

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA **VAS**

**PRA**

PIANO DI RISCHIO  
AEROPORTUALE E  
VARIANTE AL PGT



gruppo di lavoro

DOCUMENTO DI SCOPING



## INDICE

1. Premessa	3
2. Soggetti coinvolti nel procedimento di Valutazione Ambientale Strategica	4
<i>i. Autorità competente</i>	4
<i>ii. Autorità procedente</i>	4
<i>iii. I soggetti competenti in materia ambientale</i>	4
<i>iv. Enti territorialmente interessati in materia ambientale</i>	5
<i>v. Modalità di partecipazione, diffusione e pubblicizzazione delle informazioni</i>	6
3. Inquadramento territoriale	6
4. Definizione dell'ambito di influenza	6
5. Panorama degli strumenti di pianificazione	7
5.1 <i>Il Piano di Rischio</i>	7
5.2 <i>Il Rischio verso terzi</i>	8
5.3 <i>Le differenze principali tra il piano di rischio e il rischio verso terzi</i>	8
5.4 <i>Le curve isofoniche</i>	9
5.4.1 <i>Il Piano di Governo del Territorio (PGT)</i>	9
6. Obiettivi generali	11
7. Metodologia e strumenti operativi di valutazione	14
7.1 <i>L'analisi di coerenza</i>	15
7.2 <i>La valutazione delle criticità ambientali (SWOT analysis)</i>	16
7.3 <i>Il modello PSR (Pressioni → Stato → Risposte)</i>	17
7.4 <i>Tipologia, fonti e precisione dei dati impiegati nel processo di valutazione</i>	18
8. Analisi di interferenza con i siti della Rete Natura 2000	
9. L'iter procedurale di valutazione	19
10. Definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale (RA)	22



## 1 Premessa

Il presente documento contiene lo schema metodologico procedurale che verrà seguito per la valutazione della variante urbanistica al Piano di Governo del Territorio correlata al Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment*) ed al recepimento delle curve isofoniche. In particolare verrà definita la metodologia di valutazione degli impatti e le tematiche che verranno trattate con un dettaglio maggiore nel Rapporto Ambientale (RA), nonché una proposta di ambito di influenza dei Piani e della variante.

Per poter apprendere la complessità dello strumento di Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi, si ritiene opportuno riportare sinteticamente i principali riferimenti normativi europei, nazionali e regionali vigenti.

A livello Europeo la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 ha introdotto la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente ed è stata recepita dal D.Lgs. n. 152 del 03.04.2006 modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 4/2008.

A livello regionale, invece, si riscontra la vigenza di quattro specifici atti deliberativi, volti a regolare il processo di VAS:

- DGR VII/1563 del 22 dicembre 2005 - Allegato A - (recante *"Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi"*);
- DCR VIII/351 del 13 marzo 2007 (recante *"Indirizzi generali per la valutazione di Piani e Programmi art. 4, comma 1, L.R. 12/2005"*);
- DGR VIII/6420 del 27 dicembre 2007 (recante *"Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi - Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'art. 4 della LR 11 marzo 2005, n. 12 'Legge per il governo del territorio' e degli 'Indirizzi generali per la valutazione ambientale dei Piani e Programmi', approvati con deliberazione del Consiglio Regionale 13 marzo 2007, atti n. VIII/0351"*);
- DGR VIII/10971 del 30 dicembre 2009 (recante *"Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS - Recepimento delle disposizioni di cui al d. lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli"*) che, negli allegati 1a) e 1b) fornisce – ad integrazione e specificazione delle disposizioni già vigenti - un modello metodologico procedurale per la VAS di Piani e Programmi.
- TESTO COORDINATO DGR 761/2010, DGR 10971/2009 e DGR 6420/2007 Modelli metodologici e altri allegati vigenti per la VAS
- Deliberazione della Giunta Regionale 10 novembre 2010, n. 761 Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi - VAS- (art. 4, L.R. n. 12/2005; DCR n. 351/2007). Recepimento delle disposizioni di cui al D.Lgs. 29 giugno 2010 n. 128, con modifica ed integrazione delle DGR 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971.

Il Comune di Bergamo, come previsto dalla citata normativa, ha avviato con Deliberazione di Giunta n. N.80 REG. G.C./N..84 del 21/03/2012 la procedura per la variante urbanistica al Piano di Governo del Territorio correlata al Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment*) ed al recepimento delle curve isofoniche, contestualmente alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Il documento di *scoping*, che verrà presentato e valutato nella prima conferenza di valutazione, si configura come un documento metodologico volto a presentare gli argomenti e gli strumenti che verranno utilizzati e trattati approfonditamente nel Rapporto Ambientale.

Il documento di *scoping* costituisce il primo atto di definizione del quadro di riferimento per la VAS dei Piani e della Variante, e ha la finalità di assicurare il coinvolgimento degli Enti territorialmente interessati, dei Soggetti aventi competenze ambientali e del pubblico, garantendo,

in modo compiuto, la possibilità di intervenire nel relativo processo, esprimendo osservazioni, suggerimenti e/o proposte di integrazione.

## 2 Soggetti coinvolti nel procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Nella citata Deliberazione di Giunta n. N.80 REG. G.C./N..84 del 21/03/2012 sono stati individuati i soggetti che avranno uno specifico ruolo nella Valutazione Ambientale Strategica.

In particolare secondo l'art. 5 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. sono state individuate come di seguito descritto.

- i. **L'autorità competente***: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi.

Per il caso in questione coincide con il Dirigente della Direzione Mobilità e Ambiente e Innovazione, supportato del Responsabile del Servizio Ecologia e Ambiente del Comune di Bergamo.

- ii. **L'autorità procedente***: la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma.

Per il caso in questione corrisponde ad un gruppo di lavoro interdirezionale, coordinato dal Dirigente dell'Area Politiche del Territorio, individuato con Disposizione di Servizio del Direttore Generale n. 02 del 25/01/2012, successivamente modificato ed integrato con Disposizione di Servizio n. 9 del 15/03/2012

- iii. **I soggetti competenti in materia ambientale***: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti.

Per i Piani e la variante sono così suddivisi:

- Soggetti competenti in materia ambientale
  - ASL della Provincia di Bergamo;
  - ARPA Lombardia e Dipartimento di Bergamo;
  - Consorzio Parco dei Colli di Bergamo;
  - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
  - Corpo forestale dello Stato;
- Enti territorialmente interessati in materia ambientale
  - Regione Lombardia;
  - Provincia di Bergamo;
  - Comuni confinanti ( Seriate, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Stezzano);
  - ENAC;
  - ENAV.
- I settori del pubblico interessati all'iter decisionale sono:
  - SACBO;

- Italia Nostra - sezione Bergamo;
- WWF;
- Lega Ambiente.

**i. Modalità di partecipazione, diffusione e pubblicizzazione delle informazioni**

Nella sopracitata delibera sono state stabilite anche le modalità di partecipazione dei soggetti individuati, nonché le modalità di diffusione e pubblicizzazione di informazioni e documenti riguardanti i Piani e la corredata variante e la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Durante tutto il percorso metodologico - procedurale verranno utilizzati:

- il sito internet comunale (<http://www.comune.bergamo.it>);
- il sito internet regionale SIVAS (<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/>);
- l'albo pretorio (<http://webmail2.comune.bg.it/albopretorio/albopretoriocollector.nsf/>);

ritenuti i mezzi più idonei per garantire la massima informazione, partecipazione, diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

In particolare ad oggi:

- è stata data comunicazione dell'avvio del procedimento VAS agli enti territorialmente interessati, ai soggetti competenti in materia ambientale ed ai settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- è stato pubblicato un apposito avviso dell'avvenuto avvio del procedimento VAS sul sito internet del Comune di Bergamo, all'Albo Pretorio e sul sito della Regione Lombardia SIVAS.

In occasione delle Conferenze di valutazione oltre ad inviare specifici inviti ai soggetti interessati, si è provveduto e si provvederà a pubblicizzare sul sito internet del Comune di Bergamo e sul sito della Regione Lombardia SIVAS, la convocazione e la documentazione al momento disponibile. Inoltre ogni documento significativo per il processo VAS è stato e verrà depositato presso gli uffici del Comune di Bergamo.

E' possibile inoltrare contributi, pareri, osservazioni in duplice copia al Protocollo del Comune di Bergamo.

In merito alle conferenze pubbliche:

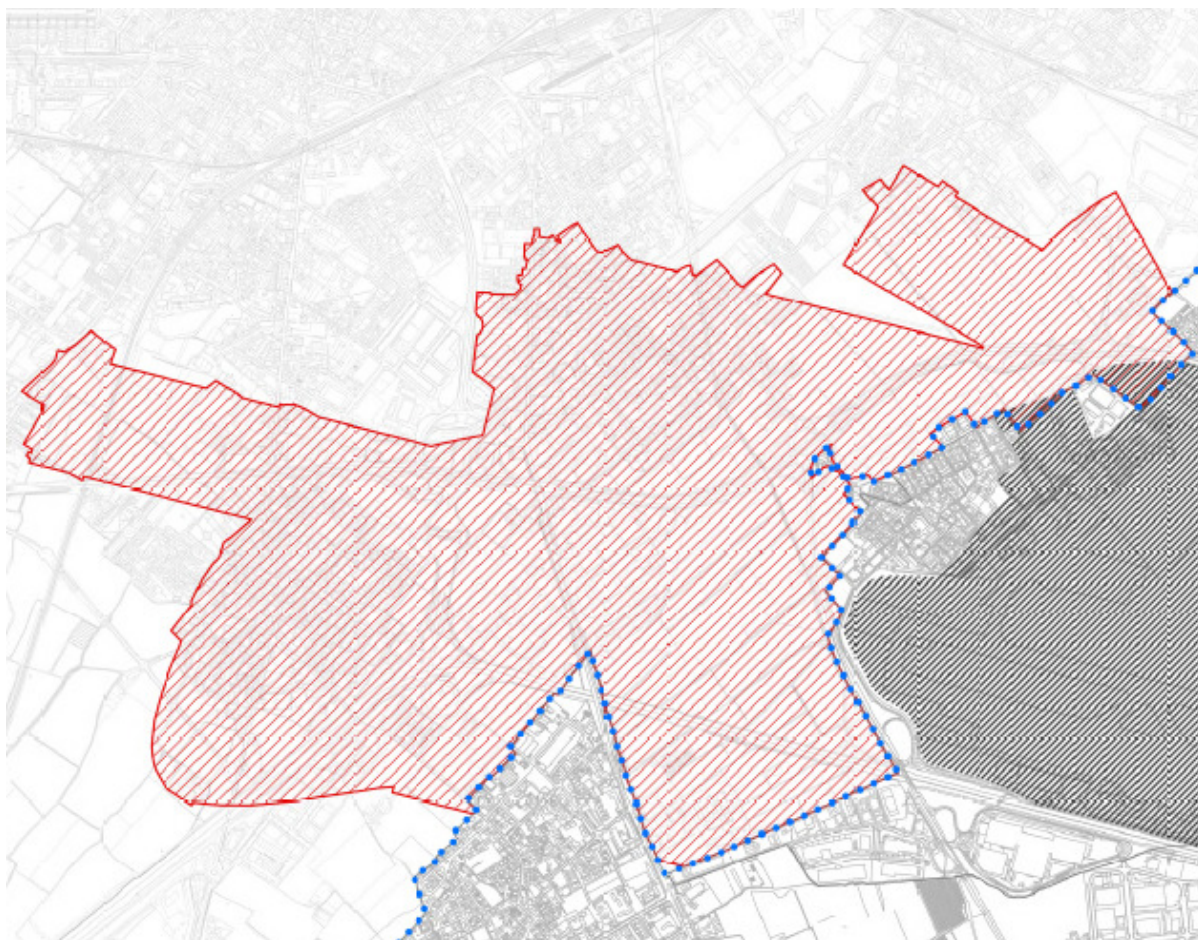
1. la conferenza di valutazione - seduta introduttiva si terrà il giorno 7 maggio 2012
2. la conferenza di valutazione - seduta conclusiva è prevista entro la fine dell'anno 2012



### 3 Inquadramento territoriale

Per poter meglio inquadrare territorialmente l'ambito di interesse del Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment*) ed al recepimento delle curve isofoniche, nonché della variante al PGT ad essi correlata, si riporta un estratto cartografico.

Nell'estratto viene evidenziata l'area territoriale coinvolta complessivamente dai tre ambiti tecnico-normativi di azione che si stanno valutando (Piano di Rischio aeroportuale per le così dette zone di tutela, aree di tutela derivanti dalla Valutazione di impatto di rischio - *third party risk assessment* - ed aree relative alle curve isofoniche). nei capitoli a seguire viene riportato e spiegato singolarmente ciascuno strumento.



Individuazione ambito di variante

### 4 La definizione dell'Ambito di influenza

La Valutazione Ambientale Strategica della variante urbanistica al Piano di Governo del Territorio correlata al Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*) ed al recepimento delle curve isofoniche, riguarda una porzione del territorio comunale.

I tre ambiti tecnico-normativi di intervento e la relativa variante al PGT sono ovviamente legati alla presenza sul territorio dell'Aeroporto Internazionale "Il Caravaggio" di Orio al Serio e fanno riferimento a normative di settore molto diverse le une dalle altre.

Ogni ambito tecnico-normativo di intervento presenta in realtà, un ambito di interferenza diverso, definito dalla normativa di riferimento.

Vista la complessità della materia trattata e l'inevitabile interferenza tra i diversi ambiti, e gli stessi con il PGT, si è ritenuto opportuno dare un adeguato spazio al panorama normativo di riferimento nonché alla presentazione di ogni singolo ambito.

Inoltre verranno riuniti tutti gli strumenti/piani/vincoli legati alla presenza sul territorio dell'Aeroporto Internazionale "Il Caravaggio" di Orio al Serio, in un'unica sezione del Piano delle Regole, questo per agevolare la lettura e la comprensione della materia articolata e complessa legata appunto all'aeroporto.

## 5 Panorama degli strumenti di pianificazione

Il panorama normativo da cui nasce la necessità di redigere il Piano di Rischio aeroportuale, recepire all'interno dello strumento di governo del territorio anche la Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*) e le curve isofoniche, risulta particolarmente complesso.

Si ritiene pertanto opportuno, presentare i tre ambiti tecnico-normativi di intervento riportando per ciascuno la normativa di riferimento e i contenuti, e procedere ad una valutazione sia di dettaglio che complessiva, considerando anche gli adeguamenti da introdurre nel PGT rispetto agli adempimenti previsti per i citati ambiti; da qui la necessità di valutare anche la variante.

L'obiettivo è procedere con un atto di pianificazione integrato che tenga conto delle normative specifiche di ogni piano, della sovrapposizione e dell'incidenza delle stesse sul territorio e sulle relative trasformazioni.

### 5.1 Piano di Rischio

La norma che ha introdotto il Piano di Rischio, quale strumento contenente indicazioni e prescrizioni da recepire nello strumento urbanistico dei singoli Comuni per autorizzare opere e attività compatibili con la presenza di un aeroporto, è l'art.707 del "Codice della Navigazione" (Parte II - Aerea ), modificato con il D.Lgs. 96/2005 ed il D.Lgs. 151/2006.

- ✓ L'art. 707 – "*Determinazione delle zone soggette a limitazioni*" recita:  
omissis..... *Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC. ... Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO. ....*".

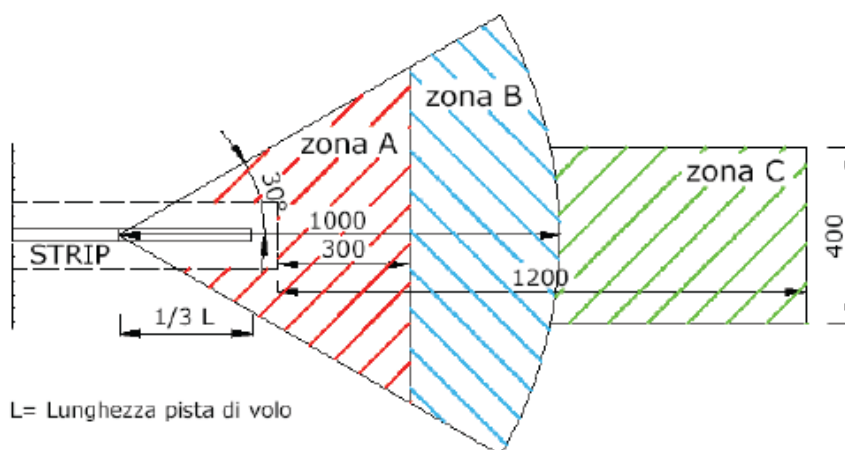
Tale articolo trova applicazione nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti" emanato da ENAC per la prima volta nel 1994 e successivamente modificato mediante numerosi emendamenti, che prescrive i requisiti, in materia di sicurezza delle operazioni di volo quale riferimento tecnico-normativo.

In particolare, con l'**Emendamento n.4 del 30 gennaio 2008** (emanato il **12 marzo 2008**) sono state introdotte per la prima volta indicazioni in merito a diversi livelli di tutela (limitazioni all'uso di suolo) all'interno di tre tipologie di zone a diversa pericolosità (zone di tutela). Ad oggi,

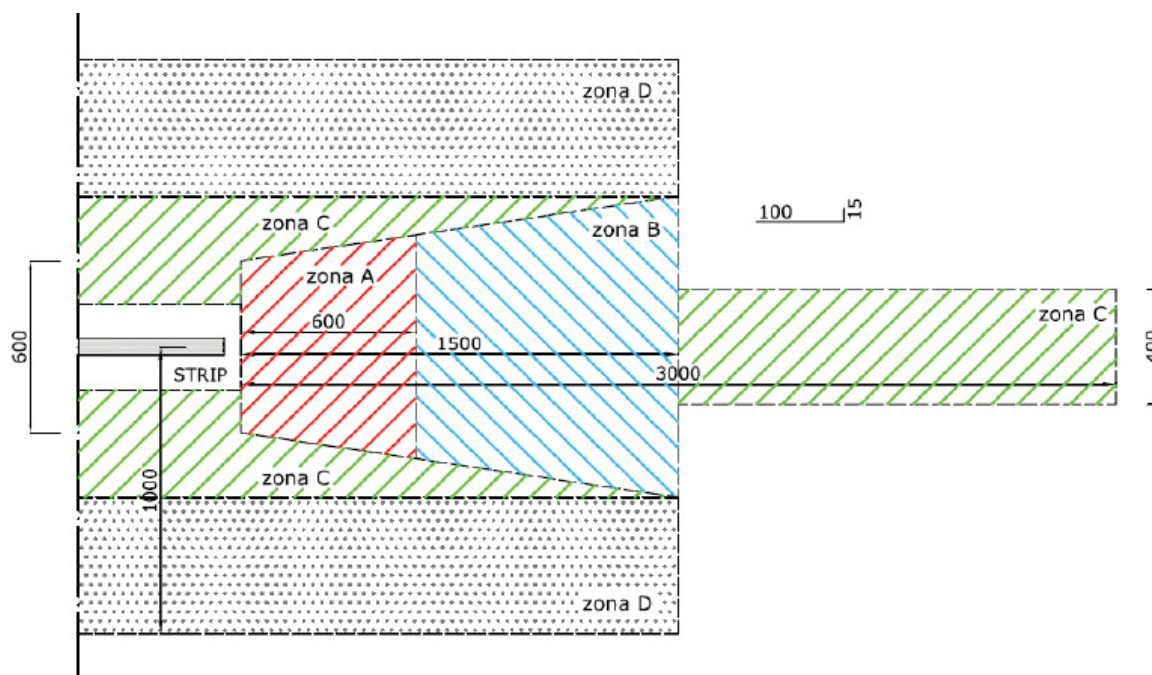


**l'Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011** al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti di ENAC costituisce il riferimento normativo che riporta le alcune linee guida per la redazione dei Piani di Rischio. Esso, infatti,:

- a. Sancisce che le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, si applicano alle nuove opere ed alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto. Il Piano di rischio definisce le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nelle direzioni di decollo ed atterraggio non è preventivamente fissata nell'art.707 del Codice della Navigazione (Paragrafo 6.2, Capitolo 9), ma è rappresentata nel successivo paragrafo 6.5 del capitolo 9 del Regolamento stesso.



Per le piste dell'aeroclub (codice di volo 1 e 2)



Per le piste dell'aeroporto di Orio al Serio (codice di volo 3 e 4)

- b. Sancisce che le indicazioni e prescrizioni contenute nel Piano di Rischio dovranno essere recepite negli strumenti urbanistici comunali, ai sensi dell'art.707 (paragrafo 6.3 del vigente Regolamento ENAC).
- c. Indica che le aree da sottoporre a tutela, perché esposte a rischio aeronautico, che si estendono nelle direzioni di decollo ed atterraggio degli aerei, sono individuate in settori

omogenei o zone di tutela, sulla base della diversa caratterizzazione delle operazioni di decollo e di atterraggio. Per ciascuna zona sono previsti vincoli all'edificazione e definite le attività compatibili (Paragrafo 6.5, Capitolo 9).

- d. Per ciascuna zona di tutela (A, B, C e D) si applicano indirizzi di tutela diversificati in termini di contenimento del carico antropico e individuazione di attività compatibili; inoltre, nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio (Paragrafo 6.6, Capitolo 9).
- e. Il Piano di Rischio deve essere redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il Piano è redatto in maniera coordinata. L'ENAC, ricevuto il Piano dai Comuni, esprime il proprio parere sulla base di valutazioni di tipo aeronautico (paragrafo 6.7 del vigente Regolamento ENAC).

In merito alle **“Prescrizioni per la redazione del piano di rischio”** il Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli aeroporti al punto 6.6 definisce:





*“Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.*

- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- **Zona di tutela D:** in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

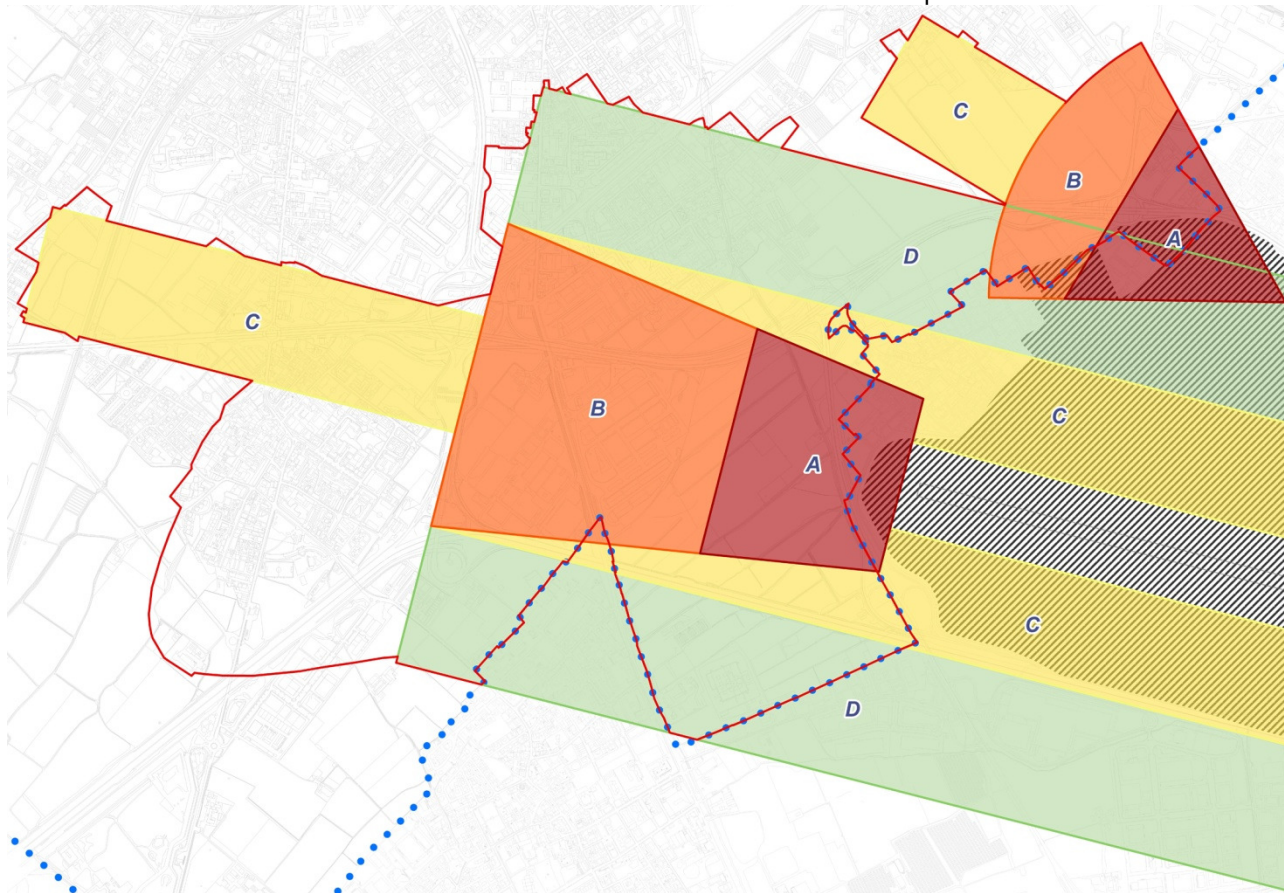
- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Per riassumere:

	<b>Nuova funzione residenziale</b>	<b>Nuove attività non residenziali</b>	<b>Attività pericolose per il territorio</b>	<b>Obiettivi sensibili</b>
<b>Zona A</b>		Permanenza discontinua di un numero limitato di persone		
<b>Zona B</b>	Modesta con indici di edificabilità bassi	Permanenza di un numero limitato di persone		
<b>Zona C</b>	Ragionevole incremento con indici di edificabilità medi			

**Zona D** *caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...*

Individuazione Zone di tutela del Piano di Rischio Aeroportuale



-  Zona di tutela A
-  Zona di tutela B
-  Zona di tutela C
-  Zona di tutela D
-  Perimetro ambito oggetto di variante urbanistica al PGT

## 5.2 Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment* - rischio contro terzi)

La norma che ha introdotto la Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment*- rischio contro terzi), così come poi recepita dal sopracitato Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti di ENAC, è rappresentata dall'art.715 del "Codice della Navigazione" (Parte II - Aerea), modificato con il D.Lgs. 96/2005 ed il D.Lgs. 151/2006.

- ✓ L'art. 715 - "Valutazione di rischio delle attività aeronautiche" recita:  
*Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio....*

Tale articolo trova applicazione nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti al Capitolo 9 - Punto 6.8 "Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment* - rischio contro terzi)":

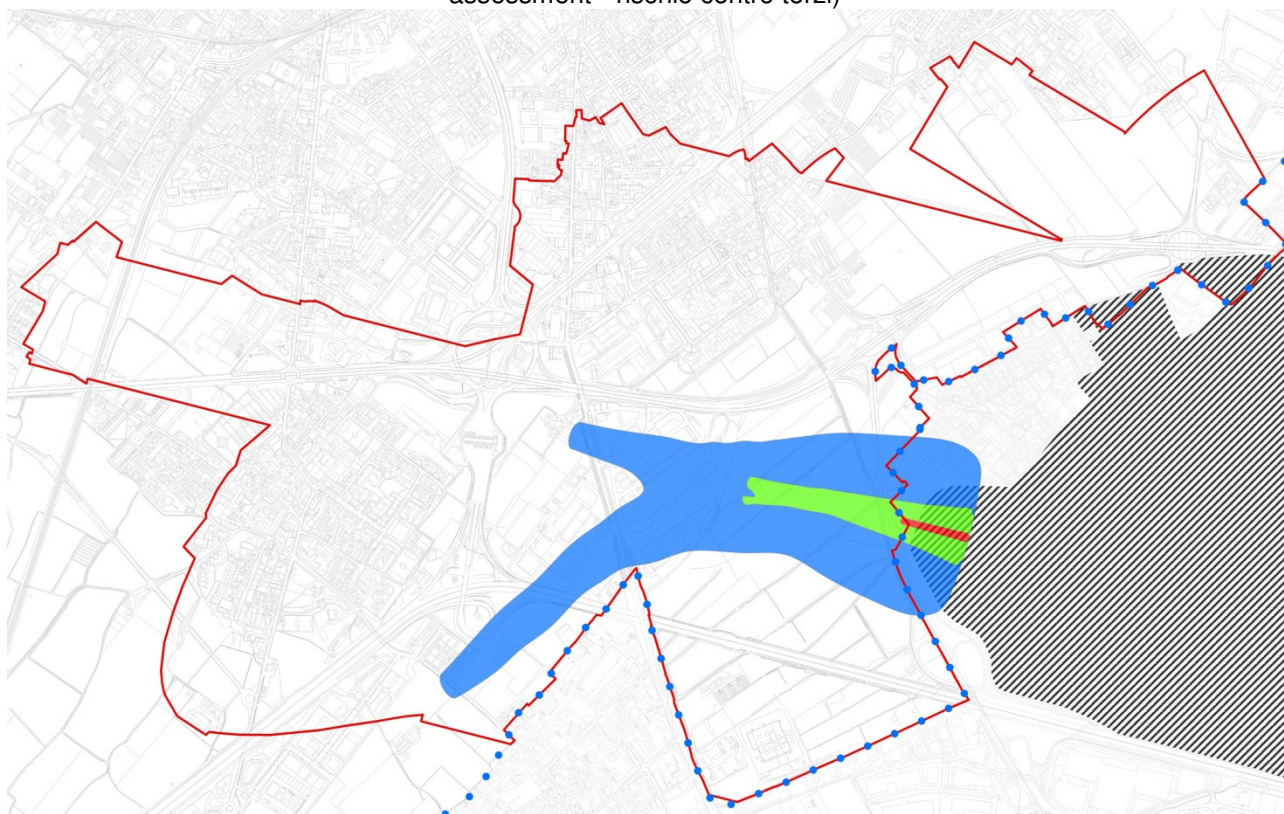
- ✓ *"In aggiunta ai piani di rischio di cui all'art. 707 del Codice della navigazione, precedentemente trattati, lo stesso codice prevede all'art. 715 la valutazione di rischio delle attività aeronautiche al fine di un suo contenimento. Tale valutazione, effettuata mediante l'uso di metodi scientifici, è applicabile solo ad aeroporti interessati da significativi volumi di traffico. A tal fine, secondo quanto previsto dal citato art. 715, l'Enac individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e ne comunica i risultati ai Comuni interessati per l'adeguamento delle misure previste nei piani di rischio adottati".*

Ulteriori specifiche sono state date da ENAC con l'adozione di una "Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione. Definizione della metodologia e della policy di attuazione del risk assessment" del 12/01/2010. In particolare la policy

- ✓ *"prevede misure di tutela del territorio da applicarsi sulle aree ricadenti all'interno delle curve output del modello di valutazione del rischio..... Al fine di garantire l'omogeneità del livello di attendibilità delle valutazioni effettuate per i vari aeroporti e l'univocità di giudizio, la metodologia di calcolo è impiegata esclusivamente dall'ENAC; in tale ottica altri studi e valutazioni effettuati da soggetti terzi (società di gestione, Enti locali, ...), non sono accettabili per la determinazione dei vincoli cui assoggettare la proprietà privata di cui ai sopra citati articoli del Codice della Navigazione.*
- ✓ *Le aree ricomprese all'interno delle curve vengono così definite:*
  - **"ad alta tutela"**: quella ricadente all'interno delle curve caratterizzate dal valore di  $1 \times 10^{-4}$
  - **"interna"**: quella ricadente tra la curva caratterizzata dal valore di  $1 \times 10^{-4}$  e quella caratterizzate dal valore di  $1 \times 10^{-5}$
  - **"intermedia"**: quella ricadente tra la curva  $1 \times 10^{-5}$  e la curva  $1 \times 10^{-6}$
  - **"esterna"**: quella ricadente al di fuori della curva  $1 \times 10^{-6}$



Individuazione delle curve di isorischio introdotte con la valutazione di impatto di rischio (third party risk assessment - rischio contro terzi)”



#### Curve di isorischio (stato attuale)

- Rischio Individuale RI < 10E-04  
Area ad alta tutela: interna
- Rischio Individuale RI < 10E-05  
Area ad alta tutela: intermedia
- Rischio Individuale RI < 10E-06  
Area ad alta tutela: esterna
- Perimetro ambito oggetto di variante urbanistica al PGT

## MISURE DI TUTELA

### Area ad alta tutela

Normalmente l'area all'interno della curva di  $1 \times 10^{-4}$ , in cui è maggiore il livello di esposizione al rischio, ricade all'interno dell'aeroporto. Qualora invece essa ricada esternamente al sedime aeroportuale deve evitarsi la presenza continua di persone al suo interno. In tale ottica andrà valutata l'opportunità di definire piani contenenti programmi di demolizione e/o misure di regressione rispetto alle opere esistenti. I piani dovranno essere principalmente finalizzati a garantire un decremento dell'eventuale carico antropico presente in tale area di tutela.

### Area interna

Lo stato del territorio ricadente in tale area deve essere gestito al fine di garantirne un controllo tramite un congelamento della situazione esistente; in casi in cui venga evidenziato un considerevole carico antropico dell'area possono essere valutate misure di contenimento e riconversione delle opere esistenti con lo scopo di diminuire il carico stesso.



*Per quanto riguarda la pianificazione dello sviluppo del territorio e quindi la realizzazione di nuove opere e/o attività, gli strumenti urbanistici vanno in linea generale adattati per non consentire nuove realizzazioni che comportino l'aumento di carico antropico.*

### **Area intermedia**

*Le opere esistenti non sono oggetto di intervento e possono essere previste misure di contenimento. Per quanto riguarda la realizzazione di nuova funzione non residenziale la stessa deve essere caratterizzata da tipologie costruttive e destinazioni d'uso che prevedono la presenza di un modesto numero di persone. Quanto sopra va comunque sempre verificato in rapporto ai livelli di carico antropico già presenti allo stato attuale*

### **Area esterna**

*Tale area non è soggetta a particolari previsioni connesse con la presenza di attività aeronautica.*

### **Obiettivi vulnerabili e sensibili**

*Nelle aree ad alta tutela, interna ed intermedia andrà inoltre posta particolare attenzione alle attività che, se coinvolte da un incidente aereo, possono amplificare le conseguenze di un eventuale incidente e creare danno per l'ambiente (depositi di carburante fuori terra, industrie chimiche, ...). In tali aree va evitata la realizzazione di edificazioni assimilabili a scuole, ospedali, centri ad elevato affollamento, ecc..*

*Per le infrastrutture viarie, nelle aree "alta tutela" ed "interna" o in prossimità delle stesse, vanno evitate opere che possano comportare congestioni del traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali).*

## **5.3 Differenze principali tra le zone di tutela del Piano di Rischio e le aree stimate dalla valutazione di impatto di rischio (third party risk assessment -rischio contro terzi)"**

La differenza tra le due aree di rischio (zone di rischio ed aree della valutazione di impatto di rischio o *third party risk assessment*), connesse ai due ambiti tecnico-normativi di cui si è riportato in precedenza, è fondamentalmente dovuta a due aspetti:

1. la redazione dei Piani di Rischio di cui all'art. 707 interessa tutti gli aeroporti aperti al traffico civile e va effettuata dai Comuni il cui territorio ricade nell'ambito delle impronte a terra (zone di tutela) identificate nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti di ENAC, mentre la valutazione di impatto di rischio o *third party risk assessment*, prevista dall'art.715, va effettuata direttamente da ENAC solo per gli aeroporti interessati da significativi volumi di traffico ed i Comuni devono adeguare ai risultati della valutazione le misure di tutela previste nel Piano di Rischio;
2. i piani di rischio (zone di tutela) sono caratterizzati da un approccio di tipo "qualitativo" mentre la valutazione di impatto di rischio (*risk assessment- rischio contro terzi*) è di tipo "quantitativo", in quanto ogni studio è basato sui dati specifici dell'aeroporto in esame (volumi di traffico, rotte seguite, tipologie di aeromobili, ...).

Le due aree interessano stesse porzioni di territorio; quindi la definizione della Policy di attuazione dell'art.715 (successiva ai primi Emendamenti che hanno individuato le zone di tutela) tiene conto dei contenuti delle linee guida per la redazione dei piani di rischio e prevede misure di tutela simili.

I piani di rischio che identificano le specifiche zone di tutela ricadenti sul territorio sono redatti dai Comuni sulle base delle linee guida emanate dall'ENAC, mentre l'art.715 prevede che i Comuni debbano tenere conto dei risultati del *risk assessment*, recependoli di conseguenza nei propri strumenti di governo del territorio.

## 5.4 Le curve Isofoniche

La normativa di riferimento per le Curve isofoniche sono il DM 31.10.97 Metodologia di misura del rumore aeroportuale e il DM 3.12.1999 Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti.

Le citate norme dispongono che le curve isofoniche vengano approvate all'unanimità dalla Commissione aeroportuale presieduta dal presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile o da un suo delegato ed composta da due rappresentanti dell'Ente stesso ed un rappresentante, rispettivamente, del Ministero dell'ambiente, dell'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente, dell'Ente nazionale di assistenza al volo, dei vettori aerei e delle società di gestione aeroportuale.

Le curve isofoniche, come previsto dalla vigente normativa sono state approvate dalla Commissione aeroportuale in data 22 novembre 2010, pertanto si procederà al recepimento delle stesse ed all'adeguamento dello strumento urbanistico.

In particolare la norma definisce:

1. zona A: l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A);
2. zona B: l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A);
3. zona C: l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A);
4. Al di fuori delle zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB(A).

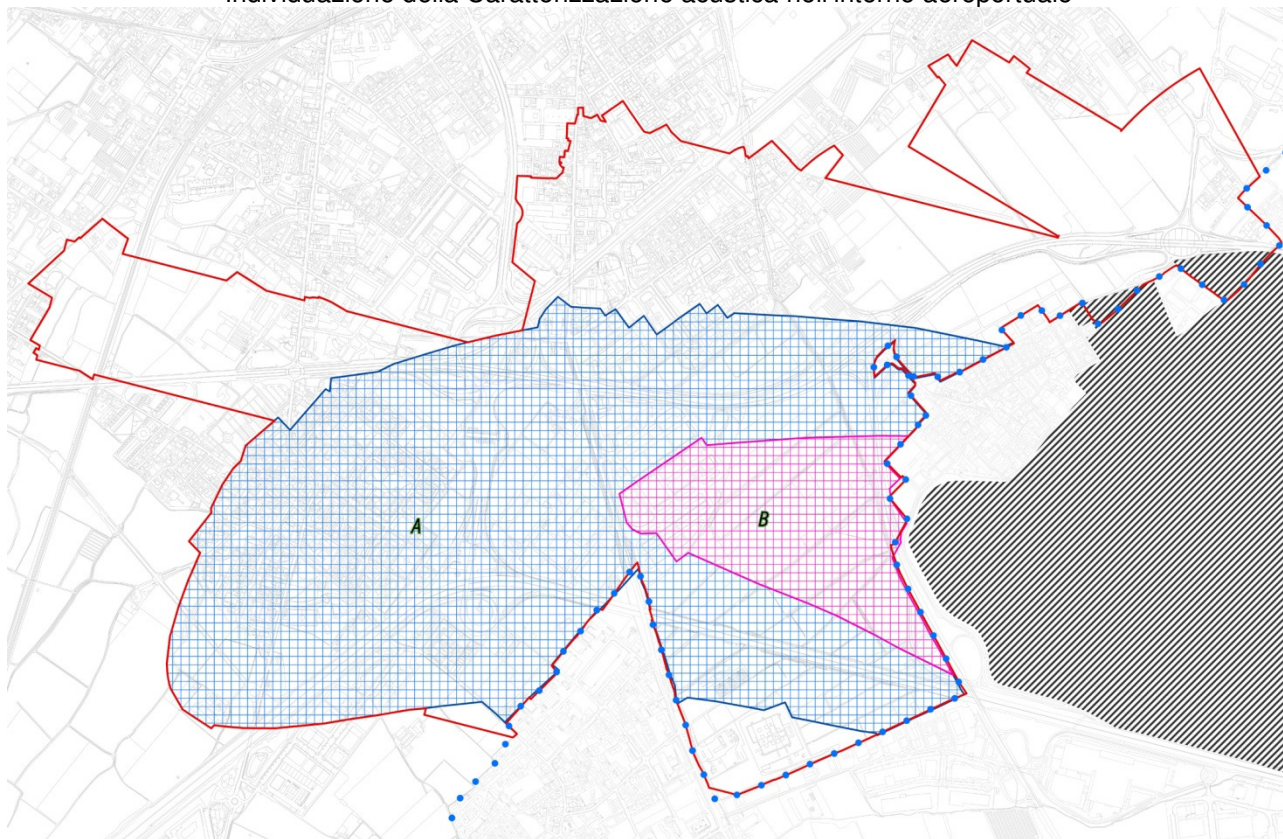
dove LVA rappresenta il livello di valutazione del rumore aeroportuale.

Si precisa, a tal proposito, che le zone A, B e C relative alle curve isofoniche della normativa in materia di rumore non coincidono né nulla hanno a che fare con le zone di tutela A, B, C e D relative ai Piani di Rischio ed alla normativa in materia di rischio aeroportuale da incidente aereo.

Inoltre dispone che i Piani di Governo del Territorio siano adeguati tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo:

1. zona A: non sono previste limitazioni;
2. zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;
3. zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

## Individuazione della Caratterizzazione acustica nell'interno aeroportuale

**DM 31.10.97 Metodologia di misura del rumore aeroportuale**

Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (artt. 6, 7)

Zona A: l'indice L<sub>va</sub> non può superare il valore di 65 dB(A);*Attività consentite nell'intorno aeroportuale: non sono previste limitazioni;*Zona B: l'indice L<sub>va</sub> non può superare il valore di 75 dB(A);*Attività consentite nell'intorno aeroportuale: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico;*

Perimetro ambito oggetto di variante urbanistica al PGT

**5.6 Il Piano di Governo del Territorio (PGT)**

In fase di redazione del Piano di Governo del Territorio si è tenuto in considerazione delle valutazioni preventive effettuate nel documento denominato "Studio di valutazione del rischio aeroportuale" del 2008, quale documento contenente le informazioni preliminari che è stato necessario raccogliere ai fini della successiva elaborazione del Piano di Rischio e dell'introduzione all'interno del PGT di adempimenti tecnici inerenti la presenza dell'Aeroporto Internazionale "Il Caravaggio" di Orio al Serio sul territorio comunale di Bergamo.

Lo scopo di utilizzare lo studio all'interno della prima stesura del PGT è stato quello di coerenza quanto disposto dalla normativa di riferimento relativa al Piano di Rischio e le scelte di pianificazione/programmazione previste sul territorio.

Tuttavia l'**Emendamento n. 8 del 21 dicembre 2011 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti"** ha modificato l'impronta al suolo delle zone sottoposte a tutela considerate nella prima stesura del PGT, pertanto risulta necessario procedere ad adeguare il Piano di Governo del Territorio.

## 6 Obiettivi generali

I tre ambiti tecnico-normativi generano obiettivi generali differenti proprio in funzione della normativa di riferimento.

Lo scopo è individuare le aree di tutela sottoposte a rischio per la presenza dell'aeroporto e definire, sulla scorta di quanto disposto in linea generale dalla normativa, una norma attuativa che vada ad indicare per ogni zona di rischio:

- ✓ funzioni ammissibili;
- ✓ indici di edificazione;
- ✓ densità di affollamento.

## 7 Metodologia e strumenti operativi di Valutazione

Il documento di *scoping*, si inserisce nel panorama normativo, quale elaborato di carattere programmatico, metodologico e di condivisione dell'approccio valutativo. Propone una prima definizione dell'ambito di influenza del Piano oggetto di valutazione, anticipa la formulazione di contenuti e strumenti operativi di valutazione che verranno approfonditi e contestualizzati durante la fase di redazione del Rapporto Ambientale (RA).

La Valutazione Ambientale Strategica si configura come un processo circolare, aperto e sempre modificabile, *"in grado di fornire elementi di congruenza con le scelte di piano, avente funzione regolativa, con massima responsabilizzazione e minima rigidità"* (Paolillo, 2001<sup>1</sup>), capace, dunque, di identificare alternative idonee al variare delle dinamiche in atto sul territorio.

La VAS in questione dovrà valutare prevalentemente gli effetti ambientali prodotti dalla variante al Piano di Governo del Territorio, variante necessaria per l'adeguamento dello strumento urbanistico alla luce della redazione del Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment -rischio contro terzi*) ed al recepimento delle curve isofoniche.

Il procedimento in corso si discosta dalla Valutazione Ambientale Strategica "accademica", poiché i piani oggetto di valutazione e la relativa variante al PGT presentano "obiettivi" e "azioni" imposte per legge e la possibilità di intervento in termini di mitigazione degli impatti ambientali risulta limitata.

La normativa di riferimento definisce per il piano di rischio sia l'impronta al suolo delle zone di tutela, sia la normativa di gestione che indica in linea di massima la tipologia delle funzioni ammissibili, nonché un'indicazione qualitativa dei carichi insediativi e di affollamento.

In merito alla valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*), ENAC ha trasmesso l'impronta al suolo delle aree che dovranno essere sottoposte a vincolo. Tali aree sono elaborate mediante un complesso algoritmo che tiene in considerazione le caratteristiche specifiche dell'aeroporto di Orio al serio (tipologia aeromobili, rotte, movimenti...), pertanto queste zone di tutela non potranno in alcun modo essere modificate.

Per la gestione di queste aree ENAC ha approvato una Policy che definisce, sempre in via generale la tipologia delle funzioni ammissibili, nonché un'indicazione qualitativa dei carichi

---

<sup>1</sup> Paolillo P.L., ed., 2001, *"Climi e suoli lombardi. Il contributo dell'Ersal alla conoscenza, conservazione e uso delle risorse fisiche"*, Rubbettino, Catanzaro.



insediativi e di affollamento.

In merito alle curve isofoniche, le stesse sono state approvate all'unanimità dalla Commissione aeroportuale, pertanto non potranno essere modificate ma dovranno essere recepite nello strumento urbanistico, ed anche in questo caso la normativa di riferimento definisce limiti e funzioni ammissibili.

Pertanto il lavoro di redazione dei documenti relativi al Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*) ed al recepimento delle curve isofoniche, nonché la relativa variante verteranno sulla definizione nel dettaglio delle norme di gestione urbanistico /edilizie dei piani.

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica prevede la valutazione della coerenza del Piano/Programma rispetto agli strumenti di pianificazione, di gestione e programmazione del territorio mediante:

- analisi di coerenza nei suoi due livelli (interno ed esterno);
- *SWOT analysis* al fine di far emergere eventuali criticità da compensare e/o opportunità da non perdere;
- schema interpretativo del tipo Pressione ↔ Stato ↔ Risposte (PSR), forzosamente fondato su nessi di causa/effetto;
- *Geographical Information Systems* per la localizzazione spaziale degli interventi e per la verifica di congruenza rispetto al complesso sistema dei vincoli ambientali, storico e culturali presenti sul territorio.

## 7.1 L'analisi coerenza

Durante il processo di redazione del Rapporto Ambientale verrà impiegata l'analisi di coerenza, quale strumento preposto alla valutazione degli obiettivi strategici e delle azioni definite dai Piani e dalla variante in relazione ai livelli di pianificazione gerarchicamente sovraordinata ed ai criteri di sostenibilità ambientale.

In realtà risulta importante dire già in questa fase, che non vi sono Piani sovraordinati relativi al Rischio aeroportuale pertanto la valutazione di coerenza verrà valutata rispetto alla variante al Piano di Governo del Territorio. L'approccio analitico rappresenta una metodologia finalizzata a stabilire la compatibilità tra gli obiettivi che i differenti strumenti di pianificazione definiscono durante la stesura del piano. La valutazione di coerenza degli obiettivi, presenta carattere qualitativo.

L'obiettivo è quello di effettuare la comparazione degli obiettivi e delle azioni previste dal Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*) e dal recepimento delle curve isofoniche, nonché dalla variante in relazione agli indirizzi previsti dal Piano Territoriale Regionale, dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dal Piano di Governo del Territorio.

L'analisi di coerenza sarà articolata in due livelli: un livello verticale (o esterno), finalizzato a valutare la coerenza tra gli obiettivi/strategici definiti da strumenti di pianificazione gerarchicamente sovraordinati (PTR - PTCP); un livello orizzontale (o interno) finalizzato a valutare la coerenza tra gli obiettivi/strategici definiti da strumenti di pianificazione di medesimo livello (PGT).

L'integrazione degli obiettivi, per mezzo di una matrice di confronto, assicura che più strumenti concorrano al raggiungimento di un medesimo obiettivo aumentando il grado di efficacia degli strumenti di pianificazione.



In sostanza l'analisi di coerenza verifica se strategie diverse possano coesistere sullo stesso territorio e permette di valutare ed esaltare, qualora vi siano, sinergie positive o, in caso contrario, di eliminare eventuali elementi potenzialmente negativi. Qualora si riscontri la mancanza di coerenza, è necessario ripercorrere taluni passi del processo di pianificazione, ristrutturando opportunamente gli elementi incoerenti.

## 7.2 La valutazione delle criticità ambientali (SWOT analysis)

L'analisi SWOT è uno strumento di pianificazione strategica usata per valutare i punti di forza (*Strengths*), quelli di debolezza (*Weaknesses*), le opportunità (*Opportunities*) e le minacce (*Threats*) che possono essere generata da uno strumento di programmazione e gestione del territorio. In particolare, questa metodologia, ha l'obiettivo di mettere in evidenza gli aspetti sulla base di un modello interpretativo che prevede la traduzione dei contenuti dei Piani e della Variante in:

- i. **Punti di forza:** tutti quegli elementi esistenti e presenti sul territorio che sono utili e/o necessari a raggiungere l'obiettivo.
- ii. **Punti di debolezza** tutti quegli elementi esistenti e presenti sul territorio che sono dannose ai fini del raggiungimento dell'obiettivo.
- iii. **Opportunità:** rappresentano le condizioni esterne o le risorse inutilizzate che sono utili a raggiungere l'obiettivo.
- iv. **Rischi/Minacce:** condizioni esterne che potrebbero recare danni al raggiungimento dell'obiettivo.

Rappresenta uno strumento di supporto al processo decisionale ed è funzionale al raggiungimento di obiettivi specifici.

Sulla base dell'individuazione degli elementi di forza, di debolezza, delle criticità e delle opportunità riscontrate vengono delineate le strategie di intervento, quali per esempio la riformulazione di un obiettivo specifico o della relativa azione. In questa direzione l'analisi SWOT trova applicazione pratica in qualsiasi processo decisionale, come la Valutazione Ambientale Strategica.

Matrice di applicazione dell'analisi SWOT

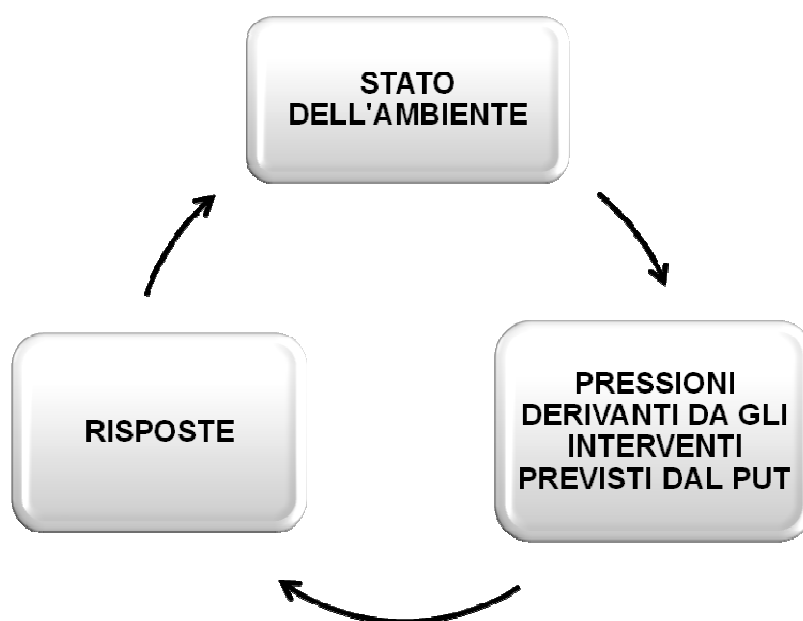
SWOT - analysis		ANALISI INTERNA	
		Forze	Debolezze
ANALISI ESTERNA	Opportunità		
	Minacce		

### 7.3 Il modello PSR (Pressioni → Stato → Risposte)

Questo modello, elaborato dall'OECD<sup>2</sup> nel 1993, schematizza la complessità dei sistemi territoriali e delle scelte di pianificazione attraverso l'individuazione di tre componenti principali all'interno di un rapporto causa-effetto: la Pressione, lo Stato e la Risposta,.

Il modello ha come obiettivo quello di evidenziare l'esistenza "a monte" di pressioni sull'ambiente determinate da scelte di trasformazione di natura antropica che possono comportare ulteriori impatti negativi sull'ambiente circostante, come quelli derivanti da scarichi, emissioni, rifiuti, consumo di suolo. Questi due elementi, Pressione e Stato, determinano le Risposte dell'Amministrazione (Piani, interventi, progetti), messe in atto per fronteggiare le pressioni e migliorare così la "qualità" dell'ambiente.

Tale modello è largamente utilizzato, perché integra in modo ottimale il ciclo delle politiche ambientali con la valutazione degli effetti prodotti e sensibilizza la percezione del problema.



<sup>2</sup> ECD - Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico

#### 7.4 Tipologia, fonti e precisione dei dati impiegati nel processo di valutazione

In questo paragrafo vengono delineati alcuni dati e le relative fonti che potranno essere impiegati durante l'elaborazione del Rapporto Ambientale. Tale presentazione permette di garantire alla procedura di valutazione la connotazione di processo circolare sempre modificabile fondato sul principio di trasparenza e ripercorribilità.

Dal punto di vista della definizione del quadro ambientale del territorio di Bergamo, si ritiene esaustivo il quadro delineato nella Relazione sullo stato dell'ambiente aggiornata al 2009. A tale proposito, si ritiene poco opportuno effettuare una sintesi dell'elaborato che è consultabile sul sito istituzione del comunale di Bergamo <http://territorio.comune.bergamo.it/content/agenda-21>.

Conoscere aspetti quali natura, fonte, scala di rilievo e data di aggiornamento dei singoli parametri assicura il corretto trattamento degli stessi e consolida le basi per una valida interpretazione degli esiti derivanti. Per questo motivo è utile costruire il quadro dei dati disponibili che verranno impiegati durante il processo di valutazione con le relative fonti.

Fonti e descrizione dei dati impiegati nell'analisi			
FONTI	DESCRIZIONE	DATA DI AGGIORNAMENTO	SCALA DI RIFERIMENTO
<b>Regione Lombardia</b>	<i>SIBA - Sistema Informativo Beni Ambientali</i>	2004	1:10 000
	<i>S.I.L.V.I.A. (Lombard Information System for Environmental Impact Assessment)</i>	2003	1:10,000
	<i>Rilevazioni ARPA</i>	2010/2011	/
	<i>Siti Rete Natura 2000</i>	2001	1:10,000
	<i>Altro</i>		
<b>Provincia di Bergamo</b>	<i>Aree dismesse</i>	2002	1:25 000
	<i>Boschi</i>	2004	1:10 000
	<i>Difesa del suolo e vincoli paesistici e ambientali - Elementi e ambiti vincolati ex D.Lgs. 42/2004</i>		
	<i>Stabilimenti a rischio di incidente rilevante art. 5,3,6, 8 del D. lgs. N. 334/1999</i>	2006	1:10 000
	<i>Uso agroforestale: Usi del suolo non urbanizzato - Uso agroforestale</i>	2005	1:50 000
	<i>Altro</i>		

Al fine di un corretto utilizzo e di una giusta interpretazione degli esiti è importante conoscere la natura, la fonte, e la scala di rilievo dei singoli dati, da cui ne consegue il livello di precisione e il grado di accuratezza.

## 8 Analisi di interferenza con i siti della Rete di Natura 2000


Parte del territorio del comune di Bergamo ricade nel **Parco regionale dei colli bergamaschi** che ospita al suo interno il Sito di Importanza Comunitaria Boschi dell'Astino e dell'Allegrezza. Il Parco dei Colli di Bergamo ha un'estensione pari a 4.672,45 ettari e coinvolge altri Comuni oltre al capoluogo (Almè, Mozzo, Paladina, Ponteranica, Ranica, Sorisole, Torre Boldone, Valbrembo, Villa d'Almè). L'area racchiusa nel perimetro del Parco dei Colli presenta realtà molto diverse tra loro, che vanno dalla collina in senso stretto ad ambiti montani. Si tratta di un territorio dalle caratteristiche fisiche e morfologiche piuttosto eterogenee, che racchiude bellezze sia naturali sia architettoniche di grande pregio, quali ad esempio la Riserva del Giongo o il nucleo storico di Città Alta. Nel Parco dei Colli sono fin ora state rilevate: più di 400 specie di piante, circa 40 di mammiferi, circa 160 di uccelli, 10 di rettili, 11 di anfibi, 10 di pesci.

Il SIC **Boschi dell'Astino e dell'Allegrezza**, è interamente presente sul territorio del Comune di Bergamo, in un contesto naturale intercluso, alla grande scala, in un tessuto urbano denso innervato da una fitta rete infrastrutturale dalla quale dipartono i collegamenti che raggiungono le località limitrofe all'area in oggetto.

Esteso su una superficie di 40 ha circa, il Sito è caratterizzato da alcuni *habitat* divenuti piuttosto rari nella Pianura Padana e di rilevante importanza naturalistica, propri di un ambito collinare dolce e di poco elevato sull'alta pianura bergamasca che si raccorda proprio in questo contesto con i primi rilievi del sistema orografico alpino.

La presenza di questo sito porta a dover sottoporre il      alla procedura di Valutazione di incidenza.

Tabella - Sito di Importanza Comunitaria Boschi dell'Astino e dell'Allegrezza

	<p><b>Provincia:</b> Bergamo  <b>Comune:</b> Bergamo  <b>Area:</b> 41 ettari  <b>Regione bio-geografica:</b> Alpina  <b>Altitudine:</b> 248/370 metri sul livello del mare  <b>Aree Protette:</b> Parco dei Colli di Bergamo  <b>Codice IT2060012</b></p>
<p><b>Inquadramento</b></p>	<p>L'area è compresa in una piccola valle dei Colli di Bergamo, nella parte nord occidentale del Comune di Bergamo. Il perimetro si articola lungo i boschi omonimi aventi come riferimenti territoriali l'ex monastero di Astino e i ruderi della cascina Allegrezza.</p>
<p><b>Habitat</b></p>	<p><b>Habitat indicati nelle schede Natura 2000</b>  Foreste alluvionali di <i>Alnus glutinosa</i> e <i>Fraxinus excelsior</i>  <b>Nuovi habitat rilevati</b>  Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del <i>Carpinion betuli</i></p>
<p><b>Fauna</b></p>	<p><b>Inclusa nell' All. I della DIR 79/409/CEE e nell' Allegato II della DIR 92/43/CEE</b>  <i>Launius collurio</i>  <i>Triturus carnifex</i>  <i>Rana latastei</i>  <i>Lucanus cervus</i>  <i>Cerambix cerdo</i></p> <p><b>Specie non confermate</b>  <i>Launius collurio</i></p> <p><b>Nuove specie rilevate</b>  <i>Pernis apivorus</i></p>
<p><b>Grado di conservazione</b></p>	<p>medio</p>
<p><b>Vulnerabilità</b></p>	<p><b>Cause della vulnerabilità</b>  Frequentazione turistica non regolata</p>

Fonte: Provincia di Bergamo, 2008 e Comune di Bergamo, 2009

Il Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*), il recepimento delle curve isofoniche, e la Variante al PGT non comportano interferenza rispetto ai Siti di Importanza Comunitaria.



## 9 L'iter procedurale di valutazione

Coerentemente con quanto disposto dalla normativa vigente in materia, le fasi del percorso metodologico procedurale sotteso all'espletamento della VAS della variante urbanistica al Piano di Governo del Territorio correlata al Piano di Rischio aeroportuale integrato dalla Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*) ed al recepimento delle curve isofoniche.

<b>ITER PROCEDURALE PER LA REDAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)</b>		
<b>Fase</b>	<b>Processo di Piano - Programma</b>	<b>Valutazione Ambientale VAS</b>
<b>0</b>	<b>Preparazione</b>	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento di P/P coordinato da avvio VAS
<b>1</b>	<b>Orientamento</b>	A0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento di P/P coordinato da avvio VAS: individuazione autorità competente VAS, soggetti interessati, enti territorialmente competenti
		P1. 1 Orientamenti iniziali del P/P
		A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P
	P1. 2 Definizione schema operativo P/P	A1. 2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1. 3 presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
<b>Conferenza di valutazione</b>	<b>Avvio del confronto</b>	
<b>2</b>	<b>Elaborazione e redazione</b>	P2. 1 Determinazione obiettivi generali
		A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza ( <i>scoping</i> ), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
		P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P
		A2. 2 Analisi di coerenza esterna
		P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli
		A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori
		A2. 4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile
A2. 5 Analisi di coerenza interna		
A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio		
P2. 4 Proposta di P/P	A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica	
<b>messa a disposizione e pubblicazione su web</b> (trenta giorni)		
della proposta di P/P, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica		
dare notizia dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web		
comunicare la messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati		
<b>Conferenza di valutazione</b>	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale	
<b>Parere Motivato</b>		
predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente		
<b>3</b>	<b>Adozione Approvazione</b>	<b>3. 1 Adozione</b>
		• P/P
		• Rapporto Ambientale
		• Dichiarazione di sintesi
		<b>3. 2 Deposito / Pubblicazione / Trasmissione</b>
<b>Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano</b>	Deposito presso i propri uffici di: P/P, Rapporto Ambientale, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio	
	Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni.	
	Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della	

		documentazione integrale.				
		<b>3. 3 Raccolta Osservazioni</b>				
		3. 4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.				
		<b>Parere Motivato Finale</b>				
		<b>3. 5 Approvazione</b>				
		• P/P				
		• Rapporto Ambientale				
		• Dichiarazione di sintesi finale				
		Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni.				
		3. 6 Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione				
<b>4</b>	<b>Attuazione gestione</b>	<table border="1"> <tr> <td>P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione P/P</td> <td rowspan="3">A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica</td> </tr> <tr> <td>P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti</td> </tr> <tr> <td>P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi</td> </tr> </table>	P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione P/P	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica	P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti	P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi
P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione P/P	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica					
P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti						
P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi						

## 10 Definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale (RA)

Di seguito si riporta una proposta sintetica degli argomenti che verranno trattati e sviluppati durante la fase di stesura del Rapporto Ambientale (Ra).

### Premessa

1. Sintesi degli obiettivi, delle finalità e dei contenuti della variante al PGT correlata al Piano di Rischio Aeroportuale, al Piano di Rischio verso Terzi, al recepimento delle curve isofoniche
  - 1.1. Analisi di coerenza verticale
  - 1.2. Analisi di coerenza orizzontale
  - 1.3. La valutazione delle criticità ambientali (*SWOT analysis*)
  - 1.4. Il modello PSR (*Pressioni → Stato → Risposte*)
2. Caratteristiche del sistema territoriale e ambientale interessata dalla variante correlata al Piano di Rischio Aeroportuale, al Piano di Rischio verso Terzi, al recepimento delle curve isofoniche
3. Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario, statale e regionale
4. Possibili ricadute ambientali degli interventi contenuti nella variante correlata al il Piano di Rischio aeroportuale, al recepimento all'interno dello strumento di governo del territorio anche della Valutazione di impatto di rischio (*third party risk assessment- rischio contro terzi*) e delle curve isofoniche
5. Valutazione degli obiettivi e delle azioni della variante correlata ai tre strumenti (Piano di Rischio, Valutazione di impatto di rischio, curve isofoniche)
6. Integrazione dei risultati della VAS nella variante correlata al Piano di Rischio Aeroportuale, al Piano di Rischio verso Terzi, al recepimento delle curve isofoniche
7. Descrizioni delle eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni
8. Azioni di consultazione, concertazione e partecipazione
9. Metodologia e strumenti per il monitoraggio
10. Scheda tipo per il monitoraggio delle azioni di piano