

Contributo di

**Legambiente Bergamo
e
Italia Nostra sez. di Bergamo**

30 settembre 2026



Legambiente Bergamo e Italia Nostra sez. di Bergamo – Contributo al Dibattito Pubblico sul PSA 2029-2043 di Milan Bergamo Airport

Partecipiamo a questo Dibattito Pubblico con spirito costruttivo. L'aeroporto di Bergamo è una realtà importante per il territorio, ma proprio per questo merita un confronto vero sui suoi impatti e sulle sue prospettive. Siamo qui per porre domande e avanzare proposte che riteniamo necessarie per uno sviluppo davvero sostenibile.

Abbiamo letto il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2029-2043 e abbiamo alcuni punti che consideriamo prioritari. Li presentiamo con l'auspicio che SACBO, ENAC e gli enti territoriali vogliano discuterne apertamente.

0. Modello di sviluppo: dalla crescita quantitativa alla compatibilità con il territorio

Il PSA accoglie in modo acritico le richieste di crescita del Piano Nazionale Aeroporti (PNA) e pone alla base della propria pianificazione un **modello di sviluppo** mutuato da teorie come l'*Aeropolis*, che riteniamo **inadeguate a un contesto di aeroporto urbano come quello di Bergamo che ha i primi quartieri a 1,3 – 2 km dalla testata della pista**, dove una ulteriore crescita, invece di un aeroporto al servizio del territorio, metterebbe il territorio al servizio dell'aeroporto.

Ancora una volta si punta sull'incremento del traffico, che peraltro **più volte è andato oltre le previsioni delle stesse autorizzazioni rilasciate**, non ultimo il PSA con scadenza 2030 **senza peraltro avere ancora adempiuto a tutte le 13 prescrizioni** contenute nelle prescrizioni VIA del 16 settembre 2022.

Il PSA non considera praticabile alcun modello alternativo di tipo "**Steady State**", già sperimentato e praticato in diversi aeroporti europei. Tali modelli partono da un principio semplice: **individuare e stabilire i limiti imposti dal contesto — ambientale, sanitario, urbanistico, sociale — e rendere coerenti le conseguenti scelte di sviluppo**. Non si tratta di rinunciare a migliorare, ma di decidere *cosa* migliorare.

Riteniamo che **lo scalo di Bergamo abbia già abbondantemente raggiunto i volumi di movimentazione di passeggeri e merci compatibili con i vincoli imposti da un territorio estremamente conurbato**. Non vi è spazio per ulteriore sviluppo quantitativo. Ogni crescita aggiuntiva di passeggeri e movimenti si tradurrebbe in un peggioramento delle condizioni ambientali e sanitarie per le comunità che vivono intorno all'aeroporto.

Tutte le migliorie che sono previste nel masterplan devono essere effettuate per **ridurre l'impatto esistente e non per creare nuovo spazio per la crescita**.

Chiediamo che il PSA:

- abbandoni l'obiettivo di crescita quantitativa illimitata;
- assuma come riferimento un modello di **sviluppo qualitativo**, centrato sulla qualità del servizio, sull'efficienza operativa, sulla **riduzione degli impatti** e sul miglioramento dell'esperienza dei passeggeri;
- ponga come obiettivo strategico la **compatibilità dello scalo con il territorio che lo accoglie**, non la sua massimizzazione;
- valuti esplicitamente **scenari alternativi di "Steady State"**, con limiti di capacità definiti e verificabili;
- integri nel Piano i **vincoli ambientali, sanitari e sociali come limiti invalicabili**, non come effetti da compensare.

Il tema non è se l'aeroporto debba esistere o crescere. Il tema è **quanto e come**. E su questo il PSA deve aprire un confronto vero.

1. Difformità del PSA rispetto al PNA

- Dal confronto tra il Dossier SACBO per il Dibattito Pubblico e i documenti ENAC del Piano Nazionale Aeroporti (PNA) emergono **alcune difformità** in cui il PSA di Bergamo non è conforme o è meno ambizioso rispetto a quanto stabilito da ENAC.
- Pur essendo solo delle ipotesi di crescita della domanda potenziale, è opportuno che siano allineati e **resi coerenti gli scenari e i dati previsionali** presenti nel PNA.
- Anche **nel caso del settore cargo e curier** il PSA **prevede una crescita al 2043 da 22.000 fino a 44.836 tonnellate**, quando il PNA (oltre al supporto di rete al sistema aeroportuale lombardo) **non riporta tale previsione** e prevede la specializzazione in questo ruolo dell'aeroporto di Montichiari.
- **Questa scelta va contrastata, anche alla luce degli impatti ambientali e acustici del traffico cargo e curier, che avviene attualmente prevalentemente in orario notturno.**
- Il PNA richiama la necessità di **disincentivare l'accesso in auto privata**, fino al 48%, mentre il PSA prevede anche un aumento della capacità di sosta lunga con ulteriori e contraddittori 4.000 parcheggi.

2. Trasparenza dei dati: la condizione per un dibattito vero

Un Dibattito Pubblico senza dati completi, verificabili e accessibili è un dibattito vuoto. Il PSA 2029-2043 presenta molte affermazioni, ma **troppi numeri chiave mancano o sono incoerenti**. Senza quei dati, non è possibile valutare gli impatti, confrontare le alternative, esercitare il diritto di partecipazione.

Chiediamo che SACBO ed ENAC pubblicchino, in formato aperto e machine-readable, almeno:

- **Stato di applicazione e di ottemperanza** formale e sostanziale nonché gli effetti concreti **delle 13 prescrizioni** e condizioni ambientali relative alla VIA del precedente PSA, (dopo 4 anni della

loro emissione) compreso gli allegati ai verbali dell'Osservatorio Ambientale, di cui si chiede una ipotesi di chiusura dei relativi adempimenti da parte dell'Osservatorio Ambientale.

- **dati di traffico:** passeggeri, movimenti, merci, con serie storiche e previsioni disaggregate per anno, stagione, fascia oraria e tipologia di volo (passeggeri, cargo, aviazione generale);
- **bilancio emissivo completo:** Scope 1, 2 e 3, inclusi voli in arrivo e partenza, con metodologia dichiarata e verificabile;
- **dati acustici:** curve di isolivello 2024 e 2043, numero di residenti esposti a Lden e Lnight, superamenti dei limiti, dati grezzi delle centraline;
- **dati su qualità dell'aria:** concentrazioni giornaliere ed anche orarie di NOx, PM10, PM2.5, black carbon, particelle ultrafini (UFP), secondo quanto previsto dalla nuova Direttiva (UE) 2024/2881, inquinanti trancianti il Kerosene, con confronto rispetto al background e alle stazioni ARPA;
- **dati su contratti e retribuzioni:** tipologia contrattuale, retribuzioni medie per categoria, tasso di precarietà, genere, età;
- **dati su esternalità negative:** canoni di locazione, composizione offerta ricettiva, pressione sui servizi pubblici;
- **dati ambientali:** consumo di suolo, impermeabilizzazione, prelievi idrici, scarichi, rifiuti prodotti e differenziati;
- **dati economici e finanziari:** investimenti, ricavi, costi, contributi pubblici, con separazione tra attività aviation e non-aviation.

Chiediamo inoltre che:

- tutti i dati siano verificati da soggetti terzi indipendenti;
- sia garantito accesso pubblico a modelli, assunzioni e scenari utilizzati per le previsioni;
- venga pubblicato un **rapporto annuale di monitoraggio** ambientale e sociale, con verifica indipendente;
- il Dibattito Pubblico sia **prorogato** fino a quando i dati essenziali non siano disponibili e discutibili.

La trasparenza non è un optional: è la preconditione per qualsiasi decisione informata.

3. Rumore: la priorità assoluta per la salute e la qualità della vita

Il rumore aeroportuale è l'impatto più grave, diffuso e sottovalutato del Piano. Non è un fastidio: è un fattore di rischio sanitario documentato. **L'OMS, nelle *Environmental Noise Guidelines* del 2018, raccomanda di mantenere Lnight sotto i 40 dB e Lden sotto i 53 dB per proteggere la salute.** Il rumore notturno è associato a disturbi del sonno, ipertensione, malattie cardiovascolari, deficit cognitivi nei bambini.

Il PSA prevede solo una limitazione dei decolli notturni da pista 28 verso ovest che è del tutto insufficiente.

Il contesto giuridico e sociale: la crescita accelerata dello scalo di Bergamo ha già prodotto disagi significativi per la cittadinanza. Le associazioni locali hanno presentato ricorso prima al TAR e poi al Consiglio di Stato contro la vecchia zonizzazione acustica, ottenendo una vittoria che ha dimostrato la necessità di maggiore attenzione al territorio da parte di SACBO. Questo percorso giudiziario non è

un dettaglio: è la prova che il rapporto tra aeroporto e comunità è già in tensione e che le decisioni passate non hanno tutelato adeguatamente i residenti.

Il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica approvata a Novembre 2023, di 60 Db di LVA nelle zone residenziali non è stato raggiunto, anzi per i dati attuali e per la normativa attuale, (dopo 19 anni di supero reale) è ancora lontano dall'essere realizzato.

Oltre ai dati 2025, anche i dati mensili del 2026 fino a luglio confermano valori **superiori a 61 e 62 Db**.

Nello stesso periodo si assiste ad un aumento dei movimenti dell'11% sul 2025, che sconfigge la previsione del PNA di un aumento dell'1% annuo da qui al 2043.

La popolazione interessata ai valori superiori a 60 Db (dati 2025) pare leggermente in calo, ma i dati per la stessa ammissione di ARPA sono viziati da calo del 4,8% dei movimenti annuali e, del 30% dei voli notturni nelle tre settimane prese in esame, ma anche da errori di georeferenziazione dei tracciati e sfasamento delle curve e anomalie varie che portano a concludere che le curve sono da considerarsi solo indicative dell'impatto dell'aeroporto e che non è possibile individuare con buona approssimazione le aree di superamento dei limiti.

Si chiede di andare a fondo nel **Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR)** da presentare **entro il 28 Novembre 2026**, nel definire puntualmente quale fascia di territorio e popolazione risulta oggetto di rientro nei limiti per poi ricondurre tale quadro conoscitivo a un programma organico di risanamento, comprensivo dell'individuazione dei recettori interessati, delle priorità, delle misure previste, dei tempi di attuazione, dei costi e delle modalità di verifica del conseguimento degli obiettivi di risanamento. In questo contesto, **andrà anche verificata la minimizzazione della popolazione esposta.**

Risulta anche opportuno integrare il quadro conoscitivo con una verifica degli esiti delle valutazioni rispetto alla classificazione acustica comunale e ai limiti di cui al D.P.C.M. 14 novembre 1997, al fine di chiarire il rapporto tra le criticità individuate ai sensi della normativa aeroportuale e le **eventuali situazioni di incompatibilità rispetto alla pianificazione acustica comunale.**

Il PNA stesso, nel documento di riassunto (pag. 32), segnala inoltre il fenomeno del **disturbo acustico (annoyance)** come problema che **richiede soluzioni strutturali** e non solo dichiarazioni di principio.

Il previsto aumento dei movimenti medi giornalieri da 256 a 367 (con picchi estivi di 400) non potrà altro che accrescere la eccessiva frequenza intermittente insopportabile di picchi di movimenti (mediamente di 80 Db) ogni due minuti e mezzo che interessano circa 28.000 abitanti.

Il PNA inoltre richiama la necessità di un **superamento delle attuali limitazioni operative ai voli cargo notturni**, il cui allentamento avrebbe un impatto negativo diretto sulle comunità residenti nell'intorno aeroportuale.

Chiediamo, con priorità assoluta:

- **divieto di tutte le operazioni di volo tra le 23:00 e le 6:00**, salvo comprovate emergenze di sicurezza. (che hanno interessato 275 movimenti nel 2025 e 226 fino a luglio 2026). Nessuna deroga per cargo, courier o aviazione generale (oggi si contano mediamente 25 movimenti considerati notturni);
- **togliere dalla programmazione** e annullare definitivamente e non riproporre in futuro **i voli regionali a corto raggio** per Genova, Rimini e Perugia;

- **anticipo del raggiungimento dell'obiettivo di rientro nei limiti della zonizzazione acustica (da 5 a 2 anni e mezzo)** e proiezione degli effetti del nuovo sviluppo al 2043;
- **valutazione di impatto sanitario (VIS) specifica sul rumore**, con dati su popolazione esposta, effetti cardiovascolari, disturbi del sonno, impatti sui bambini e sulle scuole;
- **pubblicazione delle mappe acustiche previsionali comparative 2025 vs 2043**, con numero di residenti coinvolti comprendendo anche i superamenti delle soglie OMS;
- applicazione di tutte le strategie di riduzione del rumore in decollo e atterraggio, incluse:
 - o procedure di decollo e atterraggio a bassa rumorosità
 - o continuous descent operations (CDO) e continuous climb operations (CCO)
 - o limitazione dell'uso della spinta inversa, salvo comprovati motivi di sicurezza
 - o incentivazione delle flotte più silenziose e penalizzazione con l'area delle altre
 - o divieto di operazioni notturne per aeromobili non conformi agli standard più severi
- monitoraggio continuo e pubblicazione dei dati in tempo reale, con verifica indipendente;
- obiettivi vincolanti di riduzione del rumore, non solo mitigazioni sugli edifici;
- **coinvolgimento delle comunità esposte** nella definizione delle misure e nella verifica dei risultati.

Il rumore non è un effetto collaterale accettabile della crescita. È un vincolo che deve orientare le scelte del Piano. **Se il rumore non diminuisce, la crescita non è sostenibile.**

4. Inquinamento atmosferico

- **Al consumo di Kerosene** nel ciclo di atterraggio e decollo, **vengono attribuiti al 2023** (sempre dalla contabilità INEMAR tenuta da Arpa Lombardia), **ben 16 tipologie di diversi inquinanti**, fra cui 2,980 tonnellate di PM 2,5 e 22,447 tonnellate di Composti Organici Volatili.
- Il particolato formato dalla combustione che avviene nei motori aerei è costituito generalmente da solfati, ammonio, ioni idrogeno, particelle di carbone, metalli pesanti, tra cui il piombo, mercurio, arsenico, ceramiche - utilizzate nei materiali frenanti - e componenti organici. il quantitativo maggiore di particolato **viene prodotto proprio nelle fasi di decollo e atterraggio**, e anche dall'attrito delle ruote e dei freni degli aerei sempre nella fase di atterraggio.
- **Chiediamo un bilancio emissivo completo Scope 1-2-3 e non-CO₂**: il PSA dichiara Net Zero 2045, ma non presenta un inventario completo. Chiediamo dati su CO₂, NOx, contrails, particolato ultrafine e verifica con l'Accordo di Parigi.
- **Utilizzo da subito del nuovo combustibile SAF** anche se più oneroso, per gli aerei di vecchia generazione, di cui approfondire i fattori emissivi e di disponibilità reale nel mercato attuale.
- **Qualità dell'aria e salute**: serve una **valutazione di impatto sanitario (VIS)** che integri gli effetti del traffico aereo, autostradale e industriale, e che comprenda anche l'analisi sui terreni.
- Oltre ai **dati della centralina fissa** finalmente installata in testa alla pista, vanno effettuate **ulteriori misure con campagne mobili** periodiche nelle altre aree dell'intorno aeroportuale.

5. Emissione gas climalteranti

Il settore del trasporto aereo (oltre alla esenzione dalle accise sul kerosene) **gode del privilegio di non avere obiettivi di riduzione dei gas serra** prodotti dalla movimentazione degli aerei, nonostante questi siano il 13,3% del settore trasporti.

La contabilità della CO₂ prodotta (tenuta da ARPA Lombardia con il sistema INEMAR) **attribuisce ai 101.763 movimenti aerei nel 2023 ben 101.298 Tonnellate nel solo ciclo di Rullaggio, Decollo, Salita, Avvicinamento, Atterraggio**, a cui vanno aggiunte circa 8,5 tonnellate di CO₂ per ogni ora di volo.

Con l'aumento dei movimenti previsto al 2043 **le emissioni di CO₂ potrebbero arrivare a circa 130.000 tonnellate**.

- **Si chiede pertanto, che come per le attività dello scalo (Net Zero 2045), venga tenuta in evidenza la contabilità della produzione complessiva di gas serra.**

6. Indagine epidemiologica

- **L'indagine epidemiologica** dopo la terza edizione, **va resa strutturale e periodica** con l'aggiunta di **approfondimenti degli studi effettuati in altre realtà aeroportuali** e con il miglioramento della metodologia di **indagine diretta** su campioni significativi della popolazione interessata.

7. Recupero di suolo: un percorso ambizioso

Il PSA prevede correttamente di non aumentare il consumo di suolo ma questo non basta. Chiediamo che SACBO avvii un **percorso di recupero di suolo** per una superficie pari a quella dell'aeroporto e delle aree a servizio, **compresi i parcheggi**.

- Acquisizione di **aree dismesse** nei dintorni aeroportuali o in corridoi ecologici;
- **bonifica** e ripristino ambientale;
- affidamento in gestione al **Parco dei Colli** e al **Parco del Serio**.

Questo rappresenta un vero contributo alla rete ecologica e alla resilienza climatica.

8. Mobilità: il treno al 50% e un People Mover davvero territoriale

Il PSA prevede che al 2043 solo il **34,8% dei passeggeri raggiunga lo scalo in treno**, (dopo che è stato sacrificato il suolo per 86.000 Mq e ristretto la cintura verde), ci pare un obiettivo troppo poco ambizioso.

- si impegnino a raggiungere **almeno il 50% di quota modale del treno al 2043**, con obiettivi intermedi vincolanti;
- bisogna che ministero e la regione programmino un piano di sviluppo ferroviario credibile che includa:

- o **Salto del montone a Treviglio;**
- o **Raddoppio della linea ferroviaria fino a Brescia,** con collegamento verso l'aeroporto di Montichiari;
- o **Collegamento diretto con Malpensa;**
- o **Raddoppio ferroviario verso Lecco;**
- o integrazione tariffaria con il trasporto pubblico locale e single ticketing.

Questi interventi permetterebbero ai viaggiatori del nord-est di raggiungere BGY in treno senza passare da Milano, riducendo traffico su gomma ed emissioni. Sono la condizione per rispettare gli obiettivi che il PNA stesso ha fissato.

A fronte di un aumento medio dei passeggeri giornalieri previsto da 46.000 a 68.000, **il PSA prevede un aumento della capacità di sosta lunga con 4.000 nuovi posti auto** nei multipiano P2 e P4.

Questo induce traffico automobilistico e vanifica il riequilibrio modale. Il PNA stesso richiama la necessità di disincentivare gli accessi in automobile privata.

Chiediamo di bloccare l'espansione dei parcheggi e di destinare le risorse al potenziamento del trasporto pubblico e ferroviario.

Se, nonostante queste ragioni, si dovesse procedere alla realizzazione di nuovi parcheggi in struttura, **chiediamo che parte dell'attuale parcheggio P3 esterno al sedime, venga depavimentato, rinaturalizzato e restituito come corridoio di connessione della cintura verde** precluso dalla nuova ferrovia in corso di realizzazione.

Il PSA prevede un sistema automatizzato **PRT/People Mover** per collegare i parcheggi P4 e P2 al terminal, con possibili estensioni verso il parcheggio P3 e l'area commerciale oltre l'A4 (pag. 32). Così com'è, resta un servizio a prevalente funzione aeroportuale e commerciale.

Noi crediamo che questa infrastruttura possa e **debba avere una valenza territoriale molto più ampia**. Chiediamo che:

- la progettazione **coinvolga gli enti territoriali competenti** (Comuni di Bergamo, Azzano San Paolo, Grassobbio, Orio al Serio, Seriate, Provincia, Regione, Agenzia TPL, RFI, Parchi);
- venga valutata l'estensione del tracciato per **servire anche aree produttive, artigianali, logistiche, commerciali e direzionali** del territorio, nonché i nodi di scambio con bus e ferrovia;
- il servizio sia **integrato tariffariamente** con il trasporto pubblico locale e con il single ticketing;
- la progettazione privilegi sede dedicata, minimo consumo di suolo, assenza di nuove barriere ecologiche;
- sia prodotto uno **studio di fattibilità e un'analisi costi-benefici ambientale e sociale** che confronti l'opzione "solo aeroportuale" con l'opzione "rete territoriale".

In sintesi: il People Mover ha senso se diventa **un'infrastruttura di trasporto pubblico al servizio del territorio**, non solo una navetta interna per parcheggi e aree commerciali.

9. Bike Friendly: apprezziamo l'impegno, ma chiediamo i dati sull'utilizzo reale

Appreziamo che Milan Bergamo Airport abbia ottenuto le certificazioni Cycle Friendly Employer e Bike-Friendly Airport così come il progetto di anello ciclo-pedonale attorno allo scalo e i collegamenti con le reti ciclabili circostanti, sono segnali di attenzione che riconosciamo.

Tuttavia, ci chiediamo quanti passeggeri e quanti lavoratori utilizzino effettivamente l'infrastruttura ciclabile per raggiungere l'aeroporto. I dati sulla share modale non riportano la voce "bici", e non sono disponibili monitoraggi sull'utilizzo effettivo delle piste ciclabili. Il rischio è che la certificazione funga da "foglia di fico": un elemento di immagine che non corrisponde a un reale spostamento modale verso la mobilità dolce.

Chiediamo che SACBO:

- **completi entro il 2027 l'anello complessivo oggi mancante di tratte sicure significative**
- **pubblichino i dati sull'utilizzo effettivo dell'infrastruttura ciclabile, con conteggi e monitoraggi periodici;**
- **integri la quota modale "bici" nelle statistiche di accesso allo scalo;**
- **si impegnino a incrementare la quota di accessi in bici**, con obiettivi quantitativi e verificabili;
- **colleghino la mobilità ciclabile al trasporto pubblico e ferroviario, con parcheggi sicuri e protetti per le bici nelle stazioni e nei nodi di scambio**, peraltro oggi ancora assenti nello scalo;
- **valuti l'impatto reale delle certificazioni, al di là del riconoscimento formale.**

La mobilità dolce non è un gadget di comunicazione. È una componente seria della transizione ecologica, e come tale va misurata, verificata e potenziata.

10. Sicurezza

- **L'area RESA (Runway End Safety Area) è la zona di sicurezza oltre la fine della pista, destinata a ridurre il rischio in caso di atterraggio corto o uscita di pista. A fronte di prescrizioni che ne prevedevano due, il nuovo master plan ne prevede una sola, con completamento fissato al 2039.** Si chiede pertanto di realizzare due aree RESA e di **anticipare i tempi di realizzazione** rispetto al 2039.

11. Rifiuti: raccolta differenziata all'80% entro il 2027, come già fa la provincia di Bergamo

Il PSA riconosce l'importanza dell'economia circolare ma non fissa obiettivi quantitativi vincolanti. La raccolta differenziata dei rifiuti urbani è a livelli inaccettabili.

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PGRG), approvato con D.G.R. 6408 del 23/05/2022, **prevede** come obiettivo al 2027 **l'80% di raccolta differenziata**. La **provincia di Bergamo ha già raggiunto l'80% nel 2023**. **L'aeroporto non può restare indietro** rispetto al territorio che lo ospita.

Chiediamo che SACBO si impegni a raggiungere almeno l'80% di raccolta differenziata entro il 2027, allineandosi al PGRG e ai risultati già conseguiti dalla provincia, con monitoraggio annuale e verifica indipendente.

12. Inquinamento luminoso: la pista deve essere visibile, il cielo deve restare buio

L'aeroporto di Bergamo opera 24 ore su 24 e dispone di un'infrastruttura luminosa complessa: pista, vie di rullaggio, piazzali, parcheggi, terminal, torri faro. Comprendiamo che la pista debba essere perfettamente visibile per garantire la sicurezza delle operazioni, soprattutto in condizioni di bassa visibilità. Ma questo non giustifica un inquinamento luminoso diffuso e non controllato.

L'inquinamento luminoso ha impatti ambientali e sanitari documentati:

- alterazione dei cicli circadiani di esseri umani e animali;
- **disorientamento della fauna**, in particolare uccelli migratori e insetti;
- **perdita di biodiversità** negli ecosistemi notturni;
- consumo energetico inutile e spreco di risorse;
- degrado del paesaggio notturno e della qualità del cielo;
- **impatti sulla salute** delle comunità esposte.

Il PSA non contiene una valutazione dell'inquinamento luminoso prodotto dallo scalo, né stima degli effetti sulla fauna e sulla popolazione. Non sono previsti obiettivi di riduzione, né misure di contenimento.

Chiediamo che SACBO:

- realizzi una **valutazione dell'inquinamento luminoso** attuale e prospettico, con mappatura delle sorgenti, dei livelli di illuminamento e della dispersione verso l'alto;
- adotti un **piano di riduzione dell'inquinamento luminoso**, con obiettivi quantitativi e verificabili;
- utilizzi **apparecchi a LED a luce calda, schermati e orientati verso il basso**, con il minor flusso possibile compatibile con la sicurezza;
- introduca **sistemi di controllo e dimming** che riducano l'intensità luminosa quando non necessaria, in particolare nelle ore notturne e nelle aree non operative;
- limiti l'illuminazione delle aree **non strettamente necessarie** (parcheggi, aree commerciali, edifici direzionali) nelle ore notturne;
- valuti l'impatto sulla **fauna notturna**, in particolare uccelli migratori e insetti, con monitoraggi prima e dopo gli interventi;
- pubblichi **dati e monitoraggi** in formato aperto, con verifica indipendente;
- si coordini con i **Comuni limitrofi e i Parchi** per garantire coerenza con i piani di illuminazione pubblica e le tutele paesaggistiche.

La sicurezza delle operazioni è un vincolo. L'inquinamento luminoso non è un effetto collaterale inevitabile: è una scelta progettuale che può e deve essere corretta.

13. Altre questioni ambientali

- **Biodiversità:** applicare la gerarchia evitare – minimizzare – ripristinare – compensare con obiettivo no net loss.
- **Acqua e rischio industriale:** piano di gestione acque meteoriche, disoleazione, monitoraggio falde, valutazione rischio PFAS.
- **Energia:** obiettivi quantitativi di riduzione dei consumi assoluti e autoproduzione da rinnovabili con addizionalità.
- **Compensazioni:** i 37,5 mln € (7,5% del CAPEX) sono significativi, ma non sostituiscono l'evitazione. Devono essere vincolanti, monitorate e verificabili pubblicamente.
- **Alternative:** il PSA afferma che non esiste l'opzione "AS IS" (pag. 11). Chiediamo una **valutazione di scenari alternativi**, inclusa l'opzione zero, e accesso pubblico a dati e modelli.

14. Lavoro: contratti e retribuzioni dignitose

Il PSA quantifica gli impatti occupazionali ma non dice nulla sul tipo di contratti e sulle retribuzioni. Si parla solo di "addetti", senza distinguere tra tempo determinato, indeterminato, somministrazione, part-time involontario, consistenza dei salari.

Chiediamo che SACBO:

- renda pubblici i dati su tipologia contrattuale e retribuzioni medie per categoria;
- si impegni a offrire contratti a tempo indeterminato e retribuzioni qualificate e qualificanti;
- introduca **clausole sociali** negli appalti e nei rapporti con handler e compagnie aeree.

15. Esternalità negative: affitti e turistificazione

Il PSA non analizza gli impatti negativi sul mercato immobiliare e sul tessuto sociale: **innalzamento degli affitti, turistificazione di bassa qualità**, pressione sui servizi pubblici, gentrificazione. Di contro si verificano diminuzione del valore immobiliare nelle zone coinvolte dall'impatto negativo dell'attività aeroportuale (in particolare per inquinamento dell'aria e acustico). Chiediamo un approfondimento specifico su questi fenomeni, con dati su:

- andamento dei canoni di locazione nei comuni limitrofi;
- composizione dell'offerta ricettiva (alberghi, B&B, affitti brevi);
- effetti sulla residenza stabile e sulle comunità locali.

16. Rapporto con il territorio: dalla conflittualità alla conciliazione vera

Il PNA stesso (Riassunto punti, p. 2) richiama la necessità di un percorso di conciliazione con il territorio, evitando gli esiti di limitazione già sperimentati altrove:

- **Linate**, limitato a 18 movimenti/ora;
- **Ciampino**, limitato a 65 movimenti/giorno;
- **Firenze**, ampliamento bocciato da parere negativo.

Questo punto merita di essere osservato con attenzione: la conciliazione con il territorio non può essere intesa come mera rimozione di vincoli, ma deve fondarsi su un reale coinvolgimento delle comunità interessate e su impegni ambientali verificabili.

La conciliazione non è una condizione a senso unico a favore dell'ampliamento. È un processo bidirezionale, in cui l'aeroporto deve accettare limiti e vincoli imposti dal territorio, non solo chiedere autorizzazioni.

Chiediamo che il PSA:

- preveda un **percorso di reale confronto con il territorio e gli enti locali**, con tavoli permanenti e coinvolgimento delle associazioni;
- subordini l'incremento dei movimenti orari e della capacità operativa a un **piano di mitigazione acustica e ambientale definito e monitorabile**, non a impegni generici di sostenibilità futura;
- subordini l'eventuale superamento delle limitazioni ai voli cargo notturni a una valutazione di impatto sulla popolazione residente, e non lo tratti come mero adeguamento operativo;
- colleghi gli **incentivi ai vettori e gli accordi di co-marketing a criteri ambientali** (es. flotte a minori emissioni), e non solo a obiettivi di traffico;
- riconosca il **diritto dei cittadini a un ambiente salubre** come limite invalicabile alle scelte di sviluppo.

17. In conclusione

Il PSA 2029-2043 è un piano di espansione. Noi chiediamo che diventi un piano di **sviluppo sostenibile vero**, che metta al centro la salute, l'ambiente, il lavoro dignitoso e la qualità della vita. Le nostre richieste sono per un aeroporto **che sappia convivere con il territorio e con le persone che lo abitano**.

Chiediamo a SACBO, ENAC e agli enti territoriali di **aprire un confronto serio su questi punti**, di fornire i dati mancanti e di integrare le nostre proposte nel Piano. Il Dibattito Pubblico è il luogo giusto per farlo.