposta;
- dati sulla qualità dell'aria;
- traffico sui principali assi di accesso;
- stato delle opere di mitigazione;
- costi sostenuti e residui;
- stato delle prescrizioni;
- segnalazioni e risposte agli esposti dei cittadini.

Si chiede che i dati siano pubblicati in formato aperto, con serie storiche, metadati, metodologia e aggiornamento periodico.

15. Incremento del traffico e verifica preventiva del rischio e degli impatti

Qualsiasi ulteriore incremento del traffico aeroportuale dovrà essere subordinato alla preventiva dimostrazione, pubblica, trasparente e indipendente, della sua compatibilità con il territorio e con la popolazione, considerando anche gli impatti e i livelli di rischio già gravanti sulle aree preesistenti all'aeroporto e oggi fortemente interessate dalla sua attività.

La valutazione dovrà considerare in modo complessivo tutti gli effetti derivanti dall'incremento dei voli come sopra descritti, con particolare attenzione al rischio connesso al maggior incremento delle attività aeronautiche e agli eventuali incidenti.

Tale verifica appare particolarmente necessaria per le aree già esposte, come quelle interessate dalle curve isofoniche e gli ambiti residenziali e sensibili di Campagnola e dell'area dell'asilo nido, nonché per tutte le zone interessate dalle attuali condizioni di rischio aeroportuale.

Si chiede

prima di procedere a ulteriori incrementi dell'attività aeroportuale, sia resa pubblicamente disponibile una valutazione aggiornata e indipendente che dimostri la compatibilità dell'aumento di traffico previsto con il quadro complessivo degli impatti e dei rischi già presenti sul territorio, evidenziando anche le eventuali variazioni delle aree e della popolazione esposta. In particolare, il rischio di incidente aeronautico deve essere valutato autonomamente e non può essere considerato assorbito dalle sole valutazioni relative al rumore o agli altri impatti ambientali.

16. . Aggiornamento del PGT e del Piano di Rischio Aeroportuale alla nuova normativa ENAC

Per quanto concerne il **PGT e la documentazione relativa al Piano di Rischio Aeroportuale (PRA)**, si rileva che il quadro normativo di riferimento utilizzato per la redazione del PRA attualmente vigente è stato modificato dal nuovo **Regolamento ENAC “Tutela del Territorio dal Rischio generato dalle Attività Aeronautiche”**, emanato il 24/03/2025 e pubblicato da ENAC il 15/04/2025. Il nuovo Regolamento ha infatti abrogato la precedente disciplina di riferimento, tra cui il paragrafo 6 del capitolo 9 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, la Circolare APT-33 del 30/08/2010 e la precedente Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione.

Risulta pertanto necessario procedere **con urgenza all'aggiornamento del PGT e, in particolare, dell'ambito relativo al PRA**, al fine di rendere chiaramente comprensibile quale sia l'effetto della nuova disciplina ENAC sul quadro del rischio aeroportuale relativo al territorio di Bergamo.

In particolare, dovrà essere chiarito:

- quali elementi del PRA vigente risultino superati dalla nuova normativa;
- quali siano le nuove aree e condizioni di tutela e di rischio applicabili;
- quali siano le differenze rispetto al PRA attualmente vigente;
- quali immobili, insediamenti e funzioni sensibili risultino interessati;
- quali effetti produca il nuovo quadro normativo sulle **NTA del PRA (PRA0b)**;
- **come varia complessivamente la situazione del rischio per il territorio di Bergamo**;
- quali conseguenze produca tale aggiornamento rispetto allo sviluppo aeroportuale previsto dal nuovo PSA.

Le norme contenute nel nuovo Regolamento ENAC costituiscono infatti il nuovo riferimento nazionale in materia e devono essere coordinate con gli strumenti urbanistici comunali. ENAC conferma espressamente che la precedente Circolare APT-33 e la precedente disciplina dell'art. 715 sono state abrogate dal nuovo Regolamento.

Si chiede

che l'aggiornamento del PRA venga effettuato e reso pubblico prima di assumere come compatibile l'ulteriore incremento dell'attività aeroportuale previsto dal nuovo PSA, in modo che cittadini, amministrazioni ed enti competenti possano conoscere il nuovo quadro del rischio e le relative conseguenze sulla pianificazione del territorio.

17. Richieste finali

Alla luce delle osservazioni formulate, si chiede:

1. di acquisire integralmente nel procedimento del PSA 2029–2043 gli esiti delle procedure di verifica relative al PSA 2030;
2. di produrre la matrice completa delle prescrizioni, con stato, opere realizzate, opere residue ed efficacia verificata;
3. di produrre la riconciliazione economica e progettuale PSA 2030–PSA 2043;
4. di dimostrare quali opere ambientali siano effettivamente nuove rispetto agli obblighi precedenti;
5. di integrare lo studio viabilistico sull'intera rete di adduzione, compresi caselli A4, rete urbana e rete provinciale;
6. di completare la verifica delle aree soggette a superamento dei limiti della zonizzazione acustica;
7. di produrre una valutazione specifica del regime operativo notturno 23:00–06:00;
8. di pubblicare mappe e dati sulla popolazione esposta al rumore nello scenario attuale, PSA 2030 e PSA 2043;
9. di acquisire e rendere disponibili i risultati analitici dell'indagine epidemiologica aggiornata;
10. di aggiornare la valutazione sanitaria considerando rumore, aria, traffico, clima e popolazione esposta;
11. di integrare il monitoraggio della qualità dell'aria con attribuzione delle sorgenti e valutazione di NO₂, PM10, PM2.5, particolato ultrafine e black carbon;
12. di chiarire il perimetro dell'obiettivo Net Zero e il trattamento delle emissioni Scope 1, Scope 2 e Scope 3;
13. di indicare ipotesi, tempi e responsabilità per SAF, rinnovo della flotta e riduzione delle emissioni;
14. di aggiornare il bilancio del consumo di suolo, dell'impermeabilizzazione, delle acque e della biodiversità;
15. di subordinare l'attivazione delle successive fasi di aumento della capacità alla verifica dell'effettiva realizzazione e funzionalità delle opere di accessibilità, mitigazione e compensazione;
16. di prevedere soglie di allerta, misure correttive e meccanismi di revisione qualora gli impatti superino i livelli valutati;
17. di rendere pubblici i dati di monitoraggio in formato accessibile e verificabile.
18. di aggiornare il Piano di Rischio nel PGT, considerando il maggiore traffico aereo

La richiesta centrale è la seguente:

Non è sufficiente proporre nuove misure per il 2043 senza dimostrare, attraverso una riconciliazione tecnica, fisica ed economica, quali misure previste dal PSA 2030 siano state effettivamente realizzate, quali siano ancora da realizzare e quali siano state riprogrammate nel PSA 2043. Prima di aumentare la pressione ambientale, occorre dimostrare di avere completato e verificato le misure destinate a governare la pressione ambientale già autorizzata.

Si chiede pertanto che, qualora le integrazioni richieste non siano disponibili o le verifiche ambientali rilevanti siano ancora pendenti, la documentazione del PSA 2029–2043 venga integrata prima della conclusione dell'istruttoria e che l'autorità competente valuti la necessità di sospendere o differire le determinazioni conclusive fino alla disponibilità di un quadro istruttorio completo.

Associazione di promozione sociale “perilVillaggio” in collaborazione con

Comitato “ambiente e salute” S.Tomaso de Calvi

Comitato aeroporto Campagnola

Comitato aeroporto Colognola

Comitato di quartiere di Boccaleone

Progetto BASE-Bergamo Accogliente Solidale Ecologista