

Al MINISTERO DELL'AMBIENTE e della tutela del territorio e del mare
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Al MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
P.le Porta Pia, 1
00198 ROMA

Alla REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità
P.zza Città di Lombardia,10
20124 MILANO

e p.c. All' ISPRA
via Vitaliano Brancati, 48
00144 ROMA

Al TAVOLO DEI SINDACI
c/o Comune di Orio al Serio
via Locatelli,20
24050 ORIO AL SERIO (Bergamo)

Bergamo, 25/03/2013

oggetto: *limiti operativi traffico aeroportuale Orio al Serio*

Vista la nota pervenuta dalla Direzione generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (U.prot. DVA-2013-0005129 del 26/02/2013), in risposta alla "*richiesta di chiarimenti in merito al numero di movimenti indicati nel decreto VIA relativo all' aeroporto di Orio al Serio, formulata dai comuni di Bergamo ed Orio al Serio*" e rilevato che in essa si afferma che il decreto VIA n. 577 del 4.11.2003 "*non contiene alcuna disposizione, nel quadro prescrittivo, relativa al tetto massimo del numero dei voli*" nello scalo di Orio al Serio (Bergamo); **ci permettiamo di segnalare le due interpretazioni, completamente opposte che la sua lettura ha determinato.**

Sulle pagine del più diffuso e autorevole giornale locale, la società di gestione dello scalo (SACBO) sostiene che la nota ministeriale è la conferma formale che non esistono limiti ad un ulteriore sviluppo dell'attività aeroportuale (cfr L'eco di Bergamo 9 marzo 2013: "*Il limite dei voli per l'aeroporto non è vincolate. Lo dice il parere del Ministero dell'Ambiente. Sacbo soddisfatta*"). Tale interpretazione preoccupa i Sindaci degli intorni aeroportuali, che avevano inviato a Sacbo formale diffida per chiedere il rispetto del limite di 68.0570 movimenti annui, riconosciuto fino al 2010 in tutti i documenti ufficiali delle Istituzioni.

La chiave di lettura dei Comitati aeroportuali locali è invece ben diversa: la nota in oggetto non è l'autorizzazione ad un ulteriore incremento del traffico aereo di Orio, bensì la semplice precisazione che nel Decreto di VIA non sono esplicitati limiti allo sviluppo di Orio, perché il compito di chi lo ha redatto era solo quello di certificare la compatibilità ambientale degli scenari del Piano di Sviluppo Aeroportuale del 2002 (PSA), dove è scritto chiaramente il numero massimo dei movimenti aerei ipotizzati dal piano e autorizzati, con una complessa procedura, dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Se così non fosse, la rispo-

sta del Ministero, ancorché firmata dal direttore generale, sarebbe **palesamente in contrasto con quanto affermato nella documentazione prodotta a corredo dell'espressione di parere favorevole al VIA, nonché con quanto nel merito affermato in atti ufficiali**, anche di provenienza ministeriale, quali:

- **Deliberazione n. VII/12554 del 28.03.2003 della Giunta della Regione Lombardia:** in essa si esprime il parere favorevole al PSA, ma si legge che tale Piano “ è calibrato su previsioni di sviluppo quantificate in 1.515.000 passeggeri e 285.000 t di merci al 2005, e 2.500.000 passeggeri e 360.000 t di merci al 2015”; più oltre si prende atto che *"la collocazione dello scalo in un delicato contesto territoriale e ambientale richiede e consiglia di identificare, anche per approssimazioni successive durante l'attivazione del piano stesso, la soglia massima che la struttura potrà raggiungere nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio"*;
- **Decreto VIA n. 677 del 04/11/2003 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio:** nelle valutazioni esposte in premessa (alla pag. 20) si evidenzia che *" le simulazioni del rumore aeroportuale sono state svolte per lo scenario attuale di traffico (anno 2000) e per gli orizzonti temporali 2005 e 2015, considerando le ipotesi di incremento di traffico delineate dal piano di sviluppo aeroportuale"*; più oltre (pag. 24), nella parte riservata alle prescrizioni del Ministero, si legge: *" dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia riportate nelle premesse"*;
- **Delibera n. 507 della Giunta Provinciale di Bergamo del 23/09/2004:** in essa, mentre si esprime parere favorevole al Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Orio al Serio, viene in premessa espressamente precisato che *" il piano di sviluppo aeroportuale prevede la crescita dell'attività aeronautica entro il limite di 6.174.000 unità traffico, in conformità alle linee di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo"*;
- **Verbale della Conferenza dei Servizi tenutasi il 29.09.2004 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:** in premessa viene attestato che *"il piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo - Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto dei limiti fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aereo portuale lombardo"*;
- **Decreto con Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al PSA (2005)** , inviato a tutte le pubbliche amministrazioni interessate dal piano stesso, nonché ad enti e pubbliche istituzioni aeroportuali, dopo l'emanazione del già citato decreto VIA del Ministero dell'Ambiente: alla pag. 3 del documento si legge: *" il PSA, 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"*;

Il fatto che la nota del Ministero dell'Ambiente del 26 febbraio u.s. precisi che spetta alla società di gestione il compito di valutare se *"...le ipotesi alla base degli scenari prospettati alla fine delle valutazioni ambientali siano cambiate..."* e di *"...evidenziare e valutare se tali differenze possano comportare variazioni significative sugli impatti ambientali..."* ha suscitato molte perplessità, non solo perché **il controllato è autorizzato ad essere controllore di sé stesso**, ma soprattutto perché la normativa vigente prescrive che, se lo sviluppo del traffico aeroportuale si discosta da quanto previsto nel PSA in essere e autorizzato dalla VIA,

deve esserne elaborato uno nuovo, da assoggettare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Già oggi gli scostamenti tra quanto previsto dal PSA 2002 e la realtà attuale sono molto significativi:

- **Il traffico ipotizzato** nei S.I.A, P.S.A. e V.I.A. era prevalentemente cargo e charter, mentre ora incide maggiormente quello dedicato al trasporto passeggeri, con le inevitabili conseguenze negative sull'ambiente prodotte dal traffico veicolare indotto.
- **Gli aerei previsti** erano di piccolo tonnellaggio, mentre oggi si utilizzano velivoli sempre più grandi.
- **L'area geografica interessata** è stata profondamente modificata rispetto a quanto prevedeva il Piano di Sviluppo, andando a interessare alcuni quartieri del Comune di Bergamo ed altri Comuni dell'hinterland precedentemente (e formalmente) esclusi dalla prevista Zonizzazione. (E' tuttora pendente un ricorso al TAR contro la zonizzazione acustica approvata nel novembre 2010).
- **La popolazione residente assoggettata a impatto acustico superiore a 60 LVA** prevista al 2015 in 2.673 unità, ad oggi è superiore alle 7.500 unità, prevalentemente residente nelle aree che non dovevano essere incluse negli intorni aeroportuali.
- Le **Unità di Traffico** trasportato che il Piano di Sviluppo indicava in 6.174.650 (ed esplicitamente **indicate come limite allo sviluppo di Orio dal Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**), al 31 dicembre 2012 ammontavano a 10.060.770 unità: **il 62,94% in più.**
- Le previsioni facevano riferimento a 187,86 **movimenti aerei** al giorno che, annualmente, risultano 68.570. I movimenti effettivi nel 2012 sono stati 74.220: **l'8,24% in più.**
- La nuova rotta sulla città prevede una **virata a bassa quota che crea forti preoccupazioni sulla sicurezza dei decolli**: ad oggi non è stato ancora approvato il Piano di rischio aeroportuale, ma si sa che coinvolgerà interi quartieri e paesi, con i numerosi siti sensibili ivi localizzati.
- Le prescrizioni indicavano la necessità di **ridurre progressivamente le aree** interessate dall'impatto ambientale, mentre nel tempo è accaduto esattamente il contrario. Del resto, se il traffico aereo aumenta, riesce difficile credere che esso non abbia ricadute sempre più pesanti sul territorio e sulla qualità di vita della popolazione, dato che lo scalo dista solo 3.000 metri dal centro di **Bergamo**, città che risulta essere **tra le più inquinate d'Europa (settimo posto) e che è al primo posto in Italia per patologie tumorali.**

In tale contesto ci si chiede quale sia stato il ruolo della Regione Lombardia, cui il decreto di VIA 2003 assegnava il compito di verificare l'ottemperanza delle prescrizioni e raccomandazioni in esso contenute. Nel nostro Paese esistono regole precise a tutela del territorio e dell'ambiente e, anche per lo scalo bergamasco erano stati creati tutti i presupposti per garantirne la compatibilità ambientale, ma qualcosa non ha funzionato. Il superamento del tetto massimo di unità di traffico e di movimenti aerei annui ha compromesso quel "*ragionevole equilibrio*" tra territorio e aeroporto, cui fa riferimento il Decreto ministe-

riale di VIA e sta generando preoccupanti tensioni perché i cittadini che vedono accrescere ogni giorno disagi e rischi, sono sempre più preoccupati per le prevedibili ripercussioni sulla loro salute, come ampiamente dimostrato da numerosi studi scientifici. **Non porre limiti al numero dei voli significa dichiarare platealmente che non si tiene in alcun conto la salvaguardia del territorio e la tutela dei diritti dei cittadini.** Occorre che le Istituzioni intervengano subito per risolvere i problemi ambientali dello scalo di Orio al Serio, perché quando le situazioni si incancreniscono, correre ai ripari è molto più difficile.

Dato che gli scenari ipotizzati nel PSA 2002 sono profondamente cambiati, in assenza di un nuovo PSA e della VAS,

SI CHIEDE

di conoscere se e quali provvedimenti le Istituzioni intendono assumere per garantire il rispetto dei limiti indicati nei documenti citati (in particolare nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - 2005) **e delle prescrizioni imposte nel VIA** e nella Delibera n. VII/12554 del 28.03.2003 della Giunta della Regione Lombardia, **al fine di tutelare gli ambiti territoriali e l'ambiente.**

Per poter valutare come sia possibile coniugare un ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio e la salvaguardia dei diritti di molti cittadini, gradiremmo che nella Vs risposta fosse anche precisato quali azioni di vigilanza e controllo sono state sinora messe in atto per garantire il rispetto delle prescrizioni che hanno condizionato il rilascio della Valutazione di Impatto Ambientale per il "Caravaggio", gran parte delle quali sono state attivate con inspiegabile ritardo, altre sono ancora disattese o addirittura negate.

Ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.

I componenti del Coordinamento Comitati aeroportuali bergamaschi

Associazione Colognola per il suo futuro

Cassinone Senza Confini

Comitato Aeroporto Bergamo

Comitato Aeroporto di Levate

Comitato Aeroporto di Stezzano

Comitato Cittadini di Azzano S. Paolo per l'aeroporto

Comitato per un aeroporto differente Grassobbio

INDIRIZZO REFERENTI:

Gruppo Orio

Associazione Colognola per il suo futuro

Via A. Einstein,16 - 24126 Bergamo

www.colognolaperilsuofuturo.it - tel. e fax 035.315753