

## OSSERVAZIONI SULL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO"

Materiale raccolto per l' ASSOCIAZIONE "COLOGNOLA PER IL SUO FUTURO"

**"IL CARAVAGGIO", l'aeroporto di Bergamo – Orio al Serio, opera a soli 3 Km in linea d'aria dal centro della città e meno di 1 Km da alcuni paesi e popolosi quartieri cittadini.**

La compatibilità ambientale dell'aeroporto è stata concessa sulla base di **previsioni** che contemplavano un **impatto ambientale molto meno invasivo** sugli intorni aeroportuali: l'attuale situazione è di gran lunga più pesante.

**Il Decreto interministeriale di V.I.A. del 4/11/2003**, di cui sono parti integranti e sostanziali la Delibera della Regione Lombardia n. 12564/2003, la Relazione istruttoria (= allegato A della delibera regionale stessa), il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2001 (P.S.A.) che ha integrato lo Studio di Impatto Ambientale del 1998 e 2002 (S.I.A.), **aveva autorizzato lo sviluppo dello scalo a condizione che fossero rispettate precise prescrizioni e raccomandazioni** contenute sia nel VIA che nella Delibera regionale.

PREVISIONI E PRESCRIZIONI	SITUAZIONE ATTUALE	RIFERIMENTI NORMATIVI	OSSERVAZIONI
<p><b><u>TIPOLOGIA TRAFFICO</u></b></p> <p>Lo sviluppo di Orio al Serio era prospettato per voli di linea, voli charter, e voli "merci leggere".</p> <p>La Regione Lombardia aveva espresso parere favorevole al PSA presentato da Sacbo con la delibera del 2003, in cui richiamava anche alcune caratteristiche salienti dello scalo bergamasco: l'allungamento della pista 11/29 da 2.800 a 3.024 metri può "ospitare aeromobili con larghezza alare compresa tra 52 e 60 metri".</p> <p>I voli cargo courier ai quali faceva riferimento la documentazione di Valutazione di Impatto Ambientale descriveva la <b>flotta DHL</b>, che stava sostituendo i vetusti Boeing 727 -100 e 200 con il <b>Boeing 757</b>.</p>	<p>L'avvento del <b>low-cost</b> ha di fatto potenziato lo <b>sviluppo del traffico passeggeri</b> e comportato <b>l'incremento progressivo della "taglia" dei velivoli</b>, per il maggior tasso di riempimento dei voli (il cosiddetto load factor). Anche nel traffico merci si hanno meno movimenti del previsto, ma con velivoli molto più capienti.</p> <p>Dal 2012, <b>ad Orio, vola anche</b> un gigante dei cieli: <b>il Boeing 777</b>, versione cargo. Si tratta di un bimotore, meno rumoroso rispetto al Boeing 727, ma con peso e dimensioni rilevanti (apertura alare di 60,9 metri e lunghezza di 63,7 metri contro i 47,6 metri di larghezza del Boeing 767).</p> <p>Il Boeing 777F di Aerologic (una joint venture Dhl Express e Lufthansa cargo) opera sulla aerolinea Bergamo-Hong Kong con voli bisettimanali, ha un'autonomia di 9.070 chilometri e trasporta un carico merci massimo di 103 t. Il suo <b>peso massimo complessivo al decollo</b> potrebbe raggiungere le <b>300 tonnellate</b>.</p>	<p>P.S.A. pag.19</p> <p>Delibera Regione Lombardia, sezione "Caratteristiche generali dell'aeroporto"</p> <p>Aerohabitat</p>	<p>Si è <b>modificata la tipologia di traffico</b></p>
<p><b><u>PREVISIONI DI TRAFFICO</u></b></p> <p>Previsioni del P.S.A. al 2015:                  2.555.150 passeggeri                  3.619.500 q.li merci                  = 6.174.650 <b>unità di traffico</b> totali (equivalenti)</p> <p>Dato che coincide con il <b>limite fissato per la crescita dell'attività aeroportuale</b> e riportato nel verbale della <b>Conferenza dei servizi del settembre 2004</b> (vedi scenario max sviluppo)</p>	<p>Dati Assaeroporti al 31-12-2011                  8.419.948 passeggeri                  1.125.560 q.li merci                  = <b>9.545.508 unità di traffico</b> totali (equivalenti)</p> <p><b>(+ 54,59% rispetto alle previsioni)</b></p> <p>Proiezioni al 31-12-2012 10.000.000 unità di traffico</p>	<p>PSA pag.21</p> <p>Relaz. istruttoria Regione Lombardia pag.11</p>	<p><b><u>Le unità di traffico sono aumentate del 54,59% rispetto alle previsioni</u></b></p> <p><b>Movimenti</b> = numero di voli in decollo e atterraggio.  <b>Unità di traffico</b> = numero passeggeri + merci equivalenti.</p> <p><b>1 q.le di merci = 1 passeggero.</b></p>
<p><b><u>MISURAZIONE DEL RUMORE</u></b></p> <p>La normativa vigente prevede che la rumorosità prodotta da un aeroporto sia misurata attraverso il Livello di valutazione</p>	<p>Le curve isofoniche sono state elaborate ipotizzando un giorno medio di massimo traffico di 180 giorni</p>	<p>PSA pag. 22 e</p>	<p>Non esiste correlazione diretta tra il numero dei movimenti ed il giorno medio di massimo traffico: il SIA ha svolto le</p>

<p>Aeroportuale, che è calcolato effettuando la media logaritmica della rumorosità prodotta dagli aeromobili nelle 3 settimane di maggior traffico all'interno dell'anno solare così frazionato:  1 febbraio – 31 maggio  1 giugno – 30 settembre  1 ottobre – 31 dicembre più 1-31 gennaio dell'anno in esame.  Viene quindi calcolato il giorno medio di massimo traffico (= <b>busy day</b> dell'anno).  <b>Al 2015</b>, in busy day (= giorno di maggior traffico), il PSA ipotizzava un massimo di <b>213 movimenti giornalieri</b>.  La Relazione istruttoria della Regione Lombardia ed il SIA facevano riferimento invece a 188 movimenti al giorno (più esattamente a 187,86 = scenario di max sviluppo) per elaborare gli scenari al 2005 ed al 2015.</p>	<p><b>Nel 2011</b> il giorno di più intenso traffico ha registrato <b>226,45 movimenti</b></p> <p>Il 2 settembre <b>2012</b>, il Corriere della sera BG segnala che nel giorno di picco estivo del traffico, <b>i movimenti sono stati 270</b></p>	<p>36  V.I.A. , pag.36  Stampa locale</p>	<p>classiche elaborazioni relative agli scenari ante operam 2005 e 2015 facendo riferimento 187,86 movimenti giornalieri e non al busy day pari a 213 movimenti.</p>
<p><b>SCENARIO DI MAX SVILUPPO</b></p> <p><b>Movimenti annui previsti per 2015 = 68.570</b>  (base di calcolo: 187,86 *365).  La Delibera regionale evidenziava la <b>necessità di porre limiti allo sviluppo di Orio</b>, affermando: <b>«La collocazione dello scalo in un delicato contesto territoriale e ambientale richiede e consiglia di identificare e quantificare – anche per approssimazione successiva durante l'attuazione del piano stesso – la soglia massima che la struttura potrà raggiungere nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio»</b>... (parole ripetute anche nel V.I.A.)</p>	<p>Dati Assaeroporti al 31-12-2011</p> <p><b>Movimenti effettivi nel 2011 = 71.514</b>  (+ 4,29% rispetto alle previsioni)</p> <p>Proiezioni al 31-12-2012: 75.000 movimenti</p>	<p>P.S.A., pag.21  Relazione istrut. Reg. Lombardia, pag.36  Delibera Regione Lombardia, pag. 3  V.I.A. , pag.12</p>	<p>Fino al dicembre 2010, <b>Comune e Provincia di Bergamo</b>, nelle loro delibere, hanno <b>sempre</b> fatto <b>riferimento a 68.570 mov.</b> e a <b>6.174.000 unità di traffico</b>, come limite massimo di sviluppo.</p> <p>L'incremento dei movimenti (+4,29%) è più contenuto rispetto all'aumento delle unità di traffico (+54,59%) per effetto del maggior indice di riempimento dei voli (=load factor)</p>
<p>Il <b>Ministero</b> delle Infrastrutture e dei <b>Trasporti</b>, nella <b>Conferenza dei servizi del 29/9/2004</b>, verbalizzava che:” <i>Il Piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo-Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo</i>”. (Vedi sopra previsioni di traffico).</p>	<p>Nel gennaio 2012, <b>11 sindaci</b> degli intorni aeroportuali (Bg escluso) hanno inviato una <b>diffida a Sacbo</b> perché <b>rispetti il limite di 68.570</b> movimenti.</p> <p>Nel febbraio 2012 il <b>Comune di BG ha chiesto al Ministero Ambiente</b> e Regione Lombardia <b>se esiste un limite allo sviluppo dello scalo di Orio</b>.</p> <p>- La Regione, pur riconoscendo di non essere l'organo competente, ha risposto che non esiste alcun limite.  - <b>Il Ministro dell'Ambiente</b> a tutt'oggi <b>non ha ancora dato una risposta</b>.</p>	<p>Verbale Conferenza servizi 29/9/2004 redatto dal Ministero infrastrutture e trasporti pag. 174  Stampa locale</p>	<p><b>Dal dicembre 2010 il Consiglio Comunale di Bg ignora tale limite</b>, sostenendo che l'unico vincolo allo sviluppo di Orio sia il rispetto dei livelli di rumore imposti con le curve isofoniche.</p> <p><b>Orio al Serio è attualmente il terzo aeroporto in Italia per trasporto di merci ed il quarto per movimento passeggeri</b></p>

			(dati Enac).
<p><b>ZONIZZAZIONE ACUSTICA</b></p> <p>Nelle prescrizioni si evidenziava la necessità di definire le <b>curve isofoniche entro 120 giorni dal V.I.A.</b> (quindi entro il marzo 2004). Dopo tale data, si sarebbe dovuta indire una <b>Conferenza dei Servizi</b>.</p> <p>Il V.I.A. impone l'<b>aggiornamento almeno biennale delle curve</b></p>	<p>Le curve isofoniche sono state <b>approvate</b> dalla Commissione aeroportuale solo nel <b>novembre 2010</b> e non è stata fatta alcuna Conferenza dei servizi.</p> <p><b>L'area geografica interessata</b> è stata <b>profondamente modificata</b> rispetto al Piano di Sviluppo, andando a interessare quartieri del Comune di Bergamo (= Colognola) e dei Comuni dell'hinterland prima totalmente esclusi dalla prevista zonizzazione.</p> <p>Ad oggi è ancora <b>pendente un ricorso al TAR</b> contro la zonizzazione del 2010, presentato da 200 cittadini di Colognola, da Legambiente e dal Comitato aeroporto di Bergamo..</p>	<p>Delibera Reg. Lombardia - pag.49</p> <p>V.I.A. pag. 22</p>	<p><b>Cambio rotta:</b> la <b>vecchia rotta sulla città</b> era la naturale continuazione della pista, <b>lambiva solo marginalmente i quartieri residenziali</b> e permetteva di ridurre l'area di rischio di incidente aereo.</p> <p>Il suo utilizzo <b>consentiva agli aerei di prendere quota più velocemente</b> (cosa impossibile per gli attuali decolli in virata) e <b>virare sulla città molto più alti</b> di quanto non facciano ora.</p> <p>Il suo ripristino, con decollo in asse pista, permetterebbe di ridurre le aree residenziali coinvolte, di evitare il sorvolo delle scuole e di molti altri obiettivi sensibili e di contenere il numero degli esposti al rumore (in cui vanno conteggiati anche gli studenti non residenti).</p>
<p>Il P.S.A. riporta le <b>curve isofoniche previste</b> per il 2005 e per il 2015, elaborate con il mod. INM.</p> <p>In entrambi i casi tutti i <b>quartieri residenziali cittadini</b> (Colognola compresa) <b>erano al di fuori delle aree di rispetto</b></p> <p>Sia il vecchio Piano Regolatore che il nuovo PGT prevedevano che Colognola fosse area residenziale e la zonizzazione acustica del Comune di Bergamo la inseriva <b>nella zona residenziale II, in cui il limite max di rumore è 55 decibel.</b></p> <p><b>N.B.</b> I <math>dB_{LVA}</math> si misurano in scala logaritmica: <b>ogni 3 dB di LVA in più il rumore raddoppia.</b></p>	<p>La zonizzazione approvata nel 2010 è più estesa del previsto e comprende vaste aree densamente abitate.</p> <p>Tutto il quartiere di <b>Colognola, parte di Campagnola e di Azzano San Paolo</b> sono compresi <b>nell'area di rispetto A</b>, nonostante le 6 scuole, i numerosi obiettivi sensibili presenti sul territorio ed i 5.000 abitanti.</p> <p>Di fatto il rumore avvertito dalla popolazione è di gran lunga superiore a quello misurato dalle centraline che rilevano solo il rumore prodotto dagli aerei. Le aree di rispetto della città sono infatti sottoposte anche al pesante inquinamento acustico delle più importanti arterie viarie della provincia: autostrada, asse interurbano, SS42, Strada Cremasca, ecc..., che registrano da sole dai 70 agli 80 decibel. Il rumore prodotto dalle due suddette fonti rende di fatto invivibile aree sempre più estese di Bergamo.</p> <p><b>N:B:</b> In presenza di un aeroporto, <b>a chi risiede in aree con meno di 60 decibel non sono riconosciute particolari tutele. La normativa prevede infatti la valutazione della rumorosità superiore ai 60 dB(A) di LVA.</b> (vedi Verbale Commissione aeroportuale 16-2-2010 pag.3)</p>	<p>P.S.A. mappe previste 2006-2015; mappa approvata 2010.</p> <p>Vecchio PR Nuovo PGT 2010 Mappa acustica Comune di BG</p> <p>Verbale Commissione aeroportuale 16-2-2010 pag.3</p> <p>ARPA – Gruppo</p>	<p>La <b>compatibilità ambientale</b> di Orio era stata concessa (con il decreto VIA) <b>perché</b> lo sviluppo previsto avrebbe garantito ai <b>quartieri residenziali</b> di restare al di <b>fuori delle curve isofoniche</b> (sia nelle previsioni al 2005 che al 2015). Il <b>Ministero non avrebbe mai autorizzato un piano che "sacrificava" un intero quartiere residenziale di 5.000 persone, né il sorvolo a bassa quota di scuole e obiettivi sensibili.</b></p> <p>Con la proposta di variante al PGT, in fase di approvazione, <b>l'intero quartiere di Colognola sarà illegittimamente declassato a "zona di rispetto A". Illegittimamente perché</b> dai documenti predisposti da Arpa per il cambio rotta si evince</p>

		tecnico aeroportuale - 24-6-2010	che la <u>scelta</u> è stata fatta <u>per favorire 11.500 persone che risiedevano in aree sotto i 60 dB di LVA e non si è tenuto conto del fatto che a Colognola</u> , oltre ai residenti, <u>vanno conteggiati anche i 1.000 e più studenti che ogni giorno vengono da fuori città per frequentare l'ITC Belotti.</u>
<p>Nella Relazione istruttoria della Regione Lombardia, riguardo all'estensione delle zone di rispetto, si parlava di <u>riduzione dell'area</u> – in confronto alla situazione del gennaio 2001 – del 50% al 2005 ed anche al 2015.</p> <p>Tale riduzione si sarebbe ottenuta grazie a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>sostituzione aeromobili</u></li> <li>• <u>decolli notturni da pista 29</u></li> <li>• <u>partenza da inizio pista</u> (punto alfa).</li> </ul> <p>Nel Piano di sviluppo aeroportuale si legge: <i>“Per lo scenario al <b>2015</b>, anche con l'incremento di traffico ipotizzato, <u>lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica e in minima parte ad ovest verso Colognola</u>”</i></p>	<p><u>L'area di rispetto</u> anziché ridursi <u>si è estesa</u>, soprattutto in direzione ovest.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'utilizzo di <u>aerei di maggiori dimensioni</u> non ha ridotto l'impatto ambientale.</li> <li>• I <u>decolli</u> notturni avvengono prevalentemente da pista 29, ma in più casi vengono effettuati <u>anche verso ovest</u>.</li> <li>• Gran parte dei velivoli <u>partono dal punto bravo</u> (= 500 metri prima) anziché da inizio pista (punto alfa), <u>sorvolando gli abitati a quote molto basse, con maggior impatto acustico</u>.</li> </ul> <p>La rotta sulla quale oggi si sviluppa la <u>maggior quantità di traffico in decollo</u>, nelle ore diurne, è quella <u>verso ovest</u> che investe una <u>zona</u> molto <u>antropizzata</u>.</p>	<p>Relazione istruttoria Reg. Lombardia, pag.26</p> <p>Verbale Commissione Aeroportuale, 6/02/2012</p> <p>PSA pag. 23</p> <p>ARPA – Gruppo tecnico aeroport. - 24-6-2010 pagg. 10, 11</p>	<p>Perché non imporre l'obbligo di partenza da fondo pista e l'applicazione di tutti gli <u>accorgimenti tecnici che consentono di contenere il rumore?</u> Tali procedure permetterebbero il sorvolo della città a quote più alte e ridurrebbero l'impatto acustico sui centri abitati.</p> <p><u>Nel 2010, la Commissione aeroportuale ha deciso di distribuire l'incremento del traffico aereo 50% ad Est e 50% ad Ovest, nonostante le prescrizioni del VIA, il maggior numero di persone coinvolte (6.100 contro 5.350) per la maggior densità abitativa delle aree ad Ovest.</u></p>
<p><b>LIMITAZIONI ALL'EDIFICAZIONE in aree di rispetto</b></p> <p>Nelle prescrizioni, erano <u>poste limitazioni all'edificazione</u> nelle aree di rispetto. Ci si doveva limitare a <u>insediamenti residenziali di modesta entità</u> ed erano sconsigliati insediamenti potenzialmente generatori di ulteriore traffico veicolare.</p>	<p>Dal 2003 ad oggi, <u>nelle suddette aree</u> (peraltro mai definite fino al 2010) <u>è in atto un'intensa attività di urbanizzazione</u>.</p> <p>Numerose concessioni edilizie sono state rilasciate sia a Bergamo che nei Comuni limitrofi.</p> <p><u>Esempi:</u> Concessioni edilizie per l'<u>area GRES</u>, per l'<u>area ex Molini Moretti</u> (con un supermercato), per <u>area ex Franchi</u> (con un ostello e un ospizio per anziani), per il <u>Polo del Lusso</u>.</p>	<p>Relazione istruttoria Reg.Lombardia, pag.9</p> <p>Nuove disposizioni Enac sul Piano di rischio</p>	<p><u>La mancata definizione delle curve isofoniche ha permesso ai Comuni di rilasciare concessioni edilizie anche nelle aree che sarebbero diventate di rispetto e di rischio, ignorando limiti e prescrizioni. Ma Enac e Regione non avrebbero dovuto vigilare?</u></p>
<p><b>POPOLAZIONE ESPOSTA</b></p> <p><u>Al 2015</u> la <u>popolazione esposta totale</u> era prevista pari a <u>2.673 persone</u> (PSA e VIA).</p> <p><u>Al 2006</u> Arpa prevedeva <u>2.260 persone in zona A</u> (di cui solo 260 residenti nel Comune BG) <u>e 720 in zona B</u> (totale = 2.980)</p>	<p>La popolazione residente <u>oggi in zona A è di 7.500 persone</u>, di cui 5.100 nell'area ad ovest dello scalo.</p>	<p>VIA pag.11</p> <p>ARPA-Stima curve L<sub>V</sub>A 2006</p> <p>ARPA – Gruppo tecnico aeroport. - 24-6-</p>	<p><u>I dati Arpa non conteggiano i 1.000 e più studenti</u> che vengono da fuori città e che frequentano ogni giorno l'ITC Belotti.</p>

<p><b>ESPOSIZIONE SITI SENSIBILI</b></p> <p>Nelle previsioni, <u>solo la scuola elementare di Orio</u> al Serio risultava <u>all'interno delle zone di rispetto</u>: in merito il V.I.A. disponeva che:  <i>"...dovrà essere previsto un monitoraggio acustico periodico e annualmente dovrà essere <u>data adeguata informazione agli insegnanti e agli alunni</u> della scuola, anche <u>ai fini didattici e pedagogici</u>, sull'inquinamento acustico e sui sistemi di prevenzione e limitazione di esposizione personale".</i></p>	<p>Nella situazione attuale, invece, sono stati inseriti <u>in zona di rispetto e/o in area a rischio ben 8 istituti scolastici</u>: 3 scuole materne, 2 scuole elementari, 2 scuole medie, un istituto tecnico commerciale (il Belotti conta più di mille studenti!).</p>	<p>2010</p> <p>V.I.A., pag.23</p>	<p>Per legge le <u>scuole</u> sono "<u>siti sensibili</u>", protetti, dove <u>il rumore non può superare i 40- 50 dB di LVA</u>.</p> <p>Le disposizioni per la scuola di Orio saranno estese ora anche agli altri istituti?  <b>La popolazione scolastica esposta</b> ad inquinamento acustico/atmosferico conta più di <b>2.000 studenti!</b></p>
<p><b>PIANO DI RISCHIO</b></p> <p>Nel capitolo 8.1 del PSA "Elementi di rischio a terra" si legge: <i>"Effettivamente le statistiche dimostrano che solo il 5,2% degli incidenti avviene in fase di crociera, mentre il 28,7% avviene in fase di decollo e di salita iniziale e il 41,1% nelle ultime fasi di avvicinamento e di atterraggio. ..."</i>  <u>L'attività aeroportuale comporta dei rischi</u> che non possono essere sottovalutati: l'art.707 del Codice della Navigazione ravvisa la necessità di elaborare i piani di rischio. Il Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, al capitolo 6 recita che <i>"...i Piani di rischio hanno lo scopo di rafforzare i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti... e garantire la possibilità di intervento del servizio di soccorso...in caso di incidente aereo..."</i>  <i>... Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono previsti vincoli precisi, al fine del 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"...</i></p> <p>In particolare, <b>nella zona C di rischio</b> (la più esterna) <b>devono essere evitati insediamenti ad elevato affollamento, obiettivi sensibili</b>, ecc. Può essere prevista solo una modesta funzione residenziale.</p>	<p>Il <u>Piano di rischio</u> approntato dal <b>Comune di BG</b> nel 2008 è stato <b>approvato da ENAC</b> nel 2012 ed <u>copre un'area molto più vasta del previsto</u>, sia per la modifica delle rotte che per l'emendamento n. 8 del 21-12-2011 al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.</p> <p>Nel marzo 2012 il <b>Comune di BG</b> ha avviato la <b>procedura di VAS per la variante 007 al PGT, necessaria per recepire il Piano di rischio e le curve isofoniche</b>.</p> <p>Nel documento di scoping della VAS si legge che il Piano di rischio " <i>indica le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nelle direzioni di decollo ed atterraggio degli aerei sono individuate in settori omogenei o zone di tutela...</i>". A tale proposito si rileva che la mappa riportata a pag. 12 del documento stesso evidenzia invece che le <u>curve di isorischio non seguono la direzione dell'attuale rotta di decollo sulla città, ma si dividono in due rami</u>, uno verso sud e uno verso nord. In tal modo <u>le aree a rischio di incidente si estendono molto più rispetto</u> a quanto succederebbe in presenza di un'unica curva di isorischio coincidente con la rotta di decollo, come d'altronde già previsto nel piano di rischio del <b>2008</b>.</p> <p>Tale soluzione è già operativa <b>per le aree ad est</b> dello scalo, dove <b>la curva di isorischio coincide con la rotta di decollo/atterraggio</b>, che è la <b>naturale continuazione dell'asse pista</b>. La soluzione del problema è il ripristino della vecchia rotta di decollo su Bergamo, che farebbe coincidere la curva di isorischio con aree di territorio meno antropizzate; diminuirebbe l'inquinamento acustico sulle aree residenziali attualmente più penalizzate ed escluderebbe dal rischio la quasi totalità dei siti sensibili del quartiere di Colognola.</p> <p><b>L'ostello di S. Sisto, la casa di riposo</b> in area ex-Franchi, il <b>supermercato Famila</b> in area ex-Molini Moretti ricadono tutti nell'area di tutela C. Perché non si è impedita la loro costruzione, dato che già nel 2008 si sapeva che sarebbero ricaduti in area ad elevato rischio aeroportuale? <b>Quali le funzioni di ENAC in tali circostanze?</b> Il Comune di BG ha riferito che nelle aree "critiche" veniva chiesto l'ok di Enac prima di concedere licenze edilizie. Ma allora i conti non tornano: l'ente lascia costruire, poi approva un piano di rischio in cui le limitazioni e le relative tutele si applicano solo alle nuove opere?</p> <p>All'interno delle aree di rispetto A, B e C e delle aree di tutela A, B, C e D del Piano di rischio vi sono molti <u>siti sensibili</u> (scuole, parchi, centri di aggregazione, case di riposo e di cura, ecc.) <b>ed elementi di criticità del territorio</b> (distributori di benzina, casello autostradale, ecc.).</p>	<p>PSA pag.</p> <p>Vecchia mappa del rischio 2008</p> <p>Nuova mappa del Piano di rischio (vedi documentazione sul sito del Comune di BG)</p> <p>Documento di scoping della VAS, pagg. 8/c e 12</p> <p>ENAC - Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti – capitolo 6</p> <p>Codice della Navigazione – art. 707</p>	<p>La <u>nuova rotta</u> sulla città prevede una <u>virata a bassa quota</u> e crea forti preoccupazioni sulla sicurezza dei decolli: Orio è l'unico scalo in Europa con virata in decollo così bassa, ai limiti della ammissibilità.  <b>E' stato fatto tutto il possibile per tutelare la popolazione residente?</b>  <b>Nel 2005 un aereo in decollo da Orio al Serio è caduto</b> sul territorio di Azzano San Paolo, causando il decesso del solo equipaggio. <b>Quali sarebbero oggi le conseguenze di un eventuale incidente?</b>  <b>Perché le curve di isorischio non coincidono con la nuova rotta?</b>  La mappa evidenzia le curve di isorischio ad est dell'autostrada, mentre la rotta coinvolge soprattutto la parte ad ovest dell'arteria stradale.  <b>E' possibile che il rischio sia da una parte ed la rotta da un'altra?</b>  Per fare chiarezza <u>è indispensabile un controllo con i tracciati radar</u> che evidenziano la reale traiettoria dei voli.</p>

<p><b>MONITORAGGIO IMPATTO AMBIENTALE</b></p> <p>Le prescrizioni prevedevano un attento governo delle trasformazioni territoriali e una pianificazione rigorosa a tutela dell'ambiente. Fondamentale era ritenuto il continuo <u>monitoraggio dell'impatto ambientale</u> (salute, qualità dell'aria, inquinamento acustico, piano delle acque, controllo di suolo e sottosuolo, ecosistemi...)</p> <p>La Regione aveva fatto <u>proposte operative per la tutela della popolazione e l'attenuazione dell'impatto ambientale</u></p>	<p><u>Poco o nulla è stato fatto per approfondire gli effetti dell'inquinamento aeroportuale.</u></p> <p><u>Nelle aree più critiche</u> degli intorni aeroportuali (e forse anche nello stesso sedime) <u>mancano centraline fisse per rilevare l'inquinamento atmosferico.</u></p> <p>Con la nuova rotta, <u>le stazioni di rilevazione dell'inquinamento acustico non sono più in linea con le tracce al suolo delle traiettorie di decollo.</u></p> <p>Fino ad ora <u>non</u> sono stati <u>attuati interventi di mitigazione, se non in modo limitato, sporadico e poco visibile.</u></p>	<p>Relazione istruttoria Regione Lombardia</p>	<p><u>Bergamo è la settima città in Europa per inquinamento atmosferico</u></p> <p>Il monitoraggio della qualità dell'aria fatto con <u>centraline mobili ha solo l'effetto di ridurre il numero dei sorvoli nell'area interessata, nei giorni dei controlli.</u></p>
<p><b>SALUTE PUBBLICA</b></p> <p>Per la Regione lo <u>studio</u> di impatto ambientale risultava <u>incompleto nella valutazione degli effetti sanitari dovuti all'inquinamento acustico e atmosferico.</u></p> <p>Nel paragrafo 4.2.6 della Delibera della Regione Lombardia "salute pubblica, radiazioni", si legge: <i>"la componente salute pubblica non è stata specificamente trattata nello studio (SIA)... <b>Resta perciò aperto il tema della conoscenza del modo in cui il macrosistema potrà evolvere in funzione delle immissioni in atmosfera, in acqua e sul suolo a seguito della venuta a regime dell'aeroporto, e in relazione allo stato di salute della popolazione residente. Occorrerà pertanto che in fase di attuazione del Piano di sviluppo vengano condotte le attività di monitoraggio che sono indicate nel par. 10.2.4 della presente relazione</b>"</i></p>	<p>Le ripercussioni sulla salute pubblica degli aeroporti sono da tempo sotto osservazione: <u>studi condotti in altri paesi</u> sotto l'egida della Unione europea hanno evidenziato una <u>forte correlazione tra molte patologie ed il rumore</u> (ansia, ipertensione, malattie cardiovascolari, disturbi del sonno, etc.).</p> <p>La Delibera regionale aveva espresso indicazioni per approfondire gli effetti dell'attività aeroportuale sulla salute umana, richiamando uno studio ad hoc condotto dall'ASL di Varese, i cui contenuti stanno purtroppo confermando i dubbi sulle ricadute negative sulla salute.</p> <p>Ad oggi uno <u>studio epidemiologico sulla popolazione non è stato effettuato.</u></p> <p>All'inizio del 2012, i giornali locali riferiscono però che <u>Sacbo ha incaricato l'ASL di BG</u> di avviare un'indagine epidemiologica sulla popolazione.</p> <p>Vedi art. 7 della convenzione ASL-Sacbo</p>	<p>Relazione istruttoria Regione pag.22</p> <p>Giornali locali</p> <p>Convenzione ASL-Sacbo 2012</p>	<p>Lo studio S.E.R.A. per Ciampino, lo studio del medico-epidemiologo Eberhard Greiser promossa dal Ministero dell'Ambiente in Germania, le perizie effettuate per la sentenza di Quintavalle, le ultime indagini fatte a Casirate Sempione per valutare gli effetti dell'inquinamento del traffico aereo di Malpensa destano <u>molte preoccupazioni</u> in chi vive in prossimità del Caravaggio, soprattutto perché nella bergamasca il riciclo d'aria è reso più difficile che altrove dalla presenza delle montagne.</p> <p>L'auspicato <u>studio epidemiologico</u> dovrebbe prendere in considerazione anche le <u>conseguenze</u> che determinano <u>sulla salute umana</u> (e per l'ambiente) <u>le sostanze generate dalla combustione di tonnellate di cherosene</u>, al fine di chiarire se le stesse influiscono sul numero dei tumori di cui <u>Bergamo</u> detiene un triste primato: <u>è la seconda città in Italia per patologie tumorali.</u></p>

<p><b>INTERVENTI MITIGAZIONE AMBIENTALE</b></p> <p>Il V.I.A. prevedeva l'opzione <b>delocalizzazione</b> per i residenti nella zona B e l'installazione di <b>infissi antirumore e di impianti di condizionamento estivo</b> (+ copertura spese di gestione) per tutti i residenti in zona A. Erano previsti <b>stanziamenti di fondi per opere di monitoraggio e di mitigazione ambientale</b></p>	<p><b>L'assenza delle curve isofoniche ha impedito</b> (in zona A) e rallentato (in zona B) tali <b>interventi di mitigazione</b>.</p> <p>Nel 2012 Sacbo ha messo a disposizione 20 milioni di € per opere di mitigazione ma, 18 mesi dopo la definizione delle curve <b>poco o nulla è stato fatto</b>. I giornali riferiscono di una prossima <b>insonorizzazione delle scuole</b> (cinque), nell'estate 2012.</p>	<p>V.I.A., pag. 23</p> <p>Relazione istruttoria, pag.27</p>	<p>Nell'area ad Est dello scalo, <b>in zona B</b>, dove i cittadini avrebbero diritto alla delocalizzazione, <b>si sta provvedendo all'insonorizzazione</b>. <b>Ma il VIA prevede per tale area la delocalizzazione. Soldi sprecati ???</b></p>
<p><b>RISPETTO PRESCRIZIONI</b></p> <p>Il Ministero dell'Ambiente aveva disposto che le <b>verifiche di ottemperanza</b> delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nel V.I.A. e nella Delibera regionale fossero soggette a verifica di ottemperanza <b>da parte della Regione Lombardia</b>.</p> <p>La Regione Lombardia aveva ritenuto opportuno proporre l'avvio di un <b>Accordo procedimentale tra Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Trasporti, Regione Lombardia e Provincia di Bergamo</b> con le seguenti <b>finalità</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• esercitare <b>l'alta sorveglianza sulle prescrizioni</b> stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale</li> <li>• <b>avviare gli approfondimenti di carattere ambientale</b> ed assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi ed ai sistemi di monitoraggio e controllo</li> </ul>	<p>Dal 2003 ad oggi <b>non risulta che gli Enti preposti abbiano effettuato le verifiche di ottemperanza richieste con la dovuta diligenza</b>: ne è prova il fatto che la maggior parte delle prescrizioni e raccomandazioni sono state disattese.</p> <p>Dal 2004 il <b>sistema di monitoraggio del rumore è passato dalla Provincia a Sacbo</b>. Arpa si limita a certificare il buon funzionamento delle centraline. <b>Sacbo, per legge, è controllato e controllore di sé stessa</b>.</p> <p>Negli ultimi mesi i giornali locali, a caratteri cubitali, pubblicizzano <b>"Aumentano i voli, diminuisce il rumore"</b>: i dati delle centraline, ora disallineate rispetto alla nuova rotta, sembrano confermare ciò, ma autorevoli centri studi e tecnici del settore ribadiscono che <b>il rumore dipende dal numero degli aerei in transito, dal loro tipo e dalle procedure applicate per decollo/atterraggio</b>. Al Caravaggio nulla è cambiato, sono solo aumentati i movimenti. Vedi note tecniche di Aerohabitat.</p> <p>A tutela dei cittadini, <b>è indispensabile che i dati</b> relativi all'inquinamento elaborati dalla società di gestione dello scalo <b>siano "certificati"</b> con controlli a campione effettuati <b>da tecnici indipendenti</b>.</p>	<p>V.I.A., pag.24</p> <p>Delibera R.L. pag.4</p> <p>Centro Studi Aerohabitat</p> <p>Giornali locali</p>	<p>Sul sito di Aerohabitat, in data 9 febbraio 2012, si legge: <b>"...che l'equazione più voli possano realizzare meno rumore è un falso..."</b> e in data 7 aprile 2012: <b>"...Ma sono dati davvero rispondenti al volato?... una situazione assolutamente unica... gli interrogativi non mancano. Quali potrebbero essere le cause? Per quali ragioni le centraline segnalano questi dati? Una analisi in grado di rendere trasparente i dati è possibile, ma necessitano parametri di riferimento che SACBO non rende fruibile....Nelle considerazioni preliminari la stessa SACBO ricorda come "i giorni di misurazione sono stati ritenuti validi nel caso in cui l'acquisizione abbia permesso l'individuazione completa dei movimenti notturni ed almeno del 75% dei diurni al quale è sensibile la postazione". Anche la nota che rimanda "all'alta percentuale di correlazione evidenzia un possibile scarto tra i voli reali e quelli effettivamente registrati dalla rete di monitoraggio. Quali sono i voli che non sono stati rilevati? Ecco il punto chiave: è possibile che il 25% dei voli non siano stati conteggiati? ... La trasparenza dei dati è un</b></p>

			<u>tra riguardo ineliminabile, per i cittadini e, in modo particolare, per la SACBO".</u>
<p><b>VOLI NOTTURNI</b></p> <p>Il PSA aveva previsto per il 2015 30 movimenti a notte (16 arrivi + 14 partenze).</p> <p>I voli notturni sono regolati dal DPR 11 dicembre 1997, n. 496, Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili e dal D.P.R. 9/11/1999, n. 476 che riguarda il divieto di voli notturni nell'arco dalle 23.00 alle 06.00.</p> <p>Dopo tanti anni dall'emanazione dei suddetti decreti, nel 2011, il Ministero dell'Ambiente ha espresso il suo "parere" in merito ai voli notturni, precisando che sono legittimi solo <u>"...ove venga accertato, dagli organi di controllo competenti, il non superamento nella zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A)Lvan", fatto salvo l'agibilità dell'aeroporto per consentire i voli di Stato, sanitari e di emergenza, sono vietati i movimenti aerei civili negli aeroporti civili e militari".</u></p> <p><b>In una prima formulazione dei decreti (art.5) erano stati esclusi i due aeroporti di Milano Malpensa (nella cui circoscrizione ricade anche Orio al Serio) e di Roma Fiumicino.</b></p> <p>La questione ha dato spazio a numerosi ricorsi al TAR, con risposte contraddittorie e col risultato che non è mai stato adottato nessun divieto, su nessun scalo (salvo Ciampino).</p>	<p>I dati relativi ai voli notturni dell'aeroporto di Orio al Serio non sono resi noti, ma la testimonianza dei residenti nelle aree ad est dello scalo conferma i dati delle previsioni.</p> <p>Nel link del sito di Sacbo <a href="http://www.sacbo.it/Editorial/newsCategoryViewProcess.jsp?editorialID=4893&amp;currentMenu=2189">http://www.sacbo.it/Editorial/newsCategoryViewProcess.jsp?editorialID=4893&amp;currentMenu=2189</a> sono riportati i voli "ulteriormente" autorizzati tra le 23 e le 06, gran parte dei quali sulla città.</p>	<p>PSA</p> <p>DPR 11 dicembre 1997, n. 496</p> <p>D.P.R. 9/11/1999, n. 476</p>	<p>Adesso che, finalmente, il Ministero dell'Ambiente ha emanato un parere, peraltro del tutto scontato, ogni ambiguità interpretativa dovrebbe venir meno: <u>i due decreti hanno piena validità.</u></p> <p>Ora tocca alle commissioni aeroportuali <u>applicare la legge, cancellando i voli notturni o verificando il non superamento dei 60 dB(A)Lvan in zona A.</u></p> <p>Stavolta i dati del rumore notturno devono essere resi pubblici, permettendo una verifica da parte di soggetti terzi.</p> <p>Cambierà qualcosa per i voli notturni del Caravaggio o il <b>parere del Ministero sarà impugnato, magari con un ricorso al TAR?</b> (rif. Aerohabitat maggio 2012)</p>

**Nel nostro Paese esistono regole precise a tutela dell'ambiente e del territorio,** l'avvio della VAS ne è una prova, come lo sono state in passato il Decreto di VIA del 2003, la Conferenza dei servizi del 2004 e le varie delibere regionali, comunali e provinciali che hanno riconosciuto la compatibilità ambientale ed urbanistica al Piano di Sviluppo del "Caravaggio", **ma spesso le scelte operative** attraverso cui si concretizzano i piani autorizzati, **stravolgono le previsioni, mettendo a rischio l'ambiente e calpestando i diritti** di molte persone, **col pretesto che le "tutele" di legge valgono solo per le nuove opere** e le nuove attività. E' **come se l'esistente non contasse nulla** e le comunità già insediate sul territorio potessero correre quei rischi che sono invece evitati alle nuove costruzioni.

Anche a Bergamo, **lo sviluppo esponenziale dell'aeroporto di Orio al Serio ha completamente stravolto le previsioni e le preoccupazioni che gli effetti per il territorio e l'ambiente siano più negativi di quelli ipotizzati aumentano giorno dopo giorno.**



Nel 2003 il Decreto di **VIA aveva espresso parere favorevole alla compatibilità ambientale** dello scalo di Orio al Serio, **a condizione che fossero rispettate precise prescrizioni**, gran parte delle quali sono state disattese. Si è permesso che molti spazi verdi a sud della città fossero edificati; i famosi “corridoi di sorvolo” si sono ristretti mentre il crescente traffico aereo ha orientato i suoi decolli soprattutto verso Bergamo, perché le zone ad est devono sopportare il grave peso dei voli notturni e di tutti gli atterraggi.

**Le numerose inadempienze del passato si sarebbero comunque potute sanare** al momento dell'approvazione delle curve isofoniche da parte della Commissione aeroportuale, dove **si doveva tener conto della** profonda **differenza** esistente **tra la mappa acustica** (o impronta acustica o curve isofoniche) e la zonizzazione acustica.

La prima è una **fotografia del rumore aeroportuale che c'è sul territorio**. E' costruita con un modello matematico di simulazione (= INM) che considera la tipologia di aerei che volano nello scalo, le procedure di decollo e atterraggio, le motorizzazioni, le condizioni climatiche, l'orografia del suolo, ecc.).

La **zonizzazione acustica** è invece l'operazione con cui **si disegnano le curve isofoniche sulle mappe, al fine di rispettare la normativa sul rumore ed i piani di governo del territorio esistenti** e regolarmente approvati dai Comuni degli intorno aeroportuali.

**Se la mappa acustica**, che esprime il rumore esistente sul territorio, **è più estesa rispetto a quanto prevede la legge** (per BG valgono ovviamente le prescrizioni del Decreto di VIA ed il Piano di Governo del Territorio), **è compito della zonizzazione indicare dove al massimo possono arrivare le curve**, al fine di tutelare le abitazioni e gli altri siti sensibili.

Il Comune di Orio al Serio ha infatti preferito includere l'area sud del paese in zona A anziché in zona B, al fine di garantire un clima acustico adeguato alle abitazioni insediate da lungo tempo su quelle porzioni di territorio. La legittimità della scelta è avallata dalla sentenza del **TAR Toscana**, Sez. II, n. 6724 11 dicembre 2010, secondo cui: **“le scelte inerenti la classificazione sono espressione di discrezionalità tecnica che va ancorata all'accertamento di specifici presupposti di fatto, tra i quali, in primo luogo, il preuso del territorio, al fine di non sacrificare le consolidate aspettative di coloro che si sono legittimamente insediati”**. **IN NETTO CONTRASTO CON TALE PRONUNCIAMENTO È STATO L'OPERARE DEL COMUNE DI BERGAMO CHE NON HA SALVAGUARDATO IL POPOLOSO QUARTIERE DI COLOGNOLA ED I SUOI OBIETTIVI SENSIBILI, NONOSTANTE LE MAPPE PREVISIONALI AL 2005 E AL 2015 LO ESCLUDESSERO COMPLETAMENTE DALLE ZONE DI RISPETTO.**

L'art. 5 D.M. Ambiente 31 ottobre 1997 “Piani regolatori e di sviluppo aeroportuale” recita: “In caso di non coincidenza dei piani regolatori comunale, con i piani regolatori e di sviluppo aeroportuali e le deliberazioni delle commissioni previste dall'art. 5 del decreto ministeriale del 31 ottobre 1997, il Ministero dei Trasporti e della navigazione, d'intesa con il Ministro dell'ambiente, ovvero le regioni o le province autonome interessate, convocano un'apposita conferenza dei servizi, ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n.241 e successive modificazioni ed integrazioni”.

Purtroppo per il Caravaggio è prevalsa la tesi che la zonizzazione equivale alla mappa acustica, ma non è così: **l'ANCAI** (Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani), in un convegno svoltosi l'11 settembre 2010, **ha ribadito che: “...la corretta zonizzazione acustica non può essere la riproposizione della impronta acustica ma deve tener conto (come previsto dalle norme italiane ed europee) dei piani urbanistici vigenti ...”**

Se il Comune di Bergamo ratificherà la zonizzazione, approvando la Variante 007 al PGT, saranno le case che rientrano nelle aree di rispetto e di tutela a diventare fuorilegge e a non avere più alcun diritto: ci sarà una sorta di **“servitù” del territorio nei confronti dell'aeroporto.**