

Contributo di

Regione Lombardia

30 settembre 2026



Responsabile del Dibattito Pubblico
Dott. Filippo Ozzola
Email: responsabile@dibattitopubblicobgy.it

e, p.c.

SACBO S.p.A.
Direttore Generale
Ing. Amelia Corti
Email: protocollo@pec.sacbo.it

Oggetto: Aeroporto Internazionale di Bergamo-Orio al Serio "Il Caravaggio" - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043. Contributo di Regione Lombardia nell'ambito del Dibattito Pubblico.

In relazione alla Vostra nota del 6 luglio 2026, in atti regionali prot. n. S1.2026.6038, sulla base dell'istruttoria regionale condotta in merito alla Relazione di Progetto messa a disposizione sulla piattaforma informatica dedicata, si riportano – articolate per componenti di impatto – le osservazioni di Regione Lombardia al fine di fornire un contributo costruttivo per la redazione del progetto del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2029-2043 dell'Aeroporto Internazionale di Bergamo-Orio al Serio "Il Caravaggio".

L'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio è uno degli aeroporti del sistema aeroportuale lombardo, afferente al nodo di Milano, e riveste una grande importanza sia a livello nazionale che europeo, oltre che nell'ambito della programmazione regionale.

A livello europeo è classificato come aeroporto della Rete Core delle reti TEN-T ai sensi del Regolamento (UE) n. 2024/1679, e, in quanto tale, con gli scali di Malpensa e Linate esercita un ruolo chiave per la circolazione in Europa di persone e merci.

A livello nazionale la bozza di nuovo Piano Nazionale Aeroporti (2022), attualmente in fase di VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), conferma l'aeroporto di Bergamo come aeroporto di rilevanza strategica e di rilevanza internazionale, sulla scia di quanto precedentemente previsto dal DPR 17 settembre 2015 n. 201, che lo classificava come aeroporto di interesse nazionale.

Le stime di crescita riportate nella proposta di Piano Nazionale Aeroporti 2026 - 2035 vedono per l'aeroporto di Orio una potenzialità di sviluppo fino a 23,5 mln circa di passeggeri (massimo) al 2035. Il Piano di Sviluppo proposto riporta una previsione di sviluppo fino a 25 mln circa di passeggeri annui al 2043, che si ritiene possa essere in linea con gli scenari osservati negli ultimi anni, in cui si è assistito ad una ripresa molto rapida del traffico aereo in generale in Italia e in particolare a Orio al Serio, dopo il periodo pandemico, e ad un consolidamento del fattore di crescita negli anni successivi. Questo scenario rispecchia anche la dinamicità del territorio circostante, in riferimento sia alla zona bergamasca, ma anche all'intero territorio lombardo, per quanto riguarda il turismo e la produttività.

Per quanto riguarda la gestione del segmento cargo, anche in riferimento al contesto in cui l'aeroporto è inserito che è particolarmente ricco di attività di import/export cui la possibilità di esportazione via aerea e di intermodalità risulta un inestimabile valore aggiunto, si condivide l'impostazione di uno scenario prudenziale di crescita organica e graduale dei volumi, in linea con la capacità esistente e la domanda consolidata.

Accessibilità Stradale

In merito all' "Accessibilità su gomma", illustrata nella Relazione di Progetto agli atti della procedura di Dibattito Pubblico, al fine di valutare compiutamente gli impatti del traffico di adduzione all'aeroporto sulla viabilità circostante a servizio del tessuto urbano, commerciale e produttivo, si chiede di prevedere sin da ora la redazione di uno specifico studio di impatto viabilistico di area vasta, che sia redatto secondo gli indirizzi dell'Allegato '4' della D.G.R. n. VIII/3219/2006 e tenendo conto della classificazione funzionale della rete viaria approvata con D.G.R. n. XII/6397/2026. Lo studio dovrà far parte integrante della documentazione progettuale che sarà messa a disposizione nelle successive fasi approvative (a partire già dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale), e dovrà comprendere la modellizzazione di tutti gli eventuali scenari di intervento o fasi di prevista attivazione del PSA (Fase 1 – 2029; Fase 2 – 2035; Fase 3 – 2043), quantificando gli impatti viabilistici sulla rete autostradale e sulla viabilità di livello nazionale, provinciale e comunale afferente all'aeroporto.

Il modello di offerta di tali scenari dovrà essere definito recependo, ai diversi step temporali di attuazione, gli interventi di potenziamento infrastrutturale previsti nell'intorno dell'area oggetto di intervento inseriti nei vigenti strumenti di programmazione regionale (PTR – Piano Territoriale Regionale e PRMT – Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti), con prioritario riferimento a:

- Variante di Cisano Bergamasco (lotto 1) – in corso di realizzazione con orizzonte temporale 2029;
- Variante alla SS42 a Trescore Balneario ed Entratico con orizzonte temporale 2035;
- Sistema Viabilistico Pedemontano - A36 Autostrada Pedemontana Lombarda, Tratte B2 e C in corso di realizzazione con orizzonte temporale 2029; Tratta D breve con orizzonte temporale 2035;
- Tangenziale sud di Bergamo (lotto 3) – Paladina - Villa d'Almè, orizzonte temporale 2043;
- Autostrada regionale Interconnessione Pedemontana Brebemi (IPB), orizzonte temporale 2035;
- Collegamento ferroviario Bergamo - Orio al Serio, orizzonte temporale 2029;
- Potenziamento Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello, orizzonte temporale 2029.

Per quanto concerne Metrotranvia T2 Bergamo - Villa d'Almè, è prefigurata una sua attivazione entro la fine del 2026. Occorrerà inoltre tenere anche conto, nella modellazione degli scenari di intervento, degli interventi e delle infrastrutture previste nell'ambito dell'Accordo di Programma "Polo delle culture e del Lusso", previsti a sud del sedime aeroportuale, in riferimento al previsto cronoprogramma di attuazione.

Nella redazione dello studio si chiede di indicare le banche dati di traffico utilizzate per la ricostruzione dei flussi attualmente circolanti sulla rete esistente, valutando eventualmente di integrarle con nuove campagne di rilievo che siano adeguate al bacino di utenza dell'aeroporto e alla presenza dei significativi attrattori di traffico delle aree contermini.

Le simulazioni dovranno tenere conto dell'aumento prevedibile di traffico, flussi pedonali e spazi di sosta per:

- veicoli leggeri - legati sia ai passeggeri in arrivo e partenza (con auto propria, kiss&ride, taxi e NCC) che al personale in servizio nello scalo;

- mezzi pesanti riferibili a servizi passeggeri di linea (TPL e aeroportuali), merci in transito da/per l'aeroporto, trasporto di carburante, etc.;

nonché della presenza di specifici giorni/ora di punta e di fenomeni di sovrapposizione con il traffico locale.

Gli esiti delle simulazioni dovranno essere riportati in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito.

Si chiede inoltre che il calcolo della capacità residua delle rotatorie esistenti e di progetto sia effettuato utilizzando la metodologia Cetur/Setra per gli ambiti extraurbani.

Si chiede inoltre di indicare puntualmente, su appositi elaborati grafici:

- archi stradali e le intersezioni di nuova realizzazione o di cui si prevede la riqualifica/potenziamento, sia interne che esterne al sedime aeroportuale, differenziandole rispetto agli altri archi o intersezioni sulle quali sia previsto di non intervenire, con indicazioni sul dimensionamento e relative verifiche di capacità e manovra e indicazione delle tempistiche di realizzazione;
- percorsi pedonali esistenti, di progetto e principali accessi ai terminal, evidenziando la posizione degli attraversamenti pedonali lungo la viabilità da/verso il terminal e la continuità e sicurezza dei percorsi tra terminal, parcheggi auto/bus/taxi, stazione ferroviaria di passeggeri con bagagli o con mobilità ridotta.

Si chiede inoltre di specificare, all'interno della documentazione progettuale, le modalità di attuazione e di finanziamento delle varie opere, specificando per ognuna di esse il soggetto attuatore, e prevedendo la stipula di eventuali accordi con i soggetti gestori delle relative viabilità per la loro realizzazione e manutenzione. Qualora vi siano interventi stradali da attuarsi direttamente a carico del gestore aeroportuale, nella documentazione progettuale dovranno eventualmente essere inclusi anche i relativi particellari di esproprio e indicata la copertura finanziaria.

Accessibilità ferroviaria

La documentazione del Dibattito Pubblico dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio riconosce il ruolo strategico dell'intermodalità quale elemento fondamentale per garantire uno sviluppo sostenibile dello scalo nel lungo periodo. In particolare, il Masterplan individua nel potenziamento dell'accessibilità mediante il trasporto pubblico e ferroviario una delle leve principali per accompagnare la crescita prevista dell'aeroporto, che negli scenari di piano raggiunge circa 25 milioni di passeggeri annui all'orizzonte 2043.

In tale contesto si conferma evidentemente la valenza del nuovo collegamento ferroviario Bergamo – Orio al Serio, in fase di costruzione da parte di RFI S.p.A. e si evidenzia, rispetto a prospettive di più lungo termine, che Regione Lombardia, nell'ambito del Tavolo di Ascolto con RFI S.p.A. del 2025, ha formalmente presentato la proposta di intervento n. 9/2025 denominata "Nuovo collegamento Brescia-Orio al Serio", finalizzata a valutare le condizioni necessarie alla realizzazione di un efficiente collegamento ferroviario dall'Aeroporto a Brescia. Tale proposta, in coerenza con gli indirizzi tracciati nel Piano Territoriale Regionale e del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, ha l'obiettivo di voler ampliare il bacino di accessibilità ferroviaria dell'aeroporto garantendo una migliore accessibilità per la domanda proveniente dal territorio bresciano, dal Lago di Garda, dalla Franciacorta e, più in generale, dalle direttrici ferroviarie orientali regionali e nazionali, contribuendo ad aumentare la quota di accessibilità sostenibile allo scalo e a ridurre la dipendenza dal trasporto privato su gomma. La richiesta formulata è stata valutata da RFI S.p.A., nell'ambito del sopra citato Tavolo di Ascolto, alla fine dello scorso anno, come meritevole di approfondimento.

Rispetto agli obiettivi di intermodalità, sostenibilità e rafforzamento dell'accessibilità aeroportuale richiamati nella Relazione generale, si ritiene quindi opportuno che il Masterplan tenga conto di tale prospettiva infrastrutturale di lungo periodo considerandone le potenzialità trasportistiche. Si raccomanda inoltre, con riferimento alle successive fasi di perfezionamento del Masterplan ai fini dell'acquisizione delle necessarie autorizzazioni, di confrontarsi con RFI S.p.A., oltre che con Regione, per valutare le necessità di compatibilizzazione degli interventi di rispettiva competenza rispetto alle prospettive di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nell'area.

Accessibilità ciclabile

Per gli aspetti inerenti alla mobilità ciclistica, con riferimento alle disposizioni del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), approvato con D.G.R. n. XII/6069 del 27 aprile 2026, e in considerazione del ruolo attribuito al potenziamento della mobilità ciclistica quale componente strutturale e qualificante del sistema di accessibilità territoriale, funzionale al perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, alla promozione dell'intermodalità, al miglioramento della qualità urbana e alla piena integrazione dell'infrastruttura aeroportuale con il territorio circostante, si ritiene necessario procedere a un'analisi sistemica della rete delle connessioni ciclabili esistenti e programmate.

Tale analisi dovrà verificare le relazioni tra il comparto aeroportuale, la città di Bergamo, i principali centri urbani limitrofi, i poli attrattori di interesse sovracomunale e le dorsali ciclabili individuate dalla pianificazione regionale e provinciale di settore, individuando i punti di discontinuità della rete, le criticità in termini di sicurezza e accessibilità e gli interventi necessari al loro superamento, al fine di garantire un sistema di connessioni ciclabili continuo, sicuro, efficiente e pienamente integrato.

Per gli aspetti inerenti il trasporto pubblico, si chiede che sia valutato l'assetto complessivo della rete e dei servizi di adduzione all'aeroporto nelle sue fasi temporali di sviluppo attraverso un elaborato tecnico-grafico che ne evidenzia le caratteristiche con adeguamenti dei percorsi delle linee attuali e di ridefinire le localizzazioni delle fermate, qualora necessario, garantendo il mantenimento dei livelli di accessibilità e servizio per l'utenza.

Difesa del suolo e assetto idrogeologico

Per quanto concerne gli aspetti legati all'assetto idrogeologico, si rileva che alcune opere previste, laddove localizzate nella parte nord-est del sedime aeroportuale (quali ad esempio il Sentiero Luminoso, la pista ciclopedonale, la piazzola di de-icing in area nord est, ecc.) interferiscono con le fasce A e B del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (Elaborato 8) e le aree P3/H, P2/M e P1/L dell'ambito RP incluse nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del Fiume Serio, afferente al Reticolo Idrico Principale regionale, di competenza AIPO.

Ai sensi dell'art. 38 comma 1 del Titolo II "Norme per le fasce fluviali" delle Norme di Attuazione del PAI, *"all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva di cui al comma successivo, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino"*. Si chiede pertanto lo svolgimento della valutazione di compatibilità idraulica da sottoporre al parere dell'autorità competente (AIPO) e da redigersi nel rispetto della "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B" approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999 - aggiornata con deliberazione n. 10

del Comitato Istituzionale del 5 aprile 2006”, prevista al comma 3 del medesimo art. 38 delle N.d.A. del PAI, per le nuove opere di attraversamento stradale e ferroviario.

Ai sensi del punto 3.1.4 della D.G.R. n. X/6738/2017, *“fino all’adozione delle specifiche varianti PAI a scala di asta fluviale (con le relative norme di salvaguardia) che porteranno alla revisione delle fasce fluviali vigenti, entrambe le perimetrazioni (fasce del PAI e aree allagabili del PGRA) restano in vigore, in caso di sovrapposizione deve essere applicata la classificazione e di conseguenza la norma più restrittiva”*. Laddove le aree P3/H del PGRA, interferite dal progetto risultino di estensione inferiore rispetto alla fascia A del PAI, prevale la norma più restrittiva rappresentata dalla fascia.

Per quanto concerne gli aspetti di Polizia idraulica, di cui alla Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016, si rileva un’interferenza del sedime aeroportuale con una serie di Rogge di competenza del Consorzio di Bonifica Media Pianura Bergamasca, potenzialmente interessate dagli interventi del Masterplan, per cui si rileva che è obbligatorio:

- effettuare la verifica di compatibilità idraulica rispetto ad eventuali attraversamenti;
- acquisire il parere di compatibilità idraulica, nulla osta e concessioni da parte dell’Autorità idraulica competente (Consorzio di bonifica della Media Pianura Bergamasca) ai sensi del R.D. 368/1904 e Regolamento Regionale n. 3/2010.

Con riferimento ai criteri e ai metodi per il rispetto del principio dell’invarianza idraulica e idrologica, di cui all’art. 58 bis della l.r. 12/2005 e al r.r. 7/2017, nonché sulla base delle informazioni desumibili dalla *“Relazione di progetto”*, preso atto dell’indirizzo pianificatorio generale secondo cui *“la pianificazione aeroportuale è orientata a contenere il consumo di suolo e a mantenere un equilibrio tra superfici pavimentate e superfici permeabili, anche attraverso il riutilizzo di aree già antropizzate e soluzioni progettuali che limitano l’impermeabilizzazione diffusa”*, si ricorda che, per le superfici interessate dagli interventi di cui all’art. 3 del r.r. 7/2017 (ad esempio, le nuove superfici esterne pavimentate, gli ampliamenti/nuovi fabbricati, etc.) e previste nel PSA:

- le progettazioni dovranno essere corredate dal “progetto di invarianza idraulica e idrologica”, redatto secondo i contenuti di cui all’art. 10 del r.r. 7/2017, privilegiando, ove possibile, il ricorso di soluzioni basate sulla natura;
- a fine lavori dovrà essere compilato e trasmesso, tramite il portale INVID (<https://www.tributi.regione.lombardia.it/invid/>), il modulo di cui all’Allegato D del r.r. 7/2017, finalizzato al monitoraggio delle opere di invarianza idraulica e idrologica realizzate.

Paesaggio

Il territorio interessato dal nuovo PSA è individuato nel Piano Paesaggistico Regionale (PPR) vigente all’interno della fascia della Bassa Pianura e nell’unità tipologica dei paesaggi della pianura cerealicola.

L’ambito è inoltre individuato dal PPR tra le *“Aree e gli ambiti di degrado paesaggistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani”*, con particolare riferimento ai territori contermini alle reti infrastrutturali della mobilità. In tali ambiti le criticità paesaggistiche sono costituite *“dall’inserimento di elementi estranei ed incongrui ai caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici del contesto, e dalla frattura e frammentazione ecosistemica, d’uso e delle relazioni percettive, con formazione di aree marginalizzate, perdita di continuità e relazioni del sistema del verde e degli spazi agricoli e conseguente riduzione di caratterizzazione identitaria e progressiva omologazione dei paesaggi attraversati”*. Il PPR prevede quindi indirizzi di riqualificazione che richiedono *“azioni di mitigazione anche tramite equipaggiamenti verdi in grado di relazionarsi con il territorio ed interventi correlati alle infrastrutture esistenti attenti alle zone marginali e volti a ridurre la loro estraneità al contesto e l’effetto frattura”*. Il contenimento e la prevenzione del rischio paesaggistico richiedono invece azioni di progettazione integrata delle opere, comprensiva degli

equipaggiamenti verdi, e una *“progettazione unitaria dei manufatti e delle relative aree di servizio attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti con eventuale acquisizione delle aree laterali all’infrastruttura in misura adeguata allo sviluppo e attuazione di un progetto di valorizzazione paesaggistica”*.

Si evidenzia inoltre come alcune opere a servizio del sistema aeroportuale (parcheggio P3 fuori sedime, sentiero luminoso di avvicinamento, ...) interessino, già oggi, aree assoggettate a tutela ai sensi dell’art. 142, comma 1 lett. c) e f) del D.Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” in quanto comprese nel perimetro del Parco del Serio ed interne alla fascia di tutela dei 150 m dei corsi d’acqua (fiume Serio e rio Morla).

Tutto ciò premesso, si prende atto che la Relazione di Progetto non contiene riferimenti agli indirizzi di tutela paesaggistica previsti dal PPR vigente per il più vasto ambito territoriale in cui l’Aeroporto di Bergamo – Orio al Serio si inserisce e nei cui confronti, da un punto di vista strettamente paesaggistico, lo stesso costituisce un elemento detrattore della qualità complessiva e richiede, pertanto, un insieme adeguato di opere mitigative e compensative volte a ridurre gli impatti negativi.

In relazione al progetto complessivo delle opere di mitigazione e compensazione il PSA prosegue in continuità con il precedente Piano di Sviluppo introducendo inoltre interventi di razionalizzazione degli spazi funzionali che consentono una positiva riduzione della “superficie non permeabile aggiuntiva” (34.560 mq). Appare invece trascurabile, in rapporto all’estensione del sedime aeroportuale, l’incremento della “superficie permeabile aggiuntiva” (1.140 mq) che resta comunque un elemento positivo all’interno del Piano. A tale scopo è opportuno che il Piano illustri in maniera esaustiva le opere nei previsti 110.000 mq aggiuntivi di interventi di rinaturalizzazione, che dall’esame della documentazione ricadono in parte su aree naturali interne al Parco del Serio.

Se il PSA contempla la previsione di interventi di inserimento ambientale in linea con gli indirizzi del PPR richiamati, appare tuttavia necessario un approfondimento relativo agli sviluppi previsti nell’area nord est del sito, in corrispondenza delle previste aree di compensazione ambientale, collocate in ambiti definiti di sensibilità medio/alta dai PGT di Bergamo e Seriate. Il progetto della nuova piazzola di de-icing in area nord interviene infatti sulla precedente conformazione delle stesse, riducendone l’estensione in vicinanza alle aree tutelate del Parco del Serio.

Allo stesso tempo, lungo la viabilità presente in quelle aree e individuata dal vigente Piano di Sviluppo come “percorso traffico merci”, il PSA 2029-2043 inserisce anche il “percorso aviazione generale” generando quindi ulteriore pressione in aree inizialmente destinate a costituire un buffer di tutela tra l’infrastruttura aeroportuale e gli spazi naturali esterni. In relazione a tali modifiche appare pertanto necessario evidenziare in maniera puntuale ed in termini quantitativi e localizzativi, le aree oggetto di rinaturalizzazione e le attività previste nelle stesse, considerando infatti che le stesse oggi appaiono inedificate, vegetate e interne al Parco del Serio. È pertanto necessario precisare quanto illustrato nell’elaborato grafico 24 “Indice di impermeabilizzazione – 2043” riguardo le aree fuori sedime indicate “verde al di fuori del confine aeroportuale” allo scopo di meglio comprendere se le stesse vengano contabilizzate in termini di ulteriore rinaturalizzazione piuttosto che compensazione e ripristino, in relazione all’avvenuta realizzazione del sentiero luminoso all’interno dell’ambito tutelato del Parco.

Sempre con riferimento all’area sudorientale del Terminal si evidenzia come anche la realizzazione dell’accesso sud est, auspicata in termini di accessibilità complessiva, generando nuovi volumi di traffico nell’area, necessiti di adeguati ed ulteriori interventi mitigativi rispetto alla presenza delle aree tutelate del Parco.

La realizzazione dei parcheggi multipiano (MP2 e MP4) e del sistema di trasporto automatizzato (PRT) su sede dedicata, con ulteriore previsione di estensione della rete anche al di fuori del sedime, costituiranno, lungo il fronte dell’autostrada A4, la modifica visuale più evidente del fronte principale dell’Aeroporto da un asse di elevata percorrenza. È pertanto necessario che la nuova conformazione di questo prospetto venga elaborata in maniera unitaria allo scopo di garantire una forte coerenza formale e riconoscibilità all’insieme dei fabbricati visibili dall’autostrada A4. Appare inoltre necessario un approfondimento relativo alle previsioni di estensione del sistema di trasporto automatizzato (PRT) al

di fuori del sedime verso ovest tra i parcheggi MP2 e P3 e l'opzione verso sud di collegamento con l'area commerciale oltre l'autostrada A4; su quest'ultima possibilità, si evidenzia che, in termini percettivi, l'attraversamento dell'autostrada comporterebbe la realizzazione di un elemento a scavalco che costituirebbe un forte riferimento visivo lungo la percorrenza autostradale costituendo un ulteriore segno della presenza dell'aeroporto nel territorio.

In linea generale, considerata la consistenza degli interventi edilizi previsti dal PSA, si evidenzia sin da ora come questi dovranno essere progettati allo scopo di garantire il miglior inserimento nel contesto, utilizzando materiali e tecnologie costruttive che, laddove possibile, ne limitino gli impatti visuali e rendano l'insieme dei volumi di progetto coerente con tutta l'architettura del Terminal.

Per quanto riguarda la modifica degli accessi automobilistici a sud-ovest dell'aeroporto e le opere legate all'apertura del collegamento ferroviario, che si inserisce in un ambito caratterizzato da una viabilità già complessa, è opportuno che siano considerati in coordinamento con gli altri interventi programmati fuori sedime, specifici e consistenti interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica. Tali interventi dovranno massimizzare gli equipaggiamenti verdi e le superfici permeabili attraverso una progettazione integrata e coordinata allo sviluppo infrastrutturale. Obiettivi di queste opere dovranno essere la riduzione degli effetti dell'isola di calore e una maggiore permeabilità dei suoli in contesti fortemente infrastrutturati allo scopo di contribuire anche al benessere territoriale e all'attrattività del sistema urbano che è uno degli elementi che compongono la vision del PSA.

Si richiama infine l'allineamento della pianificazione degli interventi e della progettazione dei singoli manufatti alle indicazioni contenute nella D.G.R. n. VIII/8837/2008 *“Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità”*.

Aspetti ambientali

In merito alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali attualmente in essere per il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, si ritiene necessario che, nella nuova documentazione presentata dal Proponente per la realizzazione del futuro Masterplan 2029-2043, venga prevista una specifica sezione con la descrizione esaustiva delle modifiche progettuali intervenute rispetto al piano di sviluppo attuale e del contesto ambientale in cui l'opera si inserisce, evidenziando per ogni condizione ambientale lo stato di attuazione e le attività svolte ai fini dell'ottemperanza alle condizioni ambientali.

In relazione all'analisi climatica si segnala che la Comunicazione della Commissione EU *“Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima”* (2021/C 373/01) richiede che le infrastrutture caratterizzate da lunga durata debbano contribuire al conseguimento degli obiettivi di neutralità climatica e possono essere soggette agli effetti del cambiamento climatico e al conseguente aumento di frequenza e gravità di una serie di eventi climatici e meteorologici estremi.

Lo SIA dovrà prevedere una descrizione dettagliata degli assunti e delle procedure utilizzate per la progettazione degli interventi previsti per l'adattamento climatico e la mitigazione.

A questo proposito si ricorda che, l'art. 22 del D. Lgs. 152/06 e il relativo All. VII specificano che lo SIA deve contenere *“...una descrizione dei fattori (...) potenzialmente soggetti a impatti ambientali dal progetto proposto, con particolare riferimento (...) ai fattori climatici...”* e *“...f) all'impatto del progetto sul clima (...) e alla vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico”*.

In merito al monitoraggio dell'opera, in particolare tenuto conto che il nuovo Masterplan incide su un'infrastruttura attualmente in esercizio, si ritiene necessaria la predisposizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale adeguato per tutte le sue fasi AO, CO e PO in relazione ai potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dai nuovi progetti in realizzazione e al futuro esercizio, ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006 e tenuto conto di quanto riportato nelle *“Linee Guida per la redazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale delle opere soggette a procedura di VIA”* di ISPRA.

Salute Pubblica

Dall'esame degli elaborati, si evidenzia come lo sviluppo dello scalo comporti temi di particolare rilevanza per la sanità pubblica, già parzialmente individuati nel *Dossier*, in particolare nel Capitolo 13 (Aria e Rumore).

Nello specifico, si pone particolare attenzione sui temi:

- impatto acustico - con riferimento all'efficacia del Piano di Contenimento e Risanamento Acustico Ambientale (PCAR) e delle misure di mitigazione quali i bandi per il comfort acustico, la gestione dei voli notturni e il rinnovo delle flotte di aeromobili, fattori determinanti per il benessere e la qualità della vita della popolazione residente;
- qualità dell'aria - in relazione all'evoluzione del quadro emissivo complessivo derivante sia dalle attività aeronautiche che dall'attività logistica e dal traffico veicolare indotto.

In relazione al futuro procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), risulta utile richiamare le Linee guida regionali per la valutazione dell'impatto sulla salute pubblica, adottate con D.G.R. n. X/4792/2016. Tale D.G.R. stabilisce che la fase di consultazione tra il Proponente e la competente ATS debba svolgersi in modo propedeutico al deposito dell'istanza di VIA, al fine di definire puntualmente i contenuti e il livello di approfondimento del capitolo "Salute Pubblica" che dovrà essere inserito nel futuro Studio di Impatto Ambientale.

L'obiettivo sarà quello di garantire che il Proponente sviluppi un'analisi del rischio sanitario basata su criteri metodologici condivisi, che tenga conto delle reali ricadute sanitarie sulla popolazione derivanti dagli scenari di traffico e dalle infrastrutture previste dal PSA.

Distinti saluti.

Il Dirigente
PAOLO BOSELLI

Referente per l'istruttoria della pratica: EMIRA LANARI Tel. 02/6765.2808