

Contributo di

Associazione I CARE Mapello

30 settembre 2026



Al Coordinatore del Dibattito Pubblico sul Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043 dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio e, per conoscenza, a ENAC, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ARPA Lombardia e Comuni interessati

Oggetto: osservazione contraria all'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043 dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio

L'Associazione I CARE Mapello, qui rappresentata dal presidente Giacomo A. Gerosa - residente a Curno in via S. Jesus 11- in rappresentanza dei propri associati, cittadini residenti nei territori interessati direttamente o indirettamente dalle attività dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, esprime la propria **netta contrarietà all'ampliamento dello scalo e all'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043.**

La nostra non è una richiesta di semplici modifiche o compensazioni. Riteniamo che l'ulteriore crescita di un aeroporto collocato in un territorio così densamente abitato, urbanizzato e già gravato da rilevanti pressioni ambientali non sia compatibile con la tutela della salute e della qualità della vita della popolazione.

Chiediamo pertanto che il PSA non venga approvato e che le politiche pubbliche siano indirizzate alla riduzione degli impatti prodotti dall'attuale livello di attività aeroportuale, anziché alla creazione delle condizioni per una sua ulteriore espansione.

1. Perdita di fiducia nella capacità di vigilanza delle istituzioni

La nostra contrarietà nasce anche dall'esperienza maturata nei rapporti tra aeroporto, gestore e amministrazioni pubbliche.

Il Dossier del Dibattito Pubblico riconosce espressamente che il traffico successivo alla pandemia aveva stabilmente superato i limiti previsti dal PSA 2016-2030 e che tale situazione ha portato ENAC a richiedere la predisposizione di un nuovo Master Plan.

Questo passaggio suscita una grave preoccupazione: anziché considerare il superamento delle precedenti previsioni come un segnale della necessità di contenere l'attività aeroportuale e rafforzare i controlli, si procede alla redazione di un nuovo piano che assume volumi ancora maggiori.

Si determina così il rischio che i limiti della pianificazione non costituiscano effettivi strumenti di tutela, ma vengano progressivamente adattati alla crescita già prodotta o richiesta dagli operatori economici.

Le misure ambientali sono frequentemente presentate come impegni futuri, programmi da definire o interventi da realizzare in una fase successiva. Al contrario, gli ampliamenti infrastrutturali e gli obiettivi di crescita risultano concreti e quantificati.

Questa asimmetria ha compromesso la fiducia dei cittadini nella capacità delle amministrazioni di anteporre la salute e il benessere collettivo agli interessi economici del gestore aeroportuale e delle compagnie aeree.

Non riteniamo quindi credibile subordinare l'espansione a promesse di futura mitigazione non accompagnate da limiti operativi immediatamente vincolanti, sistemi di controllo indipendenti e conseguenze certe in caso di inosservanza.

2. Un'espansione di dimensioni rilevanti

Il PSA prospetta per il 2043:

- circa **25 milioni di passeggeri annui**;
- circa **134.000 movimenti aerei annui**;
- l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali;
- nuovi parcheggi multipiano;
- l'aumento delle attività aeronautiche, commerciali e di servizio.

Non si tratta quindi di un semplice adeguamento qualitativo dell'aeroporto, ma della predisposizione delle infrastrutture necessarie a sostenere un ulteriore incremento dell'attività.

Il rinnovo della flotta e il miglioramento tecnologico dei singoli aeromobili non garantiscono una riduzione dell'impatto complessivo. Una diminuzione delle emissioni o della rumorosità per singolo movimento può essere annullata dall'aumento del numero totale dei voli.

Per questo motivo gli impatti devono essere espressi in termini assoluti e riferiti all'intero sistema aeroportuale, non soltanto mediante indicatori unitari per passeggero o per movimento.

3. Rumore aeronautico anche nei comuni lontani, come Curno e Mapello

La valutazione del rumore non può essere limitata all'intorno aeroportuale e ai comuni immediatamente confinanti.

Il rumore segue le traiettorie degli aeromobili e interessa anche territori posti a diversi chilometri dallo scalo. A Mapello e a Curno sono distintamente percepibili i velivoli in avvicinamento da ovest e quelli in decollo verso ovest, soprattutto nelle ore serali, notturne e del primo mattino.

Il disturbo risulta particolarmente evidente quando il rumore di fondo è ridotto. Anche un numero relativamente contenuto di sorvoli può interrompere il sonno, impedire il riposo o compromettere la fruizione degli spazi aperti.

Analoga situazione può riguardare numerosi altri comuni interessati dalle rotte di arrivo e partenza, anche quando essi non ricadono nella zonizzazione acustica aeroportuale.

Il Dossier indica una rete composta da otto stazioni di monitoraggio, concentrate nell'area prossima allo scalo. Tale rete non permette di rappresentare compiutamente l'esposizione lungo l'intero sviluppo delle rotte e la loro dispersione laterale.

Il rispetto dell'indice italiano LVA non esaurisce inoltre la valutazione sanitaria. L'Organizzazione mondiale della sanità raccomanda, per il rumore aeronautico, livelli inferiori a **45 dB Lden** e **40 dB Lnight**. Questi valori non sono limiti legali italiani, ma costituiscono riferimenti basati sugli effetti sanitari, in particolare elevato disturbo e alterazione del sonno.

La crescita dello scalo non dovrebbe pertanto essere autorizzata sulla sola base del rispetto formale della zonizzazione aeroportuale.

4. Inaccettabilità dell'aumento dei voli serali e notturni

Il Dossier riconosce la necessità di limitare i decolli notturni dalla pista 28 verso ovest e di gestire attentamente le operazioni notturne verso est. Tale riconoscimento conferma che l'attuale attività aeroportuale presenta già criticità rilevanti.

Non sono però indicati in modo sufficientemente chiaro:

- un limite massimo vincolante ai movimenti notturni;
- un obiettivo di progressiva riduzione;
- le modalità di controllo delle deroghe;
- le conseguenze per le compagnie che non rispettano le procedure;
- la tutela delle fasce serali e del primo mattino;
- gli effetti delle procedure sui comuni più lontani.

Riteniamo inaccettabile autorizzare un incremento della capacità senza avere prima conseguito una riduzione effettiva e verificabile del disturbo già esistente.

Chiediamo quindi, indipendentemente dal rigetto del PSA:

1. il divieto di crescita dei movimenti nella fascia 23:00-06:00;
2. una progressiva riduzione, fino all'azzeramento, delle operazioni notturne;
3. l'istruttoria di restrizioni operative e di una fascia di effettiva protezione del sonno, secondo il Regolamento europeo n. 598/2014;
4. misure specifiche anche nelle fasce 22:00-23:00 e 06:00-08:00;
5. la pubblicazione mensile dei movimenti distinti per ora, pista, rotta, compagnia e tipologia di aeromobile;
6. sanzioni effettive e disincentivi tariffari per i velivoli più rumorosi e per le operazioni nelle ore maggiormente sensibili.

Non può essere considerata una soluzione il semplice trasferimento dei voli da una rotta a un'altra o dai comuni situati a est a quelli situati a ovest.

5. Insufficiente valutazione dell'inquinamento atmosferico

L'inquinamento prodotto da un aeroporto non deriva soltanto dagli aeromobili in volo. Comprende anche:

- rullaggio, decollo, salita iniziale, avvicinamento e atterraggio;
- unità ausiliarie di potenza degli aeromobili;
- mezzi di assistenza a terra;
- impianti energetici e attività interne;
- traffico di passeggeri e accompagnatori;
- spostamenti dei lavoratori;
- taxi, NCC, autobus e autonoleggi;
- traffico merci e logistico;
- circolazione interna e ricerca dei parcheggi.

Il Dossier descrive campagne stagionali e una sola postazione fissa a Colognola. Questa impostazione appare insufficiente per separare il contributo dell'aeroporto dal fondo regionale e per valutare un'attività destinata a crescere.

Il monitoraggio indicato riguarda gli inquinanti convenzionali, ma non risulta adeguatamente affrontato il tema delle **particelle ultrafini**, emesse anche dai motori aeronautici e potenzialmente rilevanti sotto il profilo sanitario.

Prima di qualsiasi nuova autorizzazione sarebbe necessario disporre di una rete permanente e indipendente per la misura di NOx, PM10, PM2,5, particelle ultrafini, black carbon e composti organici volatili, con postazioni collocate sopravento, sottovento e presso i principali recettori residenziali.

La mancanza di questa caratterizzazione preventiva costituisce un ulteriore motivo per non approvare l'ampliamento.

6. Traffico stradale e congestione della viabilità

Il Dossier prevede che, anche dopo l'apertura dell'accesso orientale, circa il **79% deiflussi veicolari** continui a utilizzare l'ingresso occidentale.

Contemporaneamente, pur ipotizzando una quota ferroviaria prossima al 35% nel 2043, il Piano prevede un incremento di circa il **150% della capacità dei parcheggi per la sosta lunga all'interno del sedime**, da 2.717 a 6.679 posti.

L'aumento così rilevante dell'offerta di parcheggio non appare coerente con l'obiettivo dichiarato di ridurre il trasporto su gomma. Al contrario, rischia di consolidare e incentivare l'accesso automobilistico.

L'incremento dei passeggeri comporterebbe inoltre maggiori flussi di:

- automobili private;
- veicoli di accompagnatori;
- taxi e NCC, spesso responsabili di due percorrenze per ciascun passeggero;
- autobus;
- veicoli dei dipendenti;
- mezzi commerciali e logistici.

Le conseguenze non riguarderebbero soltanto gli accessi al terminal, ma l'A4, l'asse interurbano, la SS671, la SP116, la SP591bis, la SP117 e la viabilità comunale e provinciale utilizzata per raggiungere lo scalo.

Distribuire il traffico su nuovi accessi non significa necessariamente ridurlo: può semplicemente trasferire congestione, rumore, emissioni e rischio stradale verso altri territori.

7. Insufficienza delle compensazioni

Gli interventi di insonorizzazione degli edifici non possono giustificare l'aumento di voli.

La sostituzione dei serramenti:

- non protegge giardini, cortili, parchi e spazi pubblici;

- presuppone che le finestre rimangano chiuse;
- non elimina gli effetti del rumore nelle stagioni calde;
- non interviene alla fonte;
- raggiunge soltanto una parte della popolazione;
- rischia di escludere i residenti dei comuni più lontani dalle zone formalmente riconosciute.

Le compensazioni economiche non rendono accettabile un impatto evitabile. La priorità deve essere la prevenzione e la riduzione delle sorgenti, non l'adattamento forzato delle abitazioni e degli stili di vita dei cittadini.

8. Mancanza di garanzie sull'effettiva attuazione delle mitigazioni

Il PSA fa affidamento su rinnovo della flotta, carburanti sostenibili, crescita del trasporto ferroviario, elettrificazione dei mezzi e futuri piani di risanamento.

Molte di queste misure:

- dipendono da soggetti diversi dal gestore;
- non sono integralmente controllabili da SACBO;
- presentano tempistiche incerte;
- non sono accompagnate da garanzie sul risultato;
- potrebbero essere attuate dopo l'aumento del traffico;
- non prevedono un'automatica riduzione dell'attività in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi.

La capacità infrastrutturale aggiuntiva, una volta realizzata, è invece difficilmente reversibile e crea una forte pressione affinché venga pienamente utilizzata.

Il principio di precauzione richiede che la riduzione degli impatti sia dimostrata prima dell'espansione e non promessa come sua futura compensazione.

Richieste

Per le ragioni esposte, chiediamo:

1. **la non approvazione del PSA 2029-2043;**
2. il rigetto degli interventi destinati ad aumentare la capacità di traffico passeggeri o il numero dei movimenti;
3. la sospensione dei nuovi parcheggi funzionali alla crescita dell'accesso automobilistico;
4. il mantenimento di un limite massimo vincolante ai movimenti complessivi e la riduzione progressiva di quelli notturni fino al loro completo azzeramento;
5. una valutazione indipendente dell'esposizione acustica e atmosferica attuale;

6. l'estensione del monitoraggio ai comuni più lontani interessati dalle rotte, compresi Curno e Mapello;
7. la pubblicazione integrale dei dati ambientali e operativi;
8. la verifica indipendente da parte di ARPA Lombardia e degli organismi sanitari competenti;
9. l'adozione di un piano finalizzato a ridurre gli impatti dell'attuale aeroporto, con obiettivi quantitativi, scadenze e responsabilità definite;
10. la destinazione prioritaria delle risorse al trasporto pubblico, alla riduzione del traffico automobilistico e alla protezione della popolazione già esposta.

Conclusioni

Il territorio circostante l'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio ha già sostenuto per molti anni i costi ambientali, sanitari e sociali derivanti dalla crescita dello scalo.

Il PSA propone di aumentare ulteriormente tale pressione facendo affidamento su previsioni tecnologiche, mitigazioni future e controlli istituzionali che, alla luce dell'esperienza pregressa, non offrono garanzie sufficienti.

La salute, il riposo e la qualità della vita dei cittadini non possono essere considerati variabili subordinate agli obiettivi commerciali di SACBO, delle compagnie aeree o degli altri operatori economici.

Esprimiamo pertanto **parere contrario all'ampliamento e chiediamo formalmente che il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043 non venga approvato.**

Chiediamo inoltre che la politica aeroportuale cambi indirizzo: non ulteriore crescita, ma contenimento dei voli, riduzione fino all'azzeramento delle operazioni notturne, diminuzione delle emissioni e risanamento delle criticità già esistenti.

Mapello, 30/09/2026

Giacomo Alessandro Gerosa

Presidente Ass. I Care Mapello

