

Avv. Emanuela Beacco
Via Verdi n. 46
20035 Lissone (Mb)
Tel. 039/2262805
Fax 039/2455988

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA LOMBARDIA

SEZIONE DI BRESCIA

RICORSO

Nell'interesse di Legambiente OnLus, con sede in Roma, Via Salaria n. 403 (C.F. 80458470582), in persona del dott. Cosimo Damiano di Simine; dell'Avv. Alberto Cerati, quale presidente del Comitato Aeroporto di Bergamo, con sede in Bergamo, Via Locatelli, 40, nonché dei Sigg.ri Perazzani Biagina, nata a Bergamo il 26/01/1946 (C.F. PRZBGN46A66A794O), residente in Azzano S.Paolo (BG), V.Cremasca, 3; Galezzi Bruno, nato a Bergamo il 14/05/1952 (C. F. GLZBRN52E14A794K) e residente in Orio Al Serio (BG), V. Aeroporto, 7; Baldoni Angelo, nato a Roma il 08/12/1941 (C. F.BLDNGL41T08H501Q); Ravasio Gilberto, nato a Suisio il 17/10/1937 (C. F. RVSGBR37R17I997D) e Pesce Gabriella nata a Cagliari il 17/03/1949 (C. F. PSCGRL49C57B354O), Corti Mario, nata a Bergamo il 24/03/1948 (C.F. CRTMRA48C24A794U), Togni Maria Grazia, nata a Bergamo il 18/11/1953 (C.F. TGNMGR53S58A794P), Sala Antonia, nata a Azzano S.Paolo (Bg) il 07/09/1929 (C.F.SLANTN29P47A528G), Noris Milena, nata a Bergamo il 7/11/1963 (C.F. NRSMLN63S57A794J), Osio Elena, nata a Dalmine (Bg) il 04/04/1932 (C.F.SOILNE32D44D245E), Benaglia Cecilio, nato a Paladina (Bg) il 09/10/1930 (C.F.BNGCCL30R09G249O), Cividini Rosaria Maria, nata a Dalmine (Bg) il 01/03/1948 (C.F. CVDRRM48C41D245R), Cassia Luigi, nato a Bergamo il 01/06/1960 (C.F. CSSLGU60H01A794S), tutti residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 12; Quaglia Fabrizio, nato a Bergamo il 08/03/1980 (C.F. QGLFRZ80C08A794C), Sugliani Angela, nata a Bergamo il 28/08/1983

(C.F. SGLNGL83M68A794F), tutti residenti in Bergamo, V. G.B. Rampinelli, 1/E; Battaglia Carla, nata a Bergamo il 26/08/1955 (C.F.BTTCRL55M66A794Q), residente in Bergamo, V. Carso 7, Colombo Roberto, nato a Seriate (Bg) il 01/07/1980 (C.F.CLMRRT80L01I628P), residente in Bergamo, V. Carso 9, 15; Casadio Maria Pia, nata a Ravenna il 10/04/1935 (C.F. CSDMRP35D50H199X), residente in Bergamo, V. C. Minali, 13; Gentile Enrico, nato a S. Margherita Ligure (Ge) il 09/12/1955 (C.F.GNTNRC55T09I225Q), residente in Bergamo, V. C. Minali, 15; Baronchelli Elena nata a Bergamo il 18/04/1974 (C. F. BRNLNE74D58A794D), Milani Giuseppe nato a Bergamo il 13/08/1935 (C. F. MLNGPP35M13A794Z), Ghisalberti Maria Caterina nata a San Pellegrino Terme (Bg) il 01/09/1944 (C. F. GHSMCT44P41I079X) tutti residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 14; Bisleri Silvia, nata a Treviglio (Bg) il 12/08/1964 (C.F.BSLSLV64M52L400D) residente in Bergamo, V. Einstein, 3; Bonini Mario, nato a Cremona il 14/12/1943 (C. F. BNNMRA43T 14D150U), Dossi Giuseppina, nata a Bonate Sotto (Bg) il 04/07/1961 (C.F. DSSGPP61L44A962W), Vielmi Diego, nato a Bergamo il 15/07/1967 (C.F. VLMDGI67L15A794K) tutti residenti in Bergamo, V. Einstein, 7; Gilardi Giulia, nata a Alzano Lombardo (Bg) il 03/11/1943 (C.F. GLRGLI43S43A246H) e Leidi Alessandro, nato a Bergamo il 21/11/1936 (C.F.LDELSN36S21A794K) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 11; Fenili Giancarlo, nato a Bergamo il 28/08/1940 (C.F. FNLGCR40M28A794L), Alaimo di Loro Maria, nata a Trapani il 15/04/1939 (C.F. LMDMNN39D55L331A), Alaimo di Loro Luigi, nato a Racalmuto (Ag) il 04/01/1944 (C.F. LMDLGU44A04H148S), Scarpellini Felicina, nata a Urgnano

(Bg) il 29/10/1943 (C.F.SCRFCN43R69L502R), Bresciani Mario, nato a Bergamo il 11/02/1936 (C.F. BRSMRA36B11A794U), Arzuffi Silvia, nata a Rocca del Colle (Bg) il 07/08/1944 (C.F.RZFSLV44M47H397Z) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 16; Valenti Ornella, nata a Bivongi (Rc) il 17/06/1944 (C.F. VLNRL44H57A897O), Fumagalli Ornella, nata a Bergamo il 11/04/1952 (C.F. FMGRLL52D51A794E), Brena Angelo, nato a Bergamo il 26/06/1951 (C.F. BRNNG51H26A794D), Radaelli Alberto, nato a Ciserano (Bg) l'08/04/1940 (C.F. RDLLRT40D08C730H) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 18; Rillosi Claudio, nato a Bergamo il 10/09/1952 (C.F. RLLCLD52P10A794J) e Breviaro Fabrizia, nata a Bergamo il 12/03/1955 (C.F.BRVFRZ55C52A794D) entrambi residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 22; Perico Luigi, nato a Bergamo il 19/02/1943 (C.F.PRCLGU43B19A794K), Calderara Nidiola, nata a Pontida (Bg) il 09/02/1947 (C.F. CLDNDL47B49G864F), Mazzina Renza, nata a Colico (Co) il 14/06/1948 (C.F. MZZRNZ48H54C839N), Bovelacci Roberto, nato a Forlì il 25/08/1942 (C.F. BVLRR42M25D704M) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 33; Musco Loredana, nata a Roma il 22/11/1957 (C.F. MSCLDN57S62H501F), Pisanello Daniele, nato a Milano il 11/10/1961 (C.F. PSNDNL61R11F205T), Rondi Gabriele, nato a Bergamo il 17/06/1950 (C.F. RNDGRL50H17A794G) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 35; Pezzoni Giuseppe, nato a Legnano (Mi) il 16/04/1952 (C.F. PZZGPP52D16E514K), Scanzi Alberto, nato a Bergamo il 01/04/1951 (C.F.SCNLRT51D01A794Y) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 37; Rondi Giovanbattista, nato a Bergamo il 07/06/1946 (C.F. RNDGNB46H07A794J), Zuppardo Salvatore, nato a Catania il

25/05/1972 (C.F.ZPPSVT72E25C351P) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 39; Allazetta Giovanna, nata a Lessolo (To) il 25/12/1944 (C.F. LLZGNN44T65E551P), Rossini Giancarlo, nato a Livorno il 06/09/1940 (C.F. RSSGCR40P06E625X) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 41; Peano Cavasola Alberto, nato a Varese il 19/10/1946 (C.F.PNCLRT46R19L682N) residente in Bergamo, V. A. Einstein, 41/A; Pagani Mariagabriella, nata a Bergamo il 11/03/1940 (C.F. PGNMGB40C51A794H), Bresciani Antonio, nato a Zanica (Bg) il 23/09/1939 (C.F. BRSNTN39P23M147A) tutti residenti in Bergamo, V. A. Einstein, 57; Belotti Maria, nata a Stezzano (Bg) il 08/09/1948 (C.F. BLTMRA48P48I951S), Colnago Maria Camilla, nata a Bergamo il 29/05/1950 (C. F. CLNMCM50E69A794T), Colnago Ernestino, nato a Bergamo il 29/04/1957 (C.F. CLNRST57D29A794N); Frigeni Franco, nato a Bergamo il 19/10/1938 (C.F. FRGFNC38R19A794W); Insogna Euclide, nata a Melizzano (Bn) il 31/10/1948 (C.F. NSGCLD48R31F113Z); Limonta Roberto, nato a Bergamo il 21/03/1949 (C. F. LMNRRT49C21A794K); Rillosi Natalina, nata a Bergamo il 27/07/1950 (C.F. RLLNLN50L67A794Y), Salveti Giangiuseppe, nato a Almè (Bg) il 03/10/1949 (C. F. SLVGGS49R03A214Q), Pellegrini Graziella, nata a Ranica (Bg) il 05/08/1943 (C. F. PLLGZL43M45H176E), Pelliccioli Pietro nato a Alzano Lombardo (Bg) il 17/08/1947 (C.F. PLLPTR47M17A246K), Quadri Loredana nata a Bergamo il 07/10/1950 (C.F.QDRLDN50R47A794W) e Plebani Franco nato a Bergamo il 06/05/1945 (C.F. PLBFNC 45E06A794K) tutti residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 16; Scudeletti Cesare, nato a Bergamo il 03/07/1937 (C.F. SCDCSR37L03A794I), Bosio Giovanna, nata a Dalmine (Bg) il 28/03/1952

(C.F. BSOGNN52C68D245I), Arzuffi Augusto, nato a Seriate (Bg) il 25/01/1952 (C.F. RZFGST52A25I628C), Randazzo Francesco, nato a Sant'Agata di Militello (Me) il 01/04/1947 (C.F. RNDFNC47D01I199M), Cattaneo Maria Antonietta, nata a Bergamo il 26/01/1955 (C.F.CTTMNT55A66A794I) tutti residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 18; Seguini Gilberto nato a Bergamo il 17/06/1940 (C.F. SGNGBR40H17A794K), Beretta Ernesta nata a Bergamo il 24/12/1943 (C.F.BRTRST43T64A794Z), Tirone Emanuele, nato a Torre le Nocelle (Av) il 09/05/1943 (C.F. TRNMNL43E09L272I); Cornacchia Evelina, nata a Monteleone di Puglia (Fg) il 24/11/1947 (C.F. CRNVLN47S64F538H); Mazzone Enrico nato a La Spezia il 13/08/1952 (C.F. MZZNRC52M13E463A) tutti residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 7; Rota Alberto nato a Bergamo il 06/05/1944 (C.F. RTOLRT44E06A794S) Milani Carla nata a Bergamo il 04/01/1952 (C.F. MLNCRL52A44A794E) entrambi residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 9; Fossati Marinella nata a Milano il 05/07/1946 (C.F. FSSMNL46L45F205P), Ceruti Ornellamaria nata a Bergamo il 15/03/1943 (C.F.CRTRLL43C55A794I), D'agostino Filippo nato a Roma il 25/09/1943 (C.F.DGSFPP43P25H501U) tutti residenti in Bergamo, V. C. Linneo, 10; Brambilla Maurizio nato a Bergamo il 15/06/1960 (C.F.BRMMRZ60H15A794F), Paravisi Tiziana nata a Bergamo il 14/12/1959 (C.F.PRVTZN59T54A794O) TUTTI residenti in Bergamo, V.le E. Fermi, 8; Zigrino Carla nata a Bergamo il 18/02/1968 (C.F. ZGRCRL68B58A794K), Gatti Maria nata a Mornico al Serio (Bg) il 23/04/1947 (C.F.GTTMRA47D63F738S), Baronchelli Laura nata a Bergamo il 24/6/1971 (C.F.BRNLRA71H64A794L) tutti residenti in Bergamo, V.le E. Fermi, 10;

Mandalà Mario nato a Piana degli Albanesi (Pa) il 29/03/1970 (C.F. MNDMRA70C29G543D), Casanova Gloria nata a Bergamo il 23/11/1981 (C.F. CSNGLR81S63A794U), Casanova Tarcisio nato a Bergamo il 14/02/1946 (C.F. CSNTCS46B14A794P), Buzzi Caterina, nata a Canonica d'Adda (Bg) il 26/12/1947 (C.F. BZZCRN47T66B618C), Ardiani Elvezio nato a Verdello (Bg) il 09/07/1936 (C.F. RDNLVZ36L09L753Z), Moro Cecilia nata a Pescara il 15/06/1971 (C.F. MROCCL71H55G482P) tutti residenti in Bergamo, V.le E. Fermi, 11; Carminati Mariateresa nata a Bergamo il 18/01/1949 (C.F. CRMMTR49A58A794F) residente in Bergamo, V.le E. Fermi, 12; Manzolini Lucia, nata a Bergamo il 31/01/1954 (C.F. MNZLCU54A71A794U) e Petrò Gianmario nato a Bergamo il 13/01/1948 (C.F. PTRGMR48A13A794C) entrambi residenti in Bergamo, V. Carso, 9; Iannone Erika nata Monza (Mi) il 24/07/1981 (C.F. NNNRKE81L64F704Q) e Petrò Giovanni nato a Brescia il 19/12/1984 (C.F. PTRGNN84T19B157V) entrambi residenti in Bergamo, V. Carso, 3; Gelfi Maria Grazia, nata a Bergamo il 16/08/1949 (C. F. GLFMGR49M56A794S) e residente in Bergamo, V. Stezzano, 5; Frigeni Angelo, nato a Bergamo il 23/06/1961 (C. F. FRGNGL61H23A794F) e residente in Bergamo, V. Stezzano, 7; Ubiali Gianluigi, nato a Bergamo il 18/12/1942 (C. F. BLUGLG42T18A794T) e residente in Bergamo, V. Stezzano, 9; Gelfi Maria Grazia, nata a Bergamo il 16/08/1949 (C. F. GLFMGR49M56A794S) e residente in Bergamo, V. Stezzano, 5; Rondi Gianbattista, nato a Bergamo il 07/06/1946 (C.F. RNDGNB46H07A794J) e residente in Bergamo, V. Einstein, 39/H; Tirone Emanuele, nato a Torre Le Nocelle (Av) il 09/05/1943 (C. F. TRNMNL43

E09L272I) residente in Bergamo, V. C. Linneo, 7; Belotti Ravasio Maria, nata a Cividate al Piano (Bg) il 019/08/1938 (C. F. BLTMRA38M59C759T) residente in Bergamo, P.le della Scienza, 1; Votta Antonio Innocenzo, nato a Grassano (Mt) il 22/35/1935 (C. F. VTTNNN35T22E147R) residente in Bergamo, P.le della Scienza, 2; Casari Mario, nato a Bergamo il 01/06/1932 (C. F. CSRMRA32H01A794I); Berti Luigino, nato a Fondo (Tn) il 5/11/1929 (C. F. BRTLGN29SSS05D663K); Vitali Roberto, nato a Ciserano (Bg) il 01/01/1946 (C. F. VTLRRT46A01C730M) tutti residenti in Bergamo, P.le della Scienza, 3; Tappainer Alberta, nato a Rovereto (Tn) il 24/03/1948 (C. F. TPPLRT48C64H612F) residente in Bergamo, P.le della Scienza, 8; Casali Giovanni, nato a Bergamo il 10/07/1963 (C.F. CSLGNN63L10A794V), Rota Ornella, nata a Clusone (Bg) il 08/06/1964 (C.F.RTORLL64H48C800V), tutti residenti in Bergamo, V. Costantina, 1/C; Ferrari Lucia, nata a Pavia il 13/12/1944 (C.F. FRRLCU44T53G388X), Rota Graziano, nato a Ponte Nossa (Bg) il 23/01/1937 (C.F. RTOGZN37A23F941E), entrambi residenti in Bergamo, V. Costantina, 3; Baldassari Rosanna, nata a Lugo (Ra) il 07/03/1959 (C.F. BLDRNN50C47E730C), Mascadri Giuseppe, nato a Bergamo il 15/02/1947 (C.F. MSCGPP47B15A794A), entrambi residenti in Bergamo, V. Costantina, 3/A; Bacis Francesco, nato a Bergamo il 24/08/1933 (C.F. BCSFNC33M24A794L), tutti residenti in Bergamo, V. Costantina, 3/B; Gibellini Beatrice, nata a Bergamo il 13/04/1974 (C.F.GBLBRC74D53A794C), residente in Bergamo, V. Costantina,5; Daminelli Erika, nata a Ponte S.Pietro (Bg) il 10/12/1980 (C.F. DMNRKE80T50G856Q), Ubbiali Giovanna, nata a Mozzo (Bg) il 18/10/1949

(C.F.BBLGNN49R58F791V), tutti residenti in Bergamo, V. Costantina, 19; Boschioli Anna, nata a Bergamo il 11/03/1939 (C.F. BSCNNA39C51A794N), residente in Bergamo, V. Costantina, 19/4; Perico Maria, nata a Torre Boldone (Bg) il 21/03/1937 (C.F. PRCMRS37C61L251F), residente in Bergamo, V. Costantina, 19/5; Frasconi Elisa, nata a San Pellegrino Terme (Bg) il 15/04/1941 (C.F. FRSLSE41D55I079L), residente in Bergamo, V. Costantina, 19/6; Ronzoni Annamaria, nata a Bergamo il 02/09/1947 (C.F. RNZNMR47P42A794Z), Locati Ciliano, nato a Bergamo il 07/05/1946 (C.F. LCTCLN46E07A794L), Tosi Diego, nato a Bergamo il 11/04/1949 (C.F. TSODGI49D11A794A) e Vitali Luisella, nata a Stezzano il 22/04/1950 (C.F. VTLLLL50D62I951U), tutti residenti in Bergamo, V. Costantina, 23; Bruletti Mariagrazia, nata a Bergamo il 22/01/1948 (C.F. BRLMGR48A62A794Z), Orlandini Luciano, nato a Mozzo il 08/07/1950 (C.F.RLNLCN50L08F791F), Corna Alessio, nato a Bergamo il 30/08/1944 (C.F.CRNLS44M30A794X), tutti residenti in Bergamo, V. Costantina, 21; Bruletti Ricangela, nata a Bergamo il 19/05/1943 (C.F.BRLRNG43E59A794Q) e residente in Bergamo, V. Della Vittoria, 6/C; Artifoni Ivana, nata a Bergamo il 07/11/1960 (C.F. RTFVNI60S47A794Q), residente in Bergamo, V.le Caduti sul lavoro, 55; Benaglia Annunzio, nato a Bergamo il 20/7/1940 (C. F. BNGNNZ40L20A794H), Scarpanti Francesco, nato a Bergamo il 29/12/1943 (C.F. SCRFNC43T29A794D) entrambi residenti in Bergamo, V.le Caduti sul lavoro, 61; Facoetti Alfredo, nato a Bergamo il 16/10/1940 (C.F. FCTLRD40R16A794P) e residente in Bergamo, V.le Caduti sul lavoro, 59; Rota Luigi, nato a Bergamo il 14/09/1935 (C.F. RTOLGU35P14A794O) residente in Bergamo, V. dell' Azzanella,

1 e titolare di impresa individuale in Bergamo, V. C. Alberto 3; Villa Roberto, nato a Bergamo il 24/09/1947 (C.F. VLLRRT47P24A794E), Morosini Ornella, nata a Bergamo il 08/11/1950 (C.F. MRSRLL50S48A794G), Rota Stefano, nato a Stezzano (Bg) il 05/05/1958 (C.F. RTOSFN58E05I951D), Foglia Marianna, nata a Bergamo il 18/02/1970 (C.F. FGLMNN70B58A794O), Piazzini Ivano, nato a Bergamo il 19/07/1968 (C.F. PZZVNI68L19A794C) tutti residenti in Bergamo, V. dell'Azzanella, 1; Milani Miriam, nato a Bergamo il 07/08/1964 (C.F. MLNMRM64M47A794S), Tasca Eugenio, nato a Bergamo il 02/11/1958 (C.F. TSCGNE58S02A794K), Corna Eleonora, nata a Bergamo il 14/05/1970 (C.F. CRNLNR70E54A794J), Colleoni Elio, nato a Bergamo il 14/08/1968 (C.F. CLLLEI68M14A794E) tutti residenti in Bergamo, V. dell'Azzanella, 7; Ubiali Carla, nata a Bergamo il 19/03/1935 (C.F. BLUCRL35C59A794W), Regonesi Daniela, nata a Bergamo il 02/07/1970 (C.F. RGNDNL70L42A794D) entrambi residenti in Bergamo, V. dell'Azzanella, 8; Perico Ersilia, nata a Bergamo il 26/05/1936 (C.F. PRCRSL36E66A794N); Caironi Enrico nato a Bergamo il 08/11/1927 (C.F. CRNNRC27S08A794N); Caironi Maria nata a Bergamo il 28/12/1930 (C.F. CRNMRA30T68A794N) tutti residenti in Bergamo, V. Azzano, 12; Marchesi Claudio nato a Stezzano (Bg) il 09/12/1943 (C.F. MRCCLD43T09I951A), residente in Bergamo, V. G. Keplero, 3; Ferrari Lorenzo nato a Casalromano (Mn) il 26/09/1940 (C.F. FRRLNZ40P26B911Q), Teani Abele nato a Stezzano (Bg) il 20/06/1930 (C.F. TNEBLA30H20I951Y), Borace Angelo nato a Bergamo il 02/10/1946 (C.F. BRCNGL46R02A794U), tutti residenti in Bergamo, V. G. Keplero, 4; Menegazzo Armando nato a Taio (Tn) il

11/08/1941 (C.F. MNGRND41M11L033H), residente in Bergamo, V. G. Keplero, 9; Savoldelli Giulia nata a Bergamo il 20/05/1961 (C.F. SVLGLI61E60A794S), residente in Bergamo, V. G. Keplero, 11; Minali Rossella nata a Bergamo il 17/05/1964 (C.F. MNLRSL64E57A794E), residente in Bergamo, **V. Stezzano 7**; Petrò Angelo nato a Azzano S.Paolo (Bg) il 06/04/1932 (C.F.PTRNGL32D06A528E), residente in Bergamo, V. Carlo Alberto, 12; Osio Silvia nata a Bergamo il 09/10/1959 (C.F.SOISLV59R49A794W), residente in Bergamo, V. Carlo Alberto, 15; Olivari Leonella, nata a Clusone (Bg) il 04/04/1956 (C.F. LVRLLL56D44C800Q), residente in Bergamo, **V. Carlo Alberto,** 16; Cividini Antonio nato a Martinengo (Bg) il 05/11/1933 (C.F. CVDNTN33S05E987C), residente in Bergamo, **V. C. Minali,13**; Susani Luciano nato a Crema (Cr) il 11/04/1947 (C.F. SSNLCN47D11D142L) e Tedesco Giuseppina nato a Brescia il 09/10/1953 (C.F. TDSGPP53R49B157V), entrambi residenti in Bergamo, **V. C. Minali,17**; Oberti Paolo nato a Bergamo il 16/08/1966 (C.F. BRTPLA66M16A794K) , residente A Seriate e proprietario di un immobile ad uso commerciale sito in Bergamo , **V. A.Muzio, 1**; Poli Mariagabriella nata a Bergamo il 06/11/1940 (C.F. PLOMGB40S46A74Y), residente in Bergamo, **V. A. Muzio,** 1/c; Vanalli Giorgio nato a Bergamo il 06/02/1961 (C.F.VNLGRG61B06A794J), Babini Laura nata a Bergamo il 10/07/1962 (C.F.BBNLMR62L50A794Z), tutti residenti in Bergamo, V. A. Muzio, 7; Mangili Carlo nato a Bergamo il 08/01/1963 (C.F.MNGCRL63A08A794K), residente in Bergamo, V. A. Muzio,15; Grumelli Aristide, nato a Bergamo il 10/02/1960 (C.F.GRMRTD60B10A794G), Morzenti Luciano nato a Vilminore di Scalve (Bg)

il 05/08/1957 (C.F. MRZLCN57M05M050B), tutti residenti in Bergamo, V. S.Sisto, 32; Bisleri Laura nata a Treviglio (Bg) il 11/11/1968 (C.F.BSLLRA68S51L400Y), residente in Bergamo, V. Newton, 12; Corti Amelio nato a Bergamo il 12/03/1946 (C.F. CRTMLA46C12A794J), residente in Bergamo, V. Newton, 13; Finassi Luigia nata a Bergamo il 08/07/1929 (C.F. FNSLGU29L48A794E), residente in Bergamo, V. g. Mameli, 1/B; Novara Chiara nata a Crema (Cr) il 09/01/1973 (C.F. NVRCHR73A49D142N), residente in Bergamo, **V. G.Mameli, 9**; Orlandini Marianna nata a Bergamo il 04/07/1982 (C.F. RLNMNN82L44A794B), residente in Bergamo, V.Carso, 7; Breviario Giambattista nato a Bergamo il 02/01/1942 (c.F. BRVGBT42A02A794A) e residente in Bergamo, Via Costantina 3; Bonvini Gianna, nata a Castelnuovo Magra (Sp) il 16/10/1946- (C.F. BNVGNN46R56C240N) e residente in Bergamo Via Einstein 7; Zana Laura nata a Bergamo il 27/01/1940 (C.F. ZNALRA40A67A794U) e residente in Bergamo VIA LINNEO 14 ; Ghisi Cesarino nato a Foresto Sparso (Bg) il 13/11/1944 (CF GHSCRN44S13D697E) e residente in Bergamo VIA LINNEO 10; Zambetti Graziella nata a Casazza (Bg) l'1/05/1949 (C.F.ZMBGZL49E41B947T) e residente in Bergamo VIA LINNEO 10; Paravisi Giuseppina nata a Bergamo il 25/11/54 (C.F. PRVGPP54S65A794H) e residente in Bergamo Via dell'Azzanella 7 ; Quaglia Livio, nato a Bergamo il 26/03/48 (C.F. QGLLVI48C26A794P) e residente in Bergamo Via dell'Azzanella 7 ; Bossi Daniela nata a Bergamo l'8/08/62 (C.F. BSSDNL62M48A794B) e residente in Bergamo Ple della Scienza 1; Agostoni Silvio Angelo nato a Suisio (BG) il 20/10/54 (C.F. GSTSLV54R20I997R) e residente in Bergamo ple della Scienza 1

Febbraro Adriana nata a Gorizia il 10/09/51 (C.F. FBBDRN51P50E098Q) e residente in Bergamo VIA Einstein 11; Boschioli Giuseppina nata a Bergamo l'1/06/26 (C.F. BSCGPP26H41A794K) e residente in Bergamo VIA Costantina 19; Draghi Antonio nato a Cervesia (Pv) il 16/08/34 (C.F. DRGNTN34M17C551Q) e residente in Bergamo VIA EINSTEIN 11 ; Beretta Alberto nato a Bergamo l'1/08/45 (C.F. BRTLRT45M01A794G) e residente in Bergamo VIA LINNEO 10; Soggin Silvia nata a Mendrisio (Svizzera) il 26/11/59 (C.F. SGGSLV59S66Z133K) e residente in Bergamo, Via Minali 15; Bombardieri Ernesto nato a Bergamo il 22/03/45 (C.F. BMBRST45C22A794R) e residente in Bergamo, v Caduti sul lavoro 23; Giovannelli Fatma nata a S. Giovanni in Croce (CR) il 29/11/46 (C.F. GVNFTM46S69H918H) e residente in Bergamo, via Keplero 4; Oberti Mauro nato a Bergamo il 21/05/1974, (C.F. BRTMRA74E21A794O) e residente in Bergamo, Via Golgi, 12 ;Bussola Renata nata a Portici (Na) il 23/02/68 (C:f: BSSRNT68B63G902Y) e residente in Bergamo Via dell'Azzanella 1 ;Nava Emiliana nata a Bergamo il 15/12/58 (c.F. NVAMLN58T55A794D) e residente in Bergamo, via Mameli, 10; Donati Marina nata a Calcinate il 10/05/68 (C.F. DNTMRN68E50B393Z) e residente in Bergamo, via Mameli, 12/B ;Bani Silvio nato a Bergamo il 07/06/68 (C.F. BNASLV68H07A794T) e residente in Bergamo, via dell'Azzanella, 7 ;Carminati Gianpietro nato a Bergamo l'8/03/39 8C.F. CRMGPT39C08A794N) e residente in Bergamo, Via Newton 3 ;Martinelli Silvia nata a Roccapiemonte (Sa)il 03/11/43 (C.F. MRTSLV43S43H431Q), residente in Bergamo via Fermi, 11 Milani Edvige, nata a Bergamo il 03/04/48 (C.F. MLNDVG48D43A794I) e

residente in Bergamo, via Newton 13;Peano Cavasola Lorenzo nato a Milano 13/09/79 (CF. PNCLVZ79P13F205H) e residenten in Bergamo, via Costantina,19;Mascheroni Fulvia nata a Milano il 13/02/1948 (C.F. MSCFLV48B53F205T) residente in Bergamo, via Einstein, 41 rappresentati e difesi, giusta deleghe a margine ed in calce al presente atto, dagli Avv.ti Emanuela Beacco (C.F. BCCMNL75D50E063Z) e Claudio Colombo (C.F. CLMCLD64H18I625H), dall'Avv. Alberto Cerati del Foro di Bergamo (C.F. CRTLRT53D05A794P), da Valentina Carminati (C. F. CRMVNT81S41L388Z) ed elettivamente domiciliati presso lo studio dell'Avv. Grassi Simone Giuseppe in Brescia (C.F. GRS SNG61C16A794E), Contrada del Cavaletto, 23 (e-mail certificata cui inviare comunicazioni emanuela.beacco@pecordineavvocatimonza.mi.it)

Contro

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac)

nonché

Ministero dell'Ambiente, Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ARPA Lombardia, Comuni di Bergamo, Orio al Serio, Grassobbio, Seriate, Azzano San Paolo, Bagnatica, Brusaporto, Costa di Mezzate, Sacbo s.p.a. Enav (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) s.p.a., Alitalia (quale rappresentante dei vettori aerei).

PER L'ANNULLAMENTO, previa SOSPENSIONE, a) della zonizzazione acustica aeroportuale, approvata il 22 novembre 2010 dalla Commissione Aeroportuale e comunicato con nota del 20.12.2010 prot. 015739/CBG (doc. n. 1)

b) per quanto occorra dei verbali delle sedute della commissione aeroportuale del 27 ottobre, del 10 novembre e del 22 novembre 2010 (docc. nn. 2 e 3).

Le persone fisiche ricorrenti sono tutte residenti in alcuni comuni ubicati nelle immediate vicinanze dello scalo aeroportuale di Orio Al Serio (doc. n. 7 titoli di proprietà).

Alcuni dei ricorrenti (Sigg.ri Baldoni, Pesce, Bonini, Dossi, Belotti, Colnago Maria Camilla ed Ernestino, Frigeni, Insogna, Limonta, Rillosi, Salvetti, Plebani, Gelfi, Rondi e Tirone) abitano nel Comune di Bergamo, tra le vie Linneo, Stezzano, Einstein, nel quartiere c.d. di Colognola.

Essi, sono anche proprietari degli immobili nei quali risiedono (doc. n. 6).

Il Sig. Galezzi Bruno abita, invece, nel Comune di Orio Al Serio (BG), V. Aeroporto, 7; area direttamente a confine con lo scalo aeroportuale (doc. n. 7).

Come verrà nel proseguito meglio argomentato, i ricorrenti, persone fisiche, lamentano le conseguenze negative del traffico aeroportuale, in particolare la lesione del diritto fondamentale alla tutela della vita (privata e familiare) e dell'abitazione.

*** * ***

FATTO

Ai fini della comprensione delle doglianze oggetto del presente ricorso, è opportuno premettere una breve ricostruzione della storia dell'aeroporto civile di Orio Al Serio.

Lo scalo nato negli anni '30, è diventato dagli ultimi mesi del 2009 - grazie alla esponenziale crescita dei voli Low-cost - il quarto aeroporto in Italia per numero di passeggeri ¹. Il 3° scalo per volume di merce trasportata.

L'impianto, gestito da oltre un decennio dalla Società per l'aeroporto civile di Bergamo Orio al Serio (d'ora innanzi Sacbo S.p.a), si trova nel territorio di Orio, Grassobio e Seriate. A circa 5,5, km dal centro di Bergamo.

All' inizio del 2000, Sacbo ha presentato alle amministrazioni centrali un progetto di sviluppo aeroportuale per adeguare le infrastrutture alla crescente domanda legata al traffico merci e passeggeri, richiedendo la prescritta valutazione di impatto ambientale.

Con decreto di VIA del 4.11.2003 (doc. n. 4) il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le attività culturali, esprimeva parere positivo al progetto de quo, subordinando tuttavia il proprio assenso ad una serie di prescrizioni, e ad una successiva pianificazione dell'intorno aeroportuale , per contenere e mitigare l'impatto dell'opera, soprattutto sotto il profilo degli effetti connessi inquinamento acustico .

E' noto, infatti, che le infrastrutture di trasporto, per la loro estensione spaziale e temporale, nonché per la peculiarità delle emissioni sonore prodotte in funzione della sorgente, rappresentano una delle maggiori fonti di inquinamento acustico.

Proprio al fine di contenere ed abbattere l'impatto del rumore aereo – che dipende da differenti fattori, tra i quali, ad esempio, la quota a cui vola l'aereo, le caratteristiche d'emissione sonora dei motori, la rotta seguita – sono state dettate

¹ Secondo i dati portati dal Bilancio pubblicato da SACBO SPA sul proprio sito, nel 2009 da Orio sono transitate **7.157.421** persone con **100.353.791 kg di merci trasportate (doc. 10)**

alcune disposizioni ad hoc (cfr. D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 “*Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili*” così come modificato dal DPR 09/11/1999 n. 476) e specifici decreti ministeriali che disciplinano, ad esempio, le metodologie di misura e monitoraggio delle emissioni sonore e le azioni di contenimento delle stesse.

Per quanto qui rileva, occorre ricordare che il D.M. 31.10.1997 demanda ad apposite commissioni (commissioni aeroportuali) il compito di definire in tutte le attività aeroportuali (ex art. 3, comma 1, lettera *m*), punto 3), della legge 26 ottobre 1995, n. 447) le procedure antirumore; di individuare le zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali (zona A, zona B e zona C) nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Esse, inoltre, classificano gli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico e delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio.

La zonizzazione acustica dello Scalo di Orio Al Serio è stata approvata - dopo anni di inadempienza - il 22 novembre 2010 dalla Commissione Aeroportuale di Orio Al Serio (docc. nn. 1-3), senza alcuna modalità di partecipazione o di informazione, con contenuti assai penalizzanti per i residenti e per l'ambiente e sulla base di un'istruttoria carente ed artefatta.

Infatti, la mappatura dell'intorno aeroportuale e delle fasce di rispetto è stata elaborata - come verrà nel proseguo meglio esposto - sulla base di una situazione di traffico aeroportuale (in termini di voli, trasporto passeggeri e merci), affatto diversa da quella considerata in sede di VIA, con diversi profili di irragionevolezza ed illogicità.

In sostanza:

- Sono state acriticamente recepite le indicazioni di traffico provenienti dal gestore, il cui incremento esponenziale è la ragione essenziale dell'inquinamento acustico, senza alcuna valutazione critica o ponderazione degli interessi delle popolazioni;
- E' stato, quindi, esteso l'intorno aeroportuale, rispetto alle ipotesi formulate in sede di Via
- E' quasi raddoppiata la popolazione esposta .

Inoltre nel tracciare le zone di rispetto (caratterizzate da crescenti livelli di rumorosità), la commissione aeroportuale si è spesso discostata dalle curve isofoniche desumibili da dati empirici, tracciando i confini in modo del tutto arbitrario (come si evince dalla semplice disamina dell'allegata tabella - doc. n. 11).

Gli impugnati provvedimenti sono illegittimi per i seguenti

MOTIVI

1)Violazione e/o falsa applicazione del D. M. 31 ottobre 1997 .Violazione e/o falsa applicazione della Direttiva 2002/30/ce e della Direttiva 2002/49/Ce.

Eccesso di potere per difetto di istruttoria.

L'atto impugnato – recante approvazione della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale in assenza di Valutazione Ambientale Strategica e di qualsivoglia partecipazione della popolazione – è stato emanato ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997 del Ministero dell'ambiente.

Tale D.M., a sua volta, costituisce attuazione dell'art. 3 comma 1 m della L. 26 ottobre 1995 n. 447 (legge quadro sull'inquinamento acustico), per cui, con decreto del Ministero dell'Ambiente .. sono determinati :

- 1) i “ *criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore, per tutti gli aeroporti* “ e l’ “ *adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio* “
- 2) i “ *criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico* “
- 3) l’ “ *individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e i criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone si rispetto* ”
- 4) “ *i criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti*“.

Tramite il citato D.M. 31 ottobre 1997 è stata prevista l'istituzione , da parte dell'Enac, di una commissione aeroportuale per ciascun aeroporto, composta , oltre che dal direttore della circoscrizione aeroportuale – funzionario Enac - , da un rappresentante della regione, provincia, comuni interessati , agenzia regionale protezione ambiente, enav, vettori aerei e società di gestione aeroportuale (v. art. 5).

A tale commissione spetta la “ *caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale* “, ossia- “ *tenuto conto del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti e delle procedure*

antirumore adottate “ - la definizione dell’intorno aeroportuale (il territorio circostante l’aeroporto, il cui stato dell’ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali corrispondente all’area in cui l’indice LVA – livello di valutazione del rumore aeroportuale – assume valore superiore a 60 decibel – v. art. 2 – 7) e, al suo interno, i confini delle aree di rispetto, distinti in zona a (ove il suddetto indice non può superare 65 db), zona b (ove il suddetto indice non può superare 70 db) e zona c (ove il suddetto indice non può superare 75 db).

Tale zonizzazione prevale non solo su quella acustica generale dei comuni (ex D.P.C.M. 1 marzo 1991 e 4 a) della L. 447/1995), ma anche su quella urbanistica , imponendo ai Comuni restrizioni nelle zone b e c (v. art. 7).

Come osservato nella circolare dell’Enac del 3/7/2007 (All. 9) tale zonizzazione si basa su “ *curve isolivello che vanno a delimitare l’intorno aeroportuale, suddividendole in zone di rispetto specifiche, cui corrisponde un valore del livello di rumore predeterminato compatibile con il tipo di attività consentito in tali zone* “ (v. art. 2 par. 5 ed Allegato A).

“ *Definire le zone di rispetto significa, di fatto, delineare **il clima acustico da mantenere nel tempo nell’intorno aeroportuale** , tenuto conto sia dei piani di sviluppo aeroportuale previsti dalla società di gestione dell’aeroporto, che dei vigenti piani regolatori dei comuni circostanti l’aeroporto “ i quali “ devono essere successivamente adeguati, tenendo conto della zonizzazione .. individuata “.*

“ *Il clima acustico è determinato dallo scenario di traffico che caratterizza l’aeroporto ed è funzione degli obiettivi acustici che si intendono raggiungere*

nella zona A e nella zona B (essendo la zona C destinata alle attività correlate con l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali) “.

*“ Gli obiettivi acustici possono essere uno o più dei seguenti elementi :
a) minimizzazione della popolazione interessata dal fenomeno b) minimizzazione dell'estensione delle aree interessate dal fenomeno c) minimizzazione del rumore in aree caratterizzate dalla presenza di ricettori sensibili, quali ospedali, scuole , centri di assistenza “ .*

La circolare individua la sequenza procedurale per il contenimento del rumore (“ definizione dello scenario attuale, individuazione dell'intorno aeroportuale “etc.) e per la caratterizzazione acustica.

In particolare le curve di isolivello dipendono dalla scelta dello “scenario di traffico ottimale “ , conseguente ad un' analisi attenta del territorio , del sistema aeroportuale, delle rotte preferenziali .

Una volta definite le zone di rispetto, viene operata la classificazione degli aeroporti sotto il profilo dell'inquinamento acustico - alla luce del D.M. 20 maggio 1999 (anche al fine dei piani di risanamento previsti dall'art. 10 comma 5 della L. 447/1995, richiamato dall'art. 7 5 del D.M. 20 maggio 1999) - e devono essere predisposte le opportune misure di monitoraggio, le quali fanno parte delle procedure antirumore, (v. art. 1 b) del D.M. 31 ottobre 1997), anch'esse demandate alle commissioni aeroportuali (v. art. 5 2° comma del citato D.M.) , alla luce dei criteri indicati dal D.M. 20/5/1999.

Alla luce del sistema di monitoraggio, nel caso di superamento dei limiti acustici, da un lato possono essere assunte misure sanzionatorie nei confronti

dei vettori (D.P.R. 11 dicembre 1997 n. 496), dall'altro le azioni previste dal D.L.vo 17 gennaio 2005 n. 13 (recepimento della direttiva 2002/30), che possono giungere fino a restrizioni operative, ossia limitazioni all'accesso di velivoli all'aeroporto.

Come si può notare dalla disciplina testè illustrata, l'attività amministrativa espletata, corrispondente ai provvedimenti oggetto del presente gravame, ha tutte le caratteristiche della pianificazione e della programmazione.

Secondo autorevole dottrina *“il piano serve ad ordinare nel tempo e nello spazio lo svolgimento di attività e, di norme, concerne l'uso del territorio”*; attraverso piani e programmi l'Amministrazione *“previa valutazione di una situazione nella sua globalità individua le misure coordinate per intervenire in un dato settore”* (v. E. Casetta, Compendio di Diritto Amministrativo, Milano, 2008 pag. 222).

La giurisprudenza afferma unanimemente che la zonizzazione acustica costituisce una particolare tipologia di pianificazione (T.A.R. di Brescia (Lombardia) sez. I 2 Apr 2008 348; T.A.R. di Milano (Lombardia) sez. IV 27 Dic 2007, 6819; T.A.R. di Genova (Liguria) sez. I 21 Feb 2007 354).

In particolare, secondo il Consiglio di Stato, *“il Piano di zonizzazione acustica il quale, proprio in quanto finalizzato a individuare il livello generale di inquinamento acustico consentito nel Comune, è per sua natura caratterizzato da un approccio globale, in cui le varie porzioni di territorio non possono*

essere considerate isolatamente, ma al contrario sono fortemente interdipendenti“ (Consiglio di Stato sez. IV 31 Dic 2009 9301).

Nel caso della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale sono certamente rintracciabili tali caratteristiche , visto che una vasta porzione di territorio - nel caso in esame 10'000'000 mq per una popolazione complessiva di oltre 7.000 abitanti - viene suddivisa in zone , cui sono correlati particolari limiti acustici .

Vieppiù la zonizzazione in esame prevale rispetto a quella acustica comunale – in senso peggiorativo per gli abitanti - ed anche rispetto a quella urbanistica.

Inoltre essa comporta una ponderazione complessa dei vari interessi in gioco .

Infatti, al fine della definizione delle curve di isolivello, occorre *“tener presenti”* i piani di sviluppo/piani regolatori aeroportuali, così come gli strumenti urbanistici generali : non si tratta di pura recezione passiva ma di ponderazione dell'interesse alla mobilità aerea, in rapporto a fondamentali esigenze della popolazione alla protezione dal rumore.

Inoltre la normativa contempla espressamente la predisposizione di un sistema di monitoraggio, al fine dell'adozione di ulteriori misure di carattere sanzionatorio o di limitazione del traffico, qualora gli obiettivi stabiliti non siano raggiunti (v. D.L.vo 13/2005).

La zonizzazione acustica ex D.M. 31/10/1997, determinando l'intorno aeroportuale e le immissioni acustiche , ammesse in ciascuna zona, **fissa i valori limite di cui alla Direttiva del 25/6/2002 n. 49** (v. in part. Art. 3 s valore limite *“un valore .. stabilito dallo stato membro il cui superamento induce le autorità competenti a esaminare o applicare provvedimenti di*

attenuazione del rumore”) , che costituisce presupposto dei piani di azione contemplati dall’art. 8 (direttiva recepita con D.L.vo 18 agosto 2005 n. 194).

Trattandosi di vero e proprio piano avrebbe dovuto essere emanato nel rispetto della direttiva 2001/42/Ce in materia di valutazione ambientale dei piani e programmi e delle disposizioni della normativa nazionale di recepimento (D.L.vo 3 aprile 2006 n. 152), che invece, sono state completamente disattese.

Ricorrono, infatti, tutte le condizioni contemplate dalla citata normativa.

Infatti che si tratti di “*piano o programma*” si è già detto e ²che sia approvato da un’ autorità è altrettanto evidente ³.

E’ pacifico che il piano in questione sia previsto da disposizioni “*legislative, regolamentari e amministrative*” (art. 2 a) della Direttiva e art. 5 e) 2 del Codice dell’Ambiente): il D.M. 31 ottobre 1997 ed il D.M. 20 maggio 1999, emanati in attuazione della L. 447/1995.

Trattasi, inoltre, di piano che attiene ai trasporti (visto che le curve isofoniche presuppongono la definizione del volume di traffico dello scalo e la definizione delle rotte) ed alla destinazione dei suoli (prevalendo sugli strumenti di pianificazione urbanistica dei Comuni), ex art. 3 comma 2 della Direttiva comunitaria ed ex art. 6 comma 2 del Codice dell’Ambiente.

² Si vedano anche le linee guida della Commissione Europea che accreditano un’accezione molto ampia dei termini – v. paragrafi 3.3., 3.4 e 3.5 – All. 5a.

³ Nel caso nazionale, visto che la commissione aeroportuale fa capo ad Enac ed è composta da varie autorità – anche l’accezione autorità , accreditata in sede comunitaria – è molto ampia – v. paragrafi 3.11 e 3.12 – All. nonché Corte di Giustizia causa C 188/89).

Esso, inoltre, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della direttiva comunitaria e dell'art. 6 comma 3 bis del Codice dell'Ambiente, può avere effetti significativi sull'ambiente.

Ciò è evidente, visto che la zonizzazione acustica aeroportuale determina il rumore ammissibile nell'intorno aeroportuale, con conseguenze sulla popolazione, la salute e la qualità della vita umana (v. allegato 1 alle direttiva comunitaria e art. 2 comma 1 del Codice Ambiente).

Si noti che, in seguito all'art. 6 ter della L.27 febbraio 2009 n. 13 “ *nell'accertare la normale tollerabilità delle immissioni e delle emissioni acustiche, ai sensi dell'articolo 844 del codice civile, sono fatte salve in ogni caso le disposizioni di legge e di regolamento vigenti che disciplinano specifiche sorgenti e la priorità di un determinato uso* “: la pianificazione acustica aeroportuale, non rileva solo sotto il profilo pubblicistico (ossia del rapporto tra il responsabile della fonte rumorosa e la pubblica autorità), ma plasma la stessa “ *normale tollerabilità*” , incidendo sui rapporti tra privati e sul godimento di diritti fondamentali, come la salute (art. 32 della Costituzione) ed il domicilio (art. 14 della Costituzione).

La salvaguardia della salute umana da emissioni rumorose eccessive, è, inoltre, presa in considerazione dalla normativa comunitaria, con particolare riguardo a quella specificamente dedicata al rumore aeroportuale (v. Direttiva 2002/30/ce e Direttiva 2002/49/Ce).

Tale ultima direttiva, peraltro, annovera espressamente ,con riguardo agli aeroporti principali (con oltre 50.000 movimenti l'anno, e quindi anche

Bergamo-Orio al Serio), la mappatura acustica e la mappatura acustica strategica, come oggetto di pianificazione acustica (v. art. 5 comma 3): in effetti, come ricordato, i piani di cui al D.M. 31/10/1997 hanno la funzione di circoscrivere l'intorno aeroportuale, definendo i “ valori limite “ ammessi nelle varie zone.

Tale pianificazione costituisce, pertanto, il presupposto dei piani di azione, previsti dalla citata normativa (v. art. 8 - nonché da quella nazionale di recepimento – v. D.L.vo 194/2005), soggetti ad una disciplina – nazionale e comunitaria - che prevede apposite fasi partecipative , aderente ai principi in materia di VAS.

E', pertanto, giocoforza ritenere, a maggior ragione, che i principi di valutazione ambientale e partecipazione, espressi dalla direttiva 2001/42/CE e dal Codice dell'Ambiente, debbano valere per piani di zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M. 31/10/1997, i quali fissano i valori limite .⁴

Inoltre la stessa giurisprudenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo afferma che l'inquinamento da rumore aeroportuale incide sul diritto al rispetto della vita privata, della famiglia e della casa, protetto dall'art. 8 della convenzione (v. sentenza 2 ottobre 2001 Hatton c Regno Unito v. anche sent. 2 novembre 2006 Giacomelli / Repubblica Italiana su rumori e odori prodotti da impianto di trattamento dei rifiuti).

⁴ Vale il principio per cui la Vas deve essere espletata durante la fase preparatoria del piano e, in caso di piani o programmi gerarchicamente ordinati, ai vari livelli della gerarchia (v. art. 4 della Direttiva 2001/42/CE e 11 del Codice dell'Ambiente).

In ogni caso – ex art. 3 2 a della Direttiva 2001/42/CE e art. 6 2 del Codice Ambiente - in piano in questione, classificando l'aeroporto, in relazione al livello di inquinamento acustico (v. art. 7 del D.M. 20 maggio 1999) e definendo l'intorno aeroportuale, costituisce “quadro di riferimento” per l'autorizzazione di progetti elencati negli allegati I e II della Direttiva 85/337/CE, ivi compresi gli aeroporti e relative modifiche (che in base agli allegati al Codice dell'ambiente sono sottoposti a Via statale o regionale a seconda delle dimensioni della pista).

Pertanto la P.A. avrebbe dovuto approvare il piano di zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale nel rispetto delle norme in materia di valutazione ambientale dei piani e programmi, i quali assicurano, come principio fondamentale, quello di partecipazione del pubblico interessato al processo decisionale (v. art. 6 della direttiva 2001/42 CEE ed art. 14 del Codice dell'Ambiente).

L'art. 5 prevede, inderogabilmente, una fase partecipativa, incentrata sul rapporto ambientale, con facoltà per il pubblico⁵ di “*esprimere in termini congrui il proprio parere sulla proposta di piano o di programma e sul rapporto ambientale che la accompagna, prima dell'adozione del piano o del programma*”⁶.

⁵ Per pubblico si intendono coloro che “*sono interessati dall'iter decisionale nell'osservanza della presente direttiva o che ne sono o probabilmente ne verranno toccati, includendo le pertinenti organizzazioni non governative quali quelle che promuovono la tutela dell'ambiente e altre organizzazioni interessate*” – v. anche art. 2 u.c. della convenzione di Aarhus per cui “*pubblico interessato*”, il pubblico che subisce o può subire gli effetti dei processi decisionali in materia ambientale o che ha un interesse da far valere al riguardo; ai fini della presente definizione si considerano titolari di tali interessi le organizzazioni non governative che promuovono la tutela dell'ambiente e che soddisfano i requisiti prescritti dal diritto nazionale “

⁶ Idem artt. 13 e 14 del D.L.vo 152/2006.

Tale disciplina trae seco dalla convenzione di Aarhus, siglata il 25 giugno 1998, - ratificata anche dall'Italia con legge 16 marzo 2001 n. 108 ed entrata in vigore il 30/10/2001 – la cui finalità è quella di “ *tutelare il diritto di ogni persona, nelle generazioni presenti e future, a vivere in un ambiente atto ad assicurare la sua salute e il suo benessere* “ garantendo , tra l'altro , “*il diritto di accesso alle informazioni, di **partecipazione del pubblico ai processi decisionali e di accesso alla giustizia in materia ambientale*** “ (v. art. 1).

L'art. 7 afferma espressamente che i contraenti devono assicurare il diritto del pubblico a partecipare ai piani e programmi in materia ambientale ⁷ , garantendo tra l'altro (v. il richiamo al comma 4 dell'art. 6) che “*la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva*”.

La già citata giurisprudenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (sent. 2/11/2006), afferma, inoltre, che quando uno stato deve affrontare questioni complesse di politica ambientale ed economica, in grado di interferire con il diritto al domicilio di cui all'art. 8, “*il processo decisionale deve anzitutto comportare la realizzazione di inchieste e di studi appropriati, in modo da prevenire e valutare a priori gli effetti delle attività che possono determinare un danno all'ambiente e ai diritti degli individui e permettere così la realizzazione di un giusto equilibrio tra i diversi interessi concorrenti in gioco* “; “ *gli individui interessati devono anche poter introdurre davanti ad un tribunale un ricorso contro ogni decisione, atto o*

omissione se ritengono che i loro interessi o le loro osservazioni non siano stati sufficientemente considerati nel processo decisionale “.

Nel caso in esame il piano di zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale è stato deliberato dalla P.A. senza alcuna forma di partecipazione della popolazione e del pubblico, che subisce gli effetti della decisione .

Non è stato neppure osservato il D.L.vo 152/2006, che prevede l'acquisizione del parere dell'autorità competente prima dell'adozione del piano (art. 15).

Vieppiù, anche nella non creduta e contestata ipotesi in cui sussistessero, nel caso in esame i presupposti per esonerare il procedimento dalla VAS, avrebbe dovuto essere espletata la verifica di assoggettabilità ex art. 12 del Codice dell'Ambiente, che, invece, è stata omessa.

In concreto la P.A., al fine della definizione delle curve di isolivello, ha recepito puramente e semplicemente il volume di traffico proposto da Sacbo s.p.a. , alla luce dei propri programmi di sviluppo: viceversa, come illustrato, ai fini della zonizzazione acustica occorre “*tener conto*“ dei programmi di sviluppo aeroportuale , ma ciò non significa che essi debbano essere acriticamente subiti, senza considerare le esigenze della popolazione .

Ha inoltre preso in considerazione vari scenari, scegliendone, alla fine uno particolarmente penalizzante, che comporta un rilevante incremento della popolazione inclusa nella fascia di rispetto aeroportuale, rispetto a quanto ipotizzato nella Valutazione di Impatto Ambientale del 2003 (7050 abitanti contro 4.377).

Inoltre, nella delimitazione delle zone B rispetto alla zona A, più che l'effettiva andatura delle curve isofoniche, la commissione ha deciso di ridurre l'estensione

della zona B, per assecondare i desideri di alcune amministrazioni nell'averne mano libera sul proprio territorio (beneficiando anche Sacbo s.p.a. che così riduce la sua esposizione alle possibili richieste degli abitanti, che, nelle zone B, potrebbero chiedere al gestore di farsi carico della delocalizzazione della loro abitazione).

Infine non è stata, allo stato, definita alcuna specifico misura di monitoraggio.

Tutto ciò – oltre ad integrare specifico fattore di illegittimità, come verrà esposto nei successivi motivi- denota l'esercizio di poteri discrezionali tipici della pianificazione, in spregio alle disposizioni, testè evocate, sulla valutazione di piani e programmi e di partecipazione del pubblico ai processi decisionali.

Né l'omissione della VAS può dirsi giustificata dalla circostanza che, al fine del progetto di sviluppo aeroportuale presentato da Sacbo s.p.a., il Ministero dell'Ambiente, con decreto del 4/11/2003, aveva espresso il giudizio positivo in esito a VIA (Valutazione di impatto ambientale).

Infatti, in materia di inquinamento acustico, tale decreto, preso atto di vari scenari di traffico (stimato e previsto) e della possibilità- ventilata- di eliminazione dei velivoli più rumorosi, aveva fatto sostanzialmente carico alla successiva pianificazione ex D.M. 31 ottobre 2007 – da aggiornare con cadenza (almeno) biennale – la disciplina dell'intorno aeroportuale .

Nel frattempo, in data 21/7/2004, è scaduto il termine per il recepimento della Direttiva Comunitaria 2001/42/CE e in data 3 aprile 2006 è stato emanato il Codice dell'Ambiente, che ha recepito la direttiva: il piano di zonizzazione avrebbe dovuto rispettare le norme sopravvenute .

Inoltre, a distanza di 7 anni dal decreto VIA e di oltre 10 anni dall'epoca degli studi che lo avevano preceduto, è giocoforza ritenere che la nuova attività di pianificazione debba essere basata su dati ed elementi aggiornati, oggetto di adeguata valutazione, nel rispetto delle regole in materia di VAS.

Deve essere, pertanto, applicato l'art. 11 comma 5 del Codice dell'Ambiente per cui *“i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge”*.

2) Violazione e falsa applicazione del D.M. 3 dicembre 1999. Violazione e/o falsa applicazione del D.M. 31 ottobre 1997.

Eccesso di potere per carenza di istruttoria.

Eguale mente carente risulta il provvedimento impugnato del 22/11-20/12/2010 per quanto riguarda il monitoraggio e , più in generale, le misure previste in caso di superamento dei limiti di immissione acustica conseguenti al piano di zonizzazione approvato.

Esso non reca alcuna procedura antirumore (v. art. 3 del D.M. 3 dicembre 1999)

Il verbale della commissione aeroportuale si è limitato a riportare generiche dichiarazioni dei partecipanti (v. quelle del Comune di Bergamo, del Ministero dell'Ambiente e dei Comuni di Seriate, Brusaporto, Grassobbio e Orio al Serio) sull'opportunità di non meglio precisate future misure “migliorative e “mitigative”.

L'unica proposta concreta è costituita dalla richiesta del Comune di Azzano San Paolo di posizionare una nuova centralina di rilevamento sul proprio territorio.

Sacbo, a questo punto, rivela l'intenzione di assecondare tale richiesta e “ *sottolinea che alla luce della zonizzazione appena approvata la configurazione del sistema della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale verrà modificata in modo da garantire la massima rappresentatività possibile del clima acustico presso le diverse aree coinvolte* “.

Peccato che tale “ *sistema di monitoraggio* “ , affidato interamente a Sacbo , non sia stata affatto valutato ed approvato dalla commissione aeroportuale : si è valutato se i punti dove vengono raccolte le analisi del rumore sono adeguate ? No ; Sono state distinte le varie stazioni di monitoraggio (del rumore aeroportuale, per la determinazione delle violazioni delle procedure antirumore, del rumore ambientale), secondo quanto previsto dalla DGR 11 ottobre 2005 n. 8/808 ? No ; Sono stati fissati i criteri per l'interpolazione dei dati ? No E' stato previsto alcunché riguardo alla “ *gestione delle lamentele* “ , ossia ai reclami dei cittadini (v. paragrafo 7 della suddetta delibera di G.R.) ? No.

Si noti che le anzidette linee guida, approvate dalla Giunta Regionale DGR 11 ottobre 2005 n. 8/808, affermano espressamente che “ *la normativa vigente non stabilisce alcun criterio specifico per individuare , per un determinato aeroporto , il numero di postazioni necessarie a monitorare il rumore aeroportuale* “ ; esse , correttamente, affermano che l'inserimento di dati non pertinenti può pregiudicare il funzionamento del sistema nel suo complesso (“*Valori di parametri che presentano margini di errore elevati possono portare ad una quantità elevata di dati non idonei alla misura del rumore aeroportuale* “ – v. All. 8).

Il medesimo documento afferma che la definizione del sistema di monitoraggio è conseguente alla delimitazione dell'intorno aeroportuale ed alla individuazione delle procedure antirumore .

Sussiste, comunque, violazione del D.M. 31 ottobre 1997 il quale (art. 5) afferma che le commissioni aeroportuali *“definiscono le procedure antirumore che sono adottate con provvedimento del direttore della circoscrizione aeroportuale “.*

La caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, di cui all'articolo successivo (art. 6) deve essere emanata, tenendo conto tra l'altro *“delle procedure antirumore adottate”.*

E' pertanto, evidente che esse devono precedere o , quantomeno, accompagnare tale zonizzazione acustica .

L'assenza di qualsivoglia procedura antirumore e di sistemi di monitoraggio si pone, altresì, in contrasto con la normativa, già richiamata in tema di VAS e con quella in materia di VIA (D.L.vo 152/2006), che prevedono il monitoraggio, nella sua accezione più ampia, come parte integrante del piano e/o del progetto sottoposto a valutazione ambientale.

3) Violazione e/o falsa applicazione del D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 (Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili) così come modificato dal D.P.R. 9 novembre 1999, n. 476.

Violazione e/o falsa applicazione del D.M. 31 ottobre 1997 Metodologia di misura del rumore aeroportuale).

Eccesso di potere per omessa, insufficiente e carente istruttoria.

Contraddittorietà ed illogicità dell'azione amministrativa. Palese violazione delle prescrizioni introdotte in sede di Via.

Travisamento dei presupposti di fatto e di diritto. Irrazionalità della classificazione operata dalla Commissione Aeroportuale.

I ricorrenti censurano poi l'impugnato piano per eccesso di potere sotto i profili sintomatici dell'illogicità ed irrazionalità manifesta, nella parte in cui include - nei Comune di Orio Al Serio e di Grassobio - , i quartieri residenziali immediatamente limitrofi al sedime aeroportuale in fascia A, anziché in ambito B, come risulta dalla analisi della zonizzazione allegata (all. n. 1)

Come premesso la normativa (cfr. D.M. 31 ottobre 1997) – per ogni singolo aeroporto “*in funzione del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti e delle procedure antirumore adottate*” - demanda ad apposite commissioni il compito di definire i confini delle varie aree di rispetto all'intorno aeroportuale, all'interno delle quali valgono i limiti per la rumorosità ex L. 26 ottobre 1995, n. 447 (nella zona A: l'indice L_{VA} non può superare il valore di 65 dB(A); zona B: l'indice L_{VA} non può superare il valore di 75 dB(A); zona C: l'indice L_{VA} può superare il valore di 75 dB(A)⁸

⁸ Il D.M. si preoccupa anche di dettare indicazioni per disciplinare, dal punto di vista urbanistico, l'attività consentite nell'intorno aeroportuali introducendo per i comuni - salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del presente decreto – l'obbligo di adeguare i piani regolatori generali “*tenendo conto delle seguenti indicazioni per gli usi del suolo*”: zona A: non sono previste limitazioni; 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; zona C: esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

L'attribuzione della predetta classe di rumorosità, deve - soprattutto negli ambiti urbani più densamente edificati - essere chiaramente preceduta dalla approfondita analisi e dall'acquisizione dei dati relativi alla singola area ed alle aree immediatamente contigue, che tenga necessariamente " conto delle preesistenti destinazioni d'uso del territorio" (cfr. art. 4, comma 1, lett. a) della l. n. 447/1995).

In tal senso si è recentemente espresso il giudice amministrativo, il quale ha precisato che: *“le scelte inerenti la classificazione acustica, sono espressione di discrezionalità tecnica che va ancorata all'accertamento di specifici presupposti di fatto, tra i quali, in primo luogo il pre-uso del territorio, al fine di non sacrificare le consolidate aspettative di coloro che si sono legittimamente insidiati”*. (TAR Toscana Sez. II n. 6724 del 11 dicembre 2010).

I criteri per la definizione delle aree di zonizzazione acustica relative allo scalo di Orio al Serio sono stati illustrati nel verbale della riunione del giorno 22 novembre 2010.

Secondo quanto ivi riportato:

“la zona A è stata determinata a partire dalle curve di isolivello di riferimento, adattandole all'edificato secondo il cautelativo criterio di includere in zona A gli edifici residenziali anche solo lambiti dalla curva di riferimento, alla luce delle prescrizioni mitigative indicate nel decreto VIA”

“la zona C è integralmente ricompresa all'interno del sedime aeroportuale e non coinvolge quindi il territorio circostante lo scalo”

“Per la determinazioni della zona B”- la commissione, dopo aver premesso che, al fine di“ armonizzare il più possibile la Zonizzazione Acustica Aeroportuale sul

territorio, si è proceduto ad un'attenta analisi delle destinazioni d'uso vigenti nei P.G.T. delle Amministrazioni interessate” contraddittoriamente, e senza altro meglio argomentare, ha deciso – peraltro per i soli territori di Grassobbio ed Orio al Serio - di “*ridurre l'estensione della Zona B in rapporto alle curve isofoniche di riferimento*” escludendo dalla zona B le aree destinate ad uso residenziale.

La scelta, non meglio argomentata, di accostare l'area A, ad alta densità abitativa, direttamente alla C appare contraddittoria ed irragionevole, finalizzata ad agevolare, in termini meramente economici, l'ente gestore del sito aeroportuale.

Ai fini della comprensione dell'articolata doglianza occorre ricordare che il decreto Via, subordinava il rilascio del positivo parere al piano di sviluppo aeroportuale ad una serie di prescrizioni.

In particolare, per contrastare l'inquinamento acustico, da un lato il provvedimento ministeriale prescrive al proponente - per le zona A e B - l'obbligo di realizzare interventi di mitigazione acustica e compensazione (installazione di infissi antirumore e simili).

Dall'altro, in caso di abitazioni ricadente in zona B (e quindi immediatamente limitrofe al sedime aeroportuale, dove il rumore è decisamente superiore) gli impone l'obbligo di delocalizzare a proprie “spese” le abitazioni (doc. n. 4 pag. 23).

Dovere di delocalizzazione che per “le aree ricadenti in fascia B” (che rappresentano una sorta di area cuscinetto) è subordinato alla scelta del proprietario. Secondo le prescrizioni VIA ove il proprietario sia favorevole, sempre a spese del proponente, dovrà essere garantita la delocalizzazione che tenga conto “*degli*

standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione dei proprietari delle stesse". (doc. n. 4).

Ora, nel caso di specie la Commissione aeroportuale ha deciso, discriminando i residenti dei due comuni, di non prevedere - come si evince dalla semplice disamina dell'allegata tavola - ad Orio e Grassobio alcuna area B.

Tale scelta, assolutamente illogica e discriminatoria, che supera **addirittura le leggi della fisica**⁹ - da un lato ha portato alla conseguenza che interi quartieri (tra i quali l'abitazione del Sig. Galezzi, residente in Orio) privi di area cuscinetto, si trovano immediatamente a ridosso della area aeroportuale, ove il rumore è più intenso.

Dall'altro ha introdotto un'iniqua penalizzazione a carico dei proprietari degli immobili ivi ubicati, cui è inibita la **possibilità di richiedere, esercitando l'opzione prevista nel decreto VIA, a spese dell'operatore la delocalizzazione.**

Ne consegue anche sotto tale profilo l'illegittimità della gravata zonizzazione.

4) Violazione e/o falsa applicazione della direttiva del 27 giugno 1985 n. 85/337 concernente la Valutazione dell'Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

Violazione e/o falsa applicazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

⁹ E' noto come il rumore sia un fenomeno di natura continua: non si comprende, pertanto, sulla base di quale valutazione scientifica sia stata elaborata l'impugnata zonizzazione "per saltum".

Eccesso di potere per difetto di motivazione. Motivazione contraddittoria.

Irragionevolezza ed erroneità dei presupposti.

I gravati atti sono, infine, illegittimi in quanto assunti in palese violazione delle previsioni contenute nel Piano di Sviluppo Aeroportuale e nel decreto di VIA, i cui dati, risultano, oggi **superati dallo sviluppo**, in termini di numero di voli e di passeggeri, che lo scalo di Orio ed il traffico low cost hanno registrato negli ultimi anni¹⁰ (cfr. pag. 29 del Bilancio Sacbo all. n. 10).

Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Orio al Serio approvato con VIA nel 2003 prevedeva – configurando lo scenario al 2015 - movimenti massimi giornalieri medi pari a **212,5695** (dato calcolato sulla base del valore massimo di movimenti annui, dichiarato da Sacbo, di 68.570)¹¹

Secondo i dati riportati nel bilancio SACBO relativo all'anno 2009, nell'aeroporto di Orio Al Serio si sono registrati movimenti annui pari a 63.188 (doc. n. 10 - pag. 29) con una media - calcolata sulla base dei 351 giorni di funzionamento - di 180 voli giornalieri (come dall'allegata tabella ARPA doc. n. 12).

¹⁰

	EFFETTIVO 2005	EFFETTIVO 2008	EFFETTIVO 2009	PREVISTO 2015
PASSEGGERI	4.352.134	6.478.716	7.157.421	2.555.150
MERCI (q.li)	1.350.920	1.222.655	1.003.538	3.619.500
TOTALE	5.707.067	7.701.371	8.160.959	6.174.650

¹⁰

	2004	2005	2006	2008	2009	LIMITE AL 2015
Annui	43'129	49'019	53'741	61'980	63'188	68'570
Giornalieri medi					180	212,6

La Via, come premesso, configurava per il 2015 uno scenario con un limite massimo di voli giornalieri, ut sopra detto, **di 212.**

Ora, se moltiplichiamo (in base ad un semplice calcolo matematico) tale dato per i 351 giorni di funzionamento, si ottiene un numero di voli annuo complessivo **pari a 74412.**

Cifra che riflette un traffico aereo di gran lunga superiore al limite dei 68570 posti a base dello senario configurato nella VIA.

Le cui previsioni risultano superate, a meno che la Commissione Aeroportuale non voglia far credere che la struttura resterà chiusa – per poter essere rispettosa delle previsioni VIA – per ben 30 giorni!

Le previsioni VIA risultano superate sotto altro profilo.

Ed infatti, occorre ricordare che l'elevato numero di voli assentito era collegato all'utilizzo - in prevalenza - di piccoli aerei appartenenti per lo più a compagnie di carattere regionale (quali la Ganfalf, l'Azzurra etc. che prima del loro fallimento lavoravano ad Orio al Serio)

Velivoli con ridotta capienza in termini di viaggiatori (dai 30 ai 90 passeggeri ad apparecchio).

Tali aerei, di cui si prevedeva in effetti un'elevata movimentazione in termini numero di voli, risultavano, proprio per le loro caratteristiche strutturali, sopra ricordate, nel complesso meno rumorosi, con emissioni inquinanti inferiori.

I valori complessivi testè ricordati- sulla base dei quali è stato elaborato il Piano di Sviluppo aeroportuale ed elaborata la Valutazione di Impatto ambientale -, sono

stati, negli anni sorpassati a causa del cambio di tipologia di apparecchi e del conseguente aumento del numero di passeggeri.

Lo scalo è passato da 2,8 milioni di passeggeri del 2003 (dato assunto a base del decreto VIA) ai 7,2 mil del 2009, come si evince dall'allegata documentazione bilancio sacbo pubblicato 2009 (doc. n. 10).

Si noti che l'aumento del numero dei passeggeri e del traffico aereo è comprovato dal conseguente e connesso aumento delle attività di Cargo (peraltro già superiore a quanto normativamente previsto), sono arrivate nel 2009 a 100 mila tonnellate/anno - v. tabella a pag. 26)

Complessivamente, lo Scalo di Orio al Serio ha sviluppato lo scorso anno 8,2 milioni di unità di traffico (un quintale di merci equivale, convenzionalmente, ad un passeggero) mentre il vecchio piano di sviluppo aeroportuale prevedeva 6,1 milioni di unità di traffico massime al 2015.

Pertanto nel 2009 si è ecceduta la soglia per 2,1 milioni di unità di traffico e nel 2010 di 2,7 milioni , con 4 anni di anticipo rispetto alle previsioni riferite al 2015 del decreto VIA

Quanto testè premesso denota l'illegittimità dell'operato delle amministrazioni resistenti che hanno assunto le nuove curve isofoniche e la censurata zonizzazione, senza procedere ad una corretta verifica dei dati di partenza, ad un aggiornamento del piano di sviluppo aeroportuale, senza neppure procedere ad una previa verifica di compatibilità dello stesso con la VIA ovvero alla sua integrazione.

Viziando per eccesso di potere sotto il profilo della carenza di istruttoria i gravati atti.

Sulla competenza territoriale.

Sulla competenza territoriale dell'adito T.A.R. giova osservare che, ai sensi dell'art. 13 del Codice del Processo Amministrativo, il Tribunale Amministrativo Regionale è competente sulle controversie riguardanti provvedimenti, atti e accordi o comportamenti di pubbliche amministrazioni, i cui effetti diretti sono limitati all'ambito territoriale della regione in cui il tribunale ha sede.

La norma ha codificato quanto affermava la giurisprudenza nel vigore della previgente legislazione, per cui *“ai fini dell'individuazione del giudice di primo grado competente, deve aversi esclusivo riguardo agli **effetti immediati e diretti** del provvedimento impugnato “* (Consiglio di Stato sez. VI 13 Mar 2003, 1347).

Nel caso in esame gli “effetti immediati e diretti “ degli atti impugnati coinvolgono unicamente il territorio dell'adito T.A.R., determinando l'intorno aeroportuale, le relative zone a, b e c, con i correlati limiti di emissione acustica ed effetti sulla strumentazione urbanistica comunale.

E' vero che tale attività amministrativa può sortire effetti indiretti eccedenti l'ambito territoriale considerato, visto che la definizione dell'intorno aeroportuale è correlata alle rotte ed ai movimenti degli aerei.

Tuttavia ciò che rileva ai fini della competenza territoriale è, come rilevato, l'effetto diretto dell'atto ed esso , come detto risulta circoscritto alla circoscrizione dell'adito TAR.

*** * ***

Sulla legittimazione e sull'interesse ad agire dei ricorrenti

Le persone fisiche ricorrenti sono residenti e/o proprietari di immobili che - posti nelle immediate vicinanze dello scalo aeroportuale – verranno direttamente interessate dalla zonizzazione acustica approvata dall’Autorità Aeroportuale (all. n. 7).

E’ innegabile quindi il loro interesse a contestare – chiedendo il corretto esercizio del potere amministrativo – un provvedimento che inciderà direttamente sulla loro salute; e che determinerà un deprezzamento dei rispettivi beni.

Quanto a **Legambiente** (associazione - senza fini di lucro ed a partecipazione democratica – riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente ex art. 18 Legge n. 349/1986) è notorio l’impegno dalla stessa profuso nell’attività di tutela e di valorizzazione della natura e dell’ambiente e della salute.

In merito a Legambiente, si segnala, per mero tuziorismo, che il presente ricorso viene sottoscritto dal Presidente regionale di Legambiente al quale l’art. 24, secondo periodo, dello statuto attribuisce la rappresentanza in giudizio dell’associazione nazionale; il Sig. Damiano Di Simine riveste, infatti, la carica di Presidente Regionale dell’Associazione ricorrente, giusta deliberazione del Direttivo del 10 novembre 2007 n. 9 (all.ti nn. 13-15).

Un recente pronunciamento il TAR Lombardia ha chiarito che nel caso di ricorso sottoscritto dal presidente regionale che il ricorso deve intendersi come proposto “*non da un organo decentrato, ma dall’associazione nazionale, a nulla rilevando che l’associazione sia rappresentata in giudizio dal presidente regionale, posto che a norma dello Statuto associativo (art. 24) la rappresentanza in giudizio spetta non solo al presidente nazionale, ma anche ai presidenti regionali. E se è vero che la posizione*

legittimante all'impugnativa non può essere distribuita verso le articolazioni territoriali, ma resta in capo all'ente che ne è titolare in virtù di investitura legale eccezionale, è altrettanto vero che le disposizioni statutarie possono disciplinare il potere di stare in giudizio in rappresentanza della persona giuridica o associazione” T.A.R. Lombardia Milano Sez. II, Sent., 10.5.2010, n. 145).

In merito, poi, all'interesse ad agire si rileva che le censure attengono sono riferibili ad interessi tipicamente ambientali, attinenti alla tutela della salute, dell'aria, delle risorse naturali, beni lesi dalla carenza istruttoria, come meglio articolata.

In merito, infine alla legittimazione del Comitato ricorrente si afferma in Giurisprudenza che il *“riconoscimento della legittimazione ad agire di comitati, associazioni, organismi rappresentativi locali, diversi dalle associazioni di protezione ambientale di livello nazionale riconosciute, va riconosciuto in esito ad accertamento da condurre in modo assai rigoroso e puntuale, avendo riguardo ad una pluralità di indici riferiti, in particolare: al perseguimento per statuto di specifici obiettivi di tutela ambientale; alla maggiore o minore risaleza temporale dell'ente; alla sua comprovata sfera o grado di rappresentatività; alle iniziative ed azioni intraprese per la tutela degli interessi di cui l'ente si proclama portatore; all'eventuale consentita partecipazione a procedimenti amministrativi e quindi, in certa misura, al concreto riconoscimento che esso ha ricevuto nello svolgimento dell'azione amministrativa; alla presenza di un'area di azione ricollegabile alla zona in cui è situato l'**ambiente** od il bene a fruizione collettiva che si assume lesa.* (T.A.R. Puglia Lecce Sez. I, 16/04/2010, n. 925).

Come si evince dagli allegati atti (doc. n. 16) il Comitato Aeroportuale di Colognola, formalmente istituito nel l'aprile del 1989, da anni si muove attivamente a salvaguardia della salute dei residenti.

Sul danno grave ed irreparabile, che giustifica la misura cautelare, è d' uopo ribadire che la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale vale a plasmare, anche nei rapporti interpretati, il diritto degli abitanti, rilevante ai sensi dell'art. 844 c.c. ex L. 13/2009, art. 6 ter.

I provvedimenti impugnati hanno determinato un sensibile peggioramento rispetto ai limiti di immissione acustica fissati dalla pianificazione comunale (che nelle zone residenziali non dovrebbe superare 55 db diurni e 45 notturni), incidendo sul patrimonio di diritti fondamentali degli abitanti (che secondo l'evocata giurisprudenza della corte europea dei diritti dell'uomo corrisponde alla nozione di domicilio).

Ciò senza contare le ripercussioni patrimoniali, come la perdita di valore delle loro abitazioni.

Tali diritti verrebbero pregiudicati , nelle more del giudizio, senza possibilità di salvaguardia .

SI INSISTE pertanto per l'accoglimento del presente ricorso con l'annullamento, previa sospensione, di tutti gli atti e provvedimenti gravati.

Con vittoria di spese tutte, diritti ed onorari del giudizio, soggetto a contributo unificato di €500,00

I legali costituiti chiedono di essere sentiti in Camera di Consiglio.

SI PRODUCE:

- 1) Mappa della zonizzazione Acustica Aeroportuale;
- 2) Verbale della Commissione Aeroportuale del 10 novembre e del 22 novembre 2010;
- 3) Verbale della seduta della commissione aeroportuale del 27 ottobre 2010;
- 4) Decreto VIA del 4 novembre 2003;
- 5) Estratto normativa citata;
- 5A) Estratto Linee Guida della Commissione Europea;
- 6) Titoli di proprietà e documenti di identità dei ricorrenti.
- 7) Estratto tavole con indicazione del luogo in cui si trovano i ricorrenti;
- 8) DGR 11 ottobre 2005 n. 8/808;
- 9) Circolare dell'Enac del 3/7/2007;
- 10) Bilancio esercizio Sacbo 2009;
- 11) Tabella riassuntiva della simulazione numerica delle linee isofoniche, della proposta di zonizzazione, della zonizzazione approvata
- 12) Relazione Arpa – Gruppo tecnico Aeroportuale del 24.6.2010
- 13) Copia Statuto Nazionale di Legambiente;
- 14) Copia Statuto Legambiente Lombardia;
- 15) Verbale direttivo Legambiente Lombardia O.n.l.u.s;
- 16) Documentazione Comitato.

Lissone/Monza/Brescia

Avv.ti Emanuela Beacco

Avv. Claudio Colombo

Avv. Alberto Cerati

Avv. Valentina Carminati

RELAZIONE DI NOTIFICAZIONE: a richiesta, come in atti, io sottoscritto Ufficiale Giudiziario addetto all' Ufficio Notificazioni presso la Corte d' Appello di Brescia ho notificato e reso copia conforme all'originale del suesteso atto a:

Comune di Bergamo, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Bergamo

Provincia di Bergamo, in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede in Bergamo , Via T. Tasso n. 8

Sacbo s.p.a. , in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede della Società in Orio al Serio, Via Aeroporto n. 13

Comune di Orio al Serio, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Orio al Serio

Comune di Grassobbio, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Grassobbio

Comune di Seriate, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Seriate

Comune dei Azzano San Paolo, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Azzano San Paolo

Comune di Bagnatica, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Bagnatica

Comune di Brusaporto, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Brusaporto

Comune di Costa di Mezzate, in persona del Sindaco pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede Municipale in Costa di Mezzate

Regione Lombardia, in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede in Milano, Via F. Filzi n. 22 (Cap 20124)

Arpa Lombardia, in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato per la carica presso la Sede in Viale Restelli 3/1 20124 Milano

Ministero dell'Ambiente, in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato ex lege presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato in Brescia via S. Caterina n. 6 (25122)

Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato ex lege presso l'Avvocatura Distrettuale dello Stato in Brescia via S. Caterina n. 6 (25122)

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) , in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato l'Avvocatura Distrettuale dello Stato in Brescia via S. Caterina n. 6 (25122)

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) , in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato per la carica presso la sede in Roma , Viale Castro Pretorio n. 118 (00185)

Enav s.p.a. , in persona del legale rappresentante pro tempore, domiciliato presso la Sede in
Roma , Via Salaria n. 716 Roma (00138)

Alitalia s.p.a., quale rappresentante dei vettori aerei Aeroporto Orio al Serio, in persona del
legale rappresentante pro tempore, domiciliato per la carica in Piazza Almerico da Schio
Pal. RPU - 00054 Fiumicino (RM)

