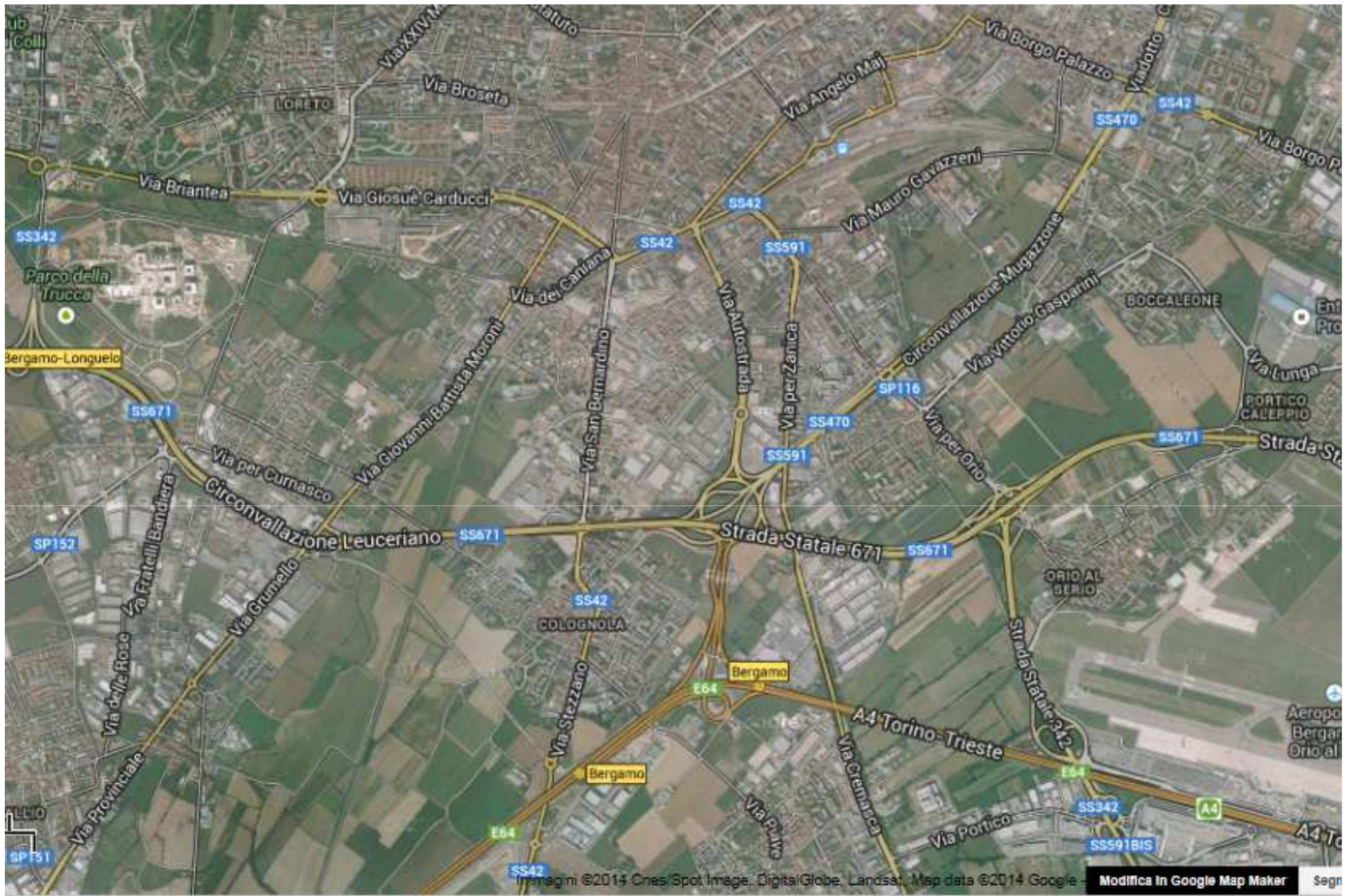


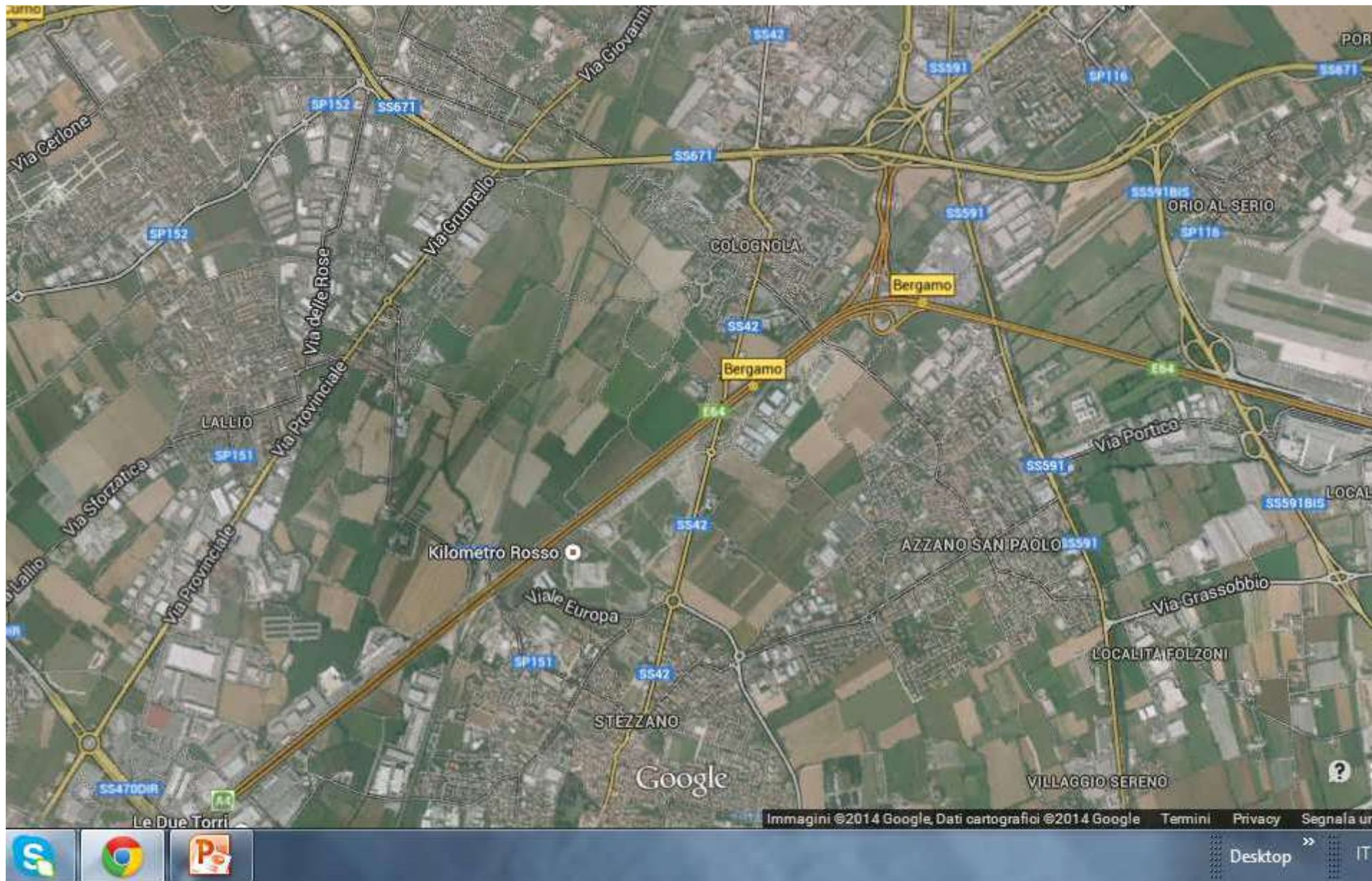
**Associazione “Colognola per il suo futuro” – Comitati
aeroporto di Azzano S.P., Stezzano e Levate**

AUDIZIONE della VI COMMISSIONE

Regione Lombardia



Coordinamento Comitati
aeroporto Ovest - 19 giugno 2014



ORIO AL SERIO: L'AEROPORTO IN CITTA'

- Orio al Serio fu concepito inizialmente come un “city airport”, capace di dare respiro più ampio alla provincia di Bergamo, senza tuttavia snaturarla.
- Purtroppo, negli ultimi anni, lo sviluppo esponenziale dello scalo ha fagocitato una parte del territorio, minacciando l'ambiente e compromettendo la vivibilità dei paesi e quartieri circostanti, su cui grava ora una pesante “servitù”, che rischia di soffocarli.

Il 3°/4° aeroporto italiano si fa spazio in una città ... (???)

- **«Il Caravaggio»** dista solo 3.000 mt. dal centro di Bergamo e 800 mt. dalle prime abitazioni: esso è **inserito in un contesto densamente urbanizzato.**
- Il territorio bergamasco è fortemente condizionato da una **conformazione orografica** che **non permette un'adeguata ventilazione e** quindi **la dispersione delle sostanze inquinanti** dovute al traffico ed alla elevata antropizzazione.
- **Bergamo è una delle aree più inquinate d'Europa** ed è al secondo posto in Italia per **patologie tumorali.**

REGOLE PER LA COMPATIBILITA' AMBIENTALE DI ORIO

Nel nostro Paese esistono regole precise a tutela del territorio e dell'ambiente e, anche per lo scalo di Orio al Serio, erano stati creati tutti i presupposti per garantirne la compatibilità ambientale, con il prezioso contributo della Regione Lombardia che, nella sua Relazione istruttoria aveva precisato: *«... la presenza dell'aeroporto in un'area fortemente antropizzata richiede una pianificazione locale coordinata e un governo delle trasformazioni territoriali particolarmente rigoroso».*

Decreto di V.I.A. n.677/2003

Valutazione Impatto Ambientale

- il Decreto VIA per l'aeroporto di Orio precisava che: il “delicato contesto ambientale” in cui esso è collocato “richiede di identificare e quantificare la soglia massima che la struttura potrà raggiungere, nell’obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio” e autorizzava lo sviluppo dello scalo, a condizione che fossero «... ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia ...» (rif. all.«A» Delibera regionale n.12564/2003)
- «...le prescrizioni del presente decreto VIA sono soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lombardia.»

Ma qualcosa non ha funzionato ...

NUMERO	AUTORIZZATI	2012	2013
UNITA' DI TRAFFICO	6.174.650 Decreto direttoriale Ministero Ambiente 2005 - Conferenza Servizi 2004	10.060.770 + 62,94%	10.125.496 + 63,98%
MOVIMENTI ANNUI	68.570 Piano Sviluppo Aeroportuale 2002	74.220 + 8,24%	71.742 + 4,62%

Dati Assaeroporti

TUTELA DEI QUARTIERI RESIDENZIALI

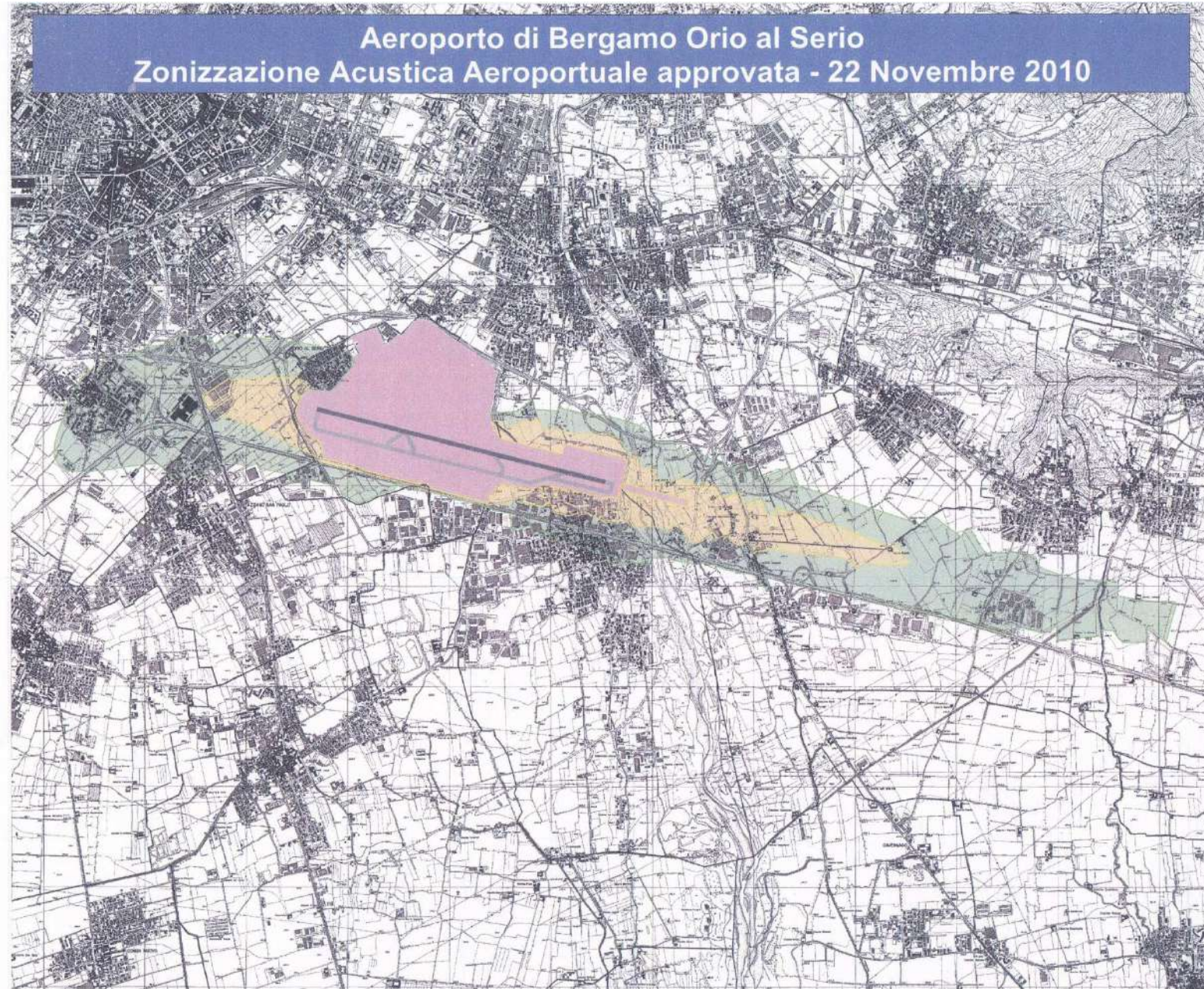
- Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, autorizzato dal decreto di VIA, indicava chiaramente la necessità di preservare la città e le aree più antropizzate dalle servitù aeroportuali: tutti i quartieri residenziali dovevano essere esclusi dalle aree di rispetto e solo marginalmente lambiti dalla rotta di decollo.
- La zonizzazione acustica approvata dalla Commissione aeroportuale il 22.11.2010 ha invece imposto al quartiere residenziale di Colognola la pesante servitù di “zona di rispetto» e di rischio aeroportuale (Piano rischio non approvato).

Mappa completa ZONIZZAZIONE 2010

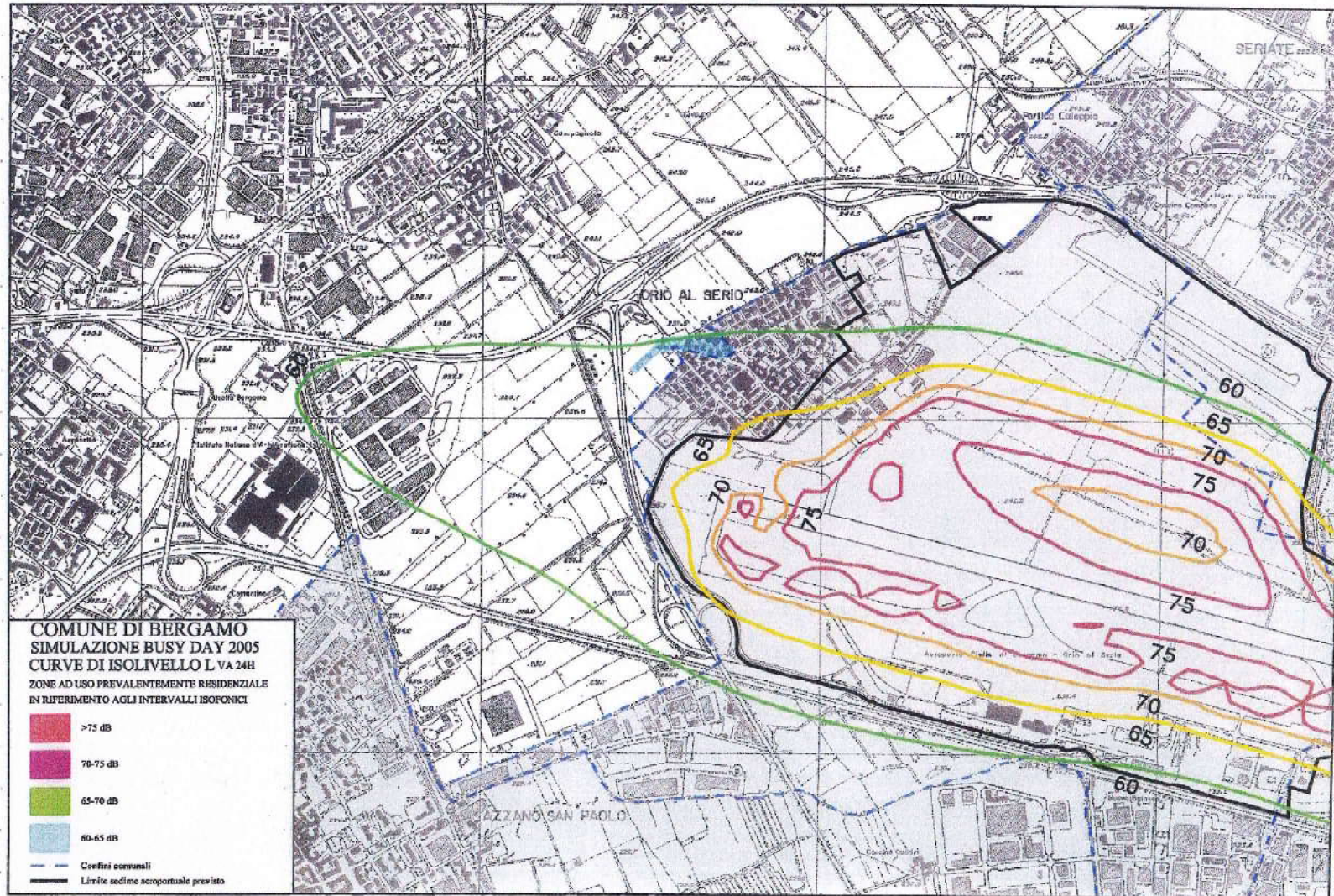
Aeroporto di Bergamo Orio al Serio
Zonizzazione Acustica Aeroportuale approvata - 22 Novembre 2010

Legenda:

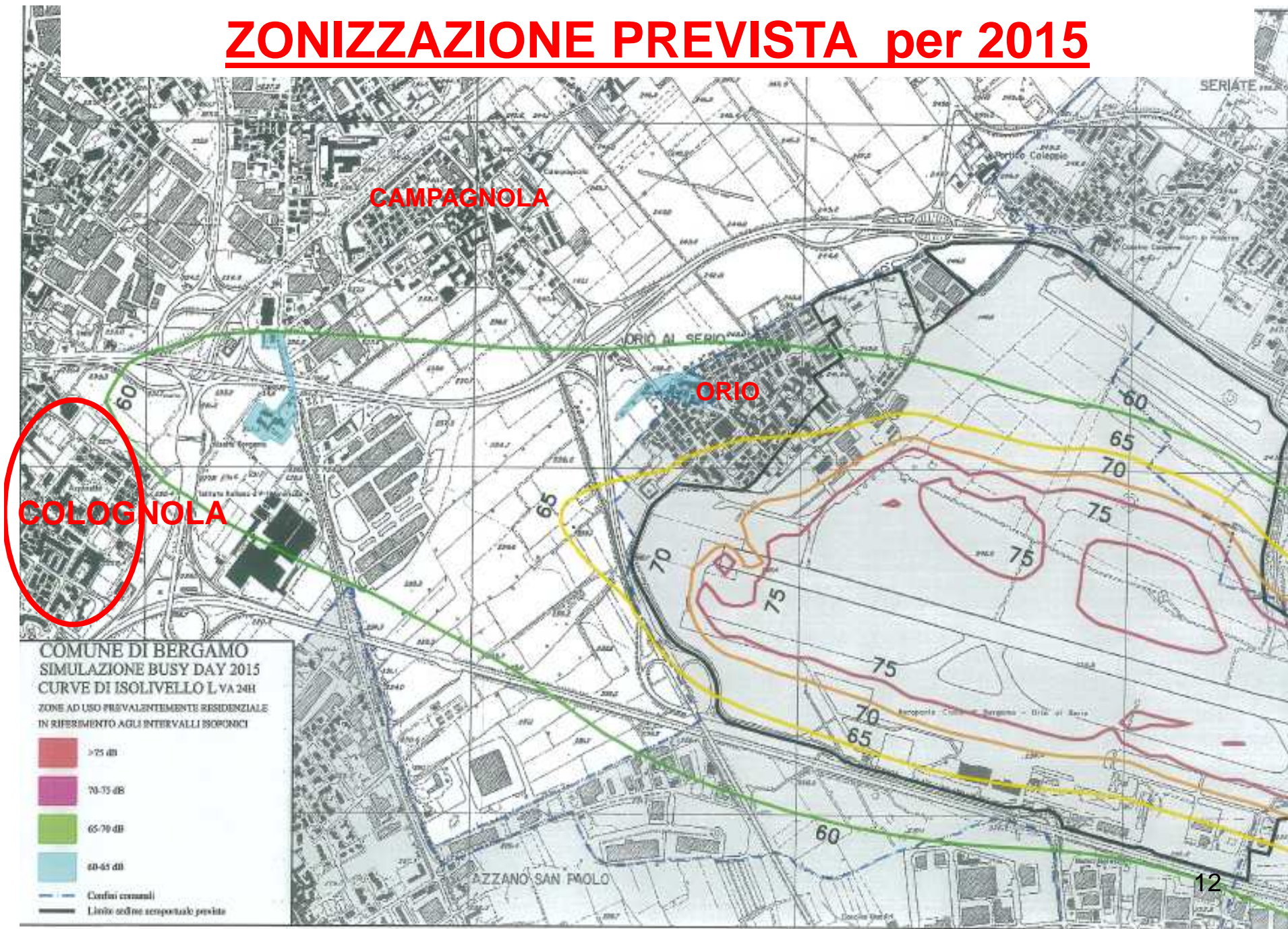
- Zona B
- Zona A
- Sedime Aeroportuale
- Confini Comunali

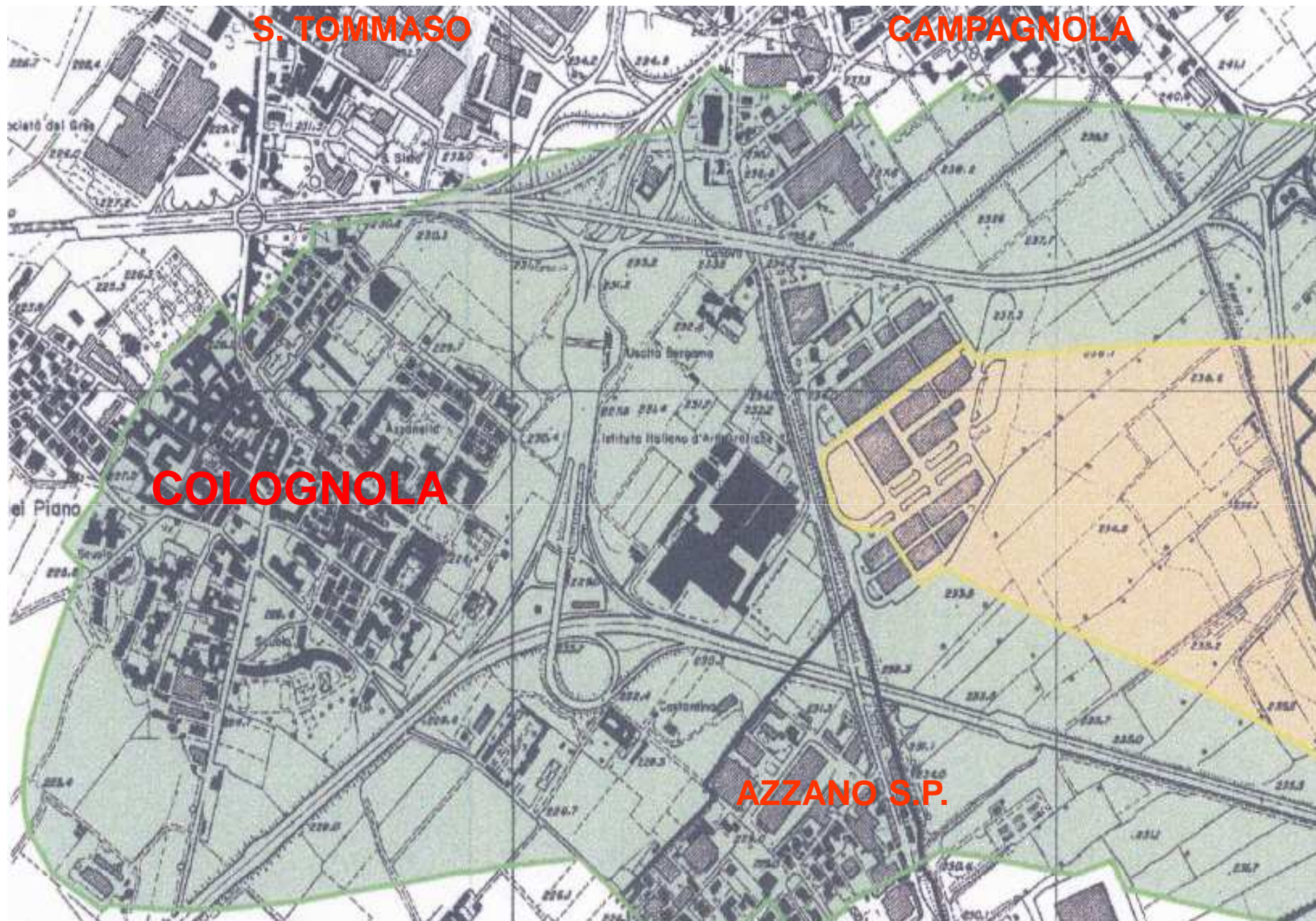


ZONIZZAZIONE PREVISTA per 2005



ZONIZZAZIONE PREVISTA per 2015





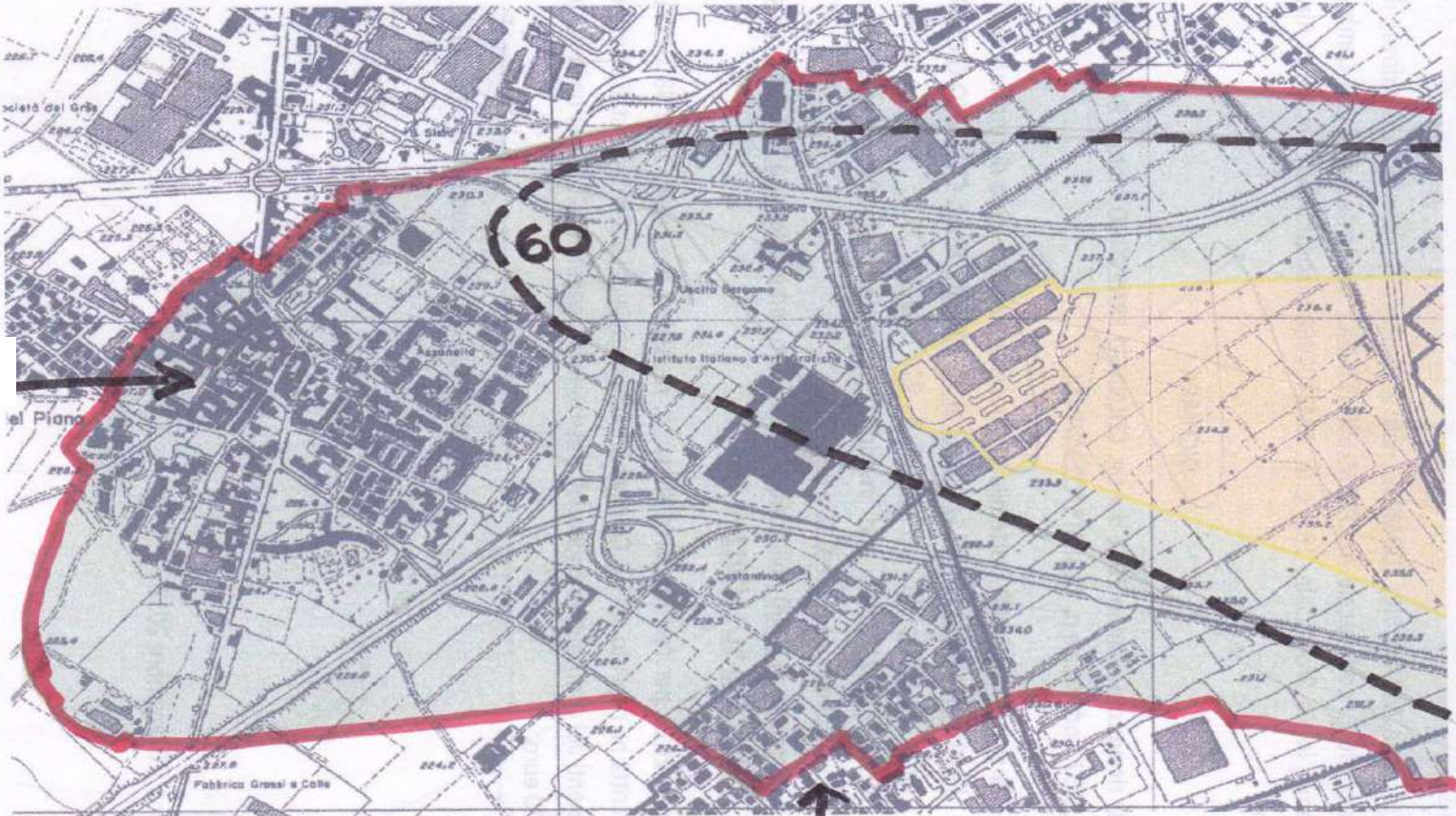
ZONIZZAZIONE ACUSTICA 2010 – AREA OVEST

CURVE ISOFONICHE 2010

— APPROVATE
- - - PREVISTE

curve isofoniche approvate

COLOGNOLA



AZZANO S.P.

Previsioni PSA: sviluppo verso EST

S.A.C.B.O. S.p.A. - Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio
Studio di Impatto Ambientale Sintesi non tecnica

Nello scenario al 1997 si evidenzia un maggiore sviluppo delle isofoniche verso est, che interessa i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed un contenuto sviluppo verso ovest. Per lo scenario al 2005 l'isofonica verso ovest è leggermente ridotta, ma coinvolge sempre la frazione di Colognola, inoltre ad est si osserva il maggior sviluppo delle isofoniche con l'interessamento dei comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica. Per lo scenario al 2015 anche con l'incremento di traffico ipotizzato lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed in minima parte ad ovest verso Colognola.

Area ad EST dello scalo di ORIO



Previsioni PSA: Colognola e Azzano non interferite

S.A.C.B.O. S.p.A. - Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio
Studio di Impatto Ambientale Integrazioni e chiarimenti [Rich. Min. Amb. 16/7/2002]

Estensione superfici territoriali [km²]:

	60	65	70	75
LVA 24H	9.47	4.02	2.13	1.27
LVA D	5.13	2.16	1.21	0.69
LVA N	17.01	7.45	3.27	1.73

Orio al Serio: Compresa tra le isofoniche a 60 e 70 dBA

Colognola: Non interferita, tangente isofonica 60 dBA

Azzano S.Paolo: Marginalmente interferita dalla isofonica 60 dBA

Grassobbio: Isofonica a 60 dBA a sud dell' A4, estremo nord interno alla curva 70 dBA

Cassinone: Parzialmente interferita dalle isofoniche a 60, 65 e 70 dBA

Casa Altina: Marginalmente interferita dalla isofonica 60 dBA

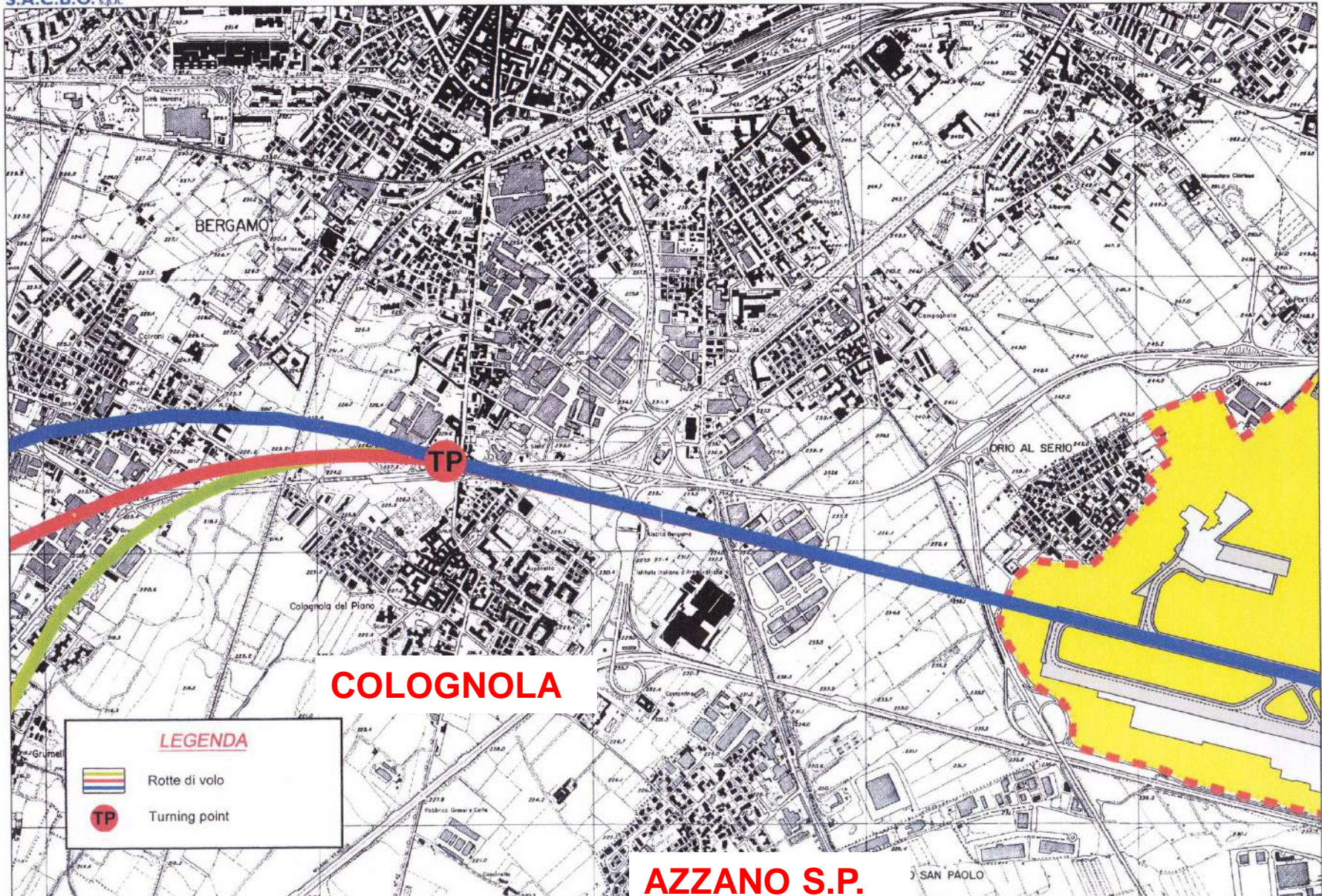
VECCHIE ROTTE OVEST seguite fino al settembre 2009

Orio al Serio International Airport
S.A.C.B.O. S.p.A.

ROTTI DI VOLO

Vecchie rotte

Fuori scala



COLOGNOLA

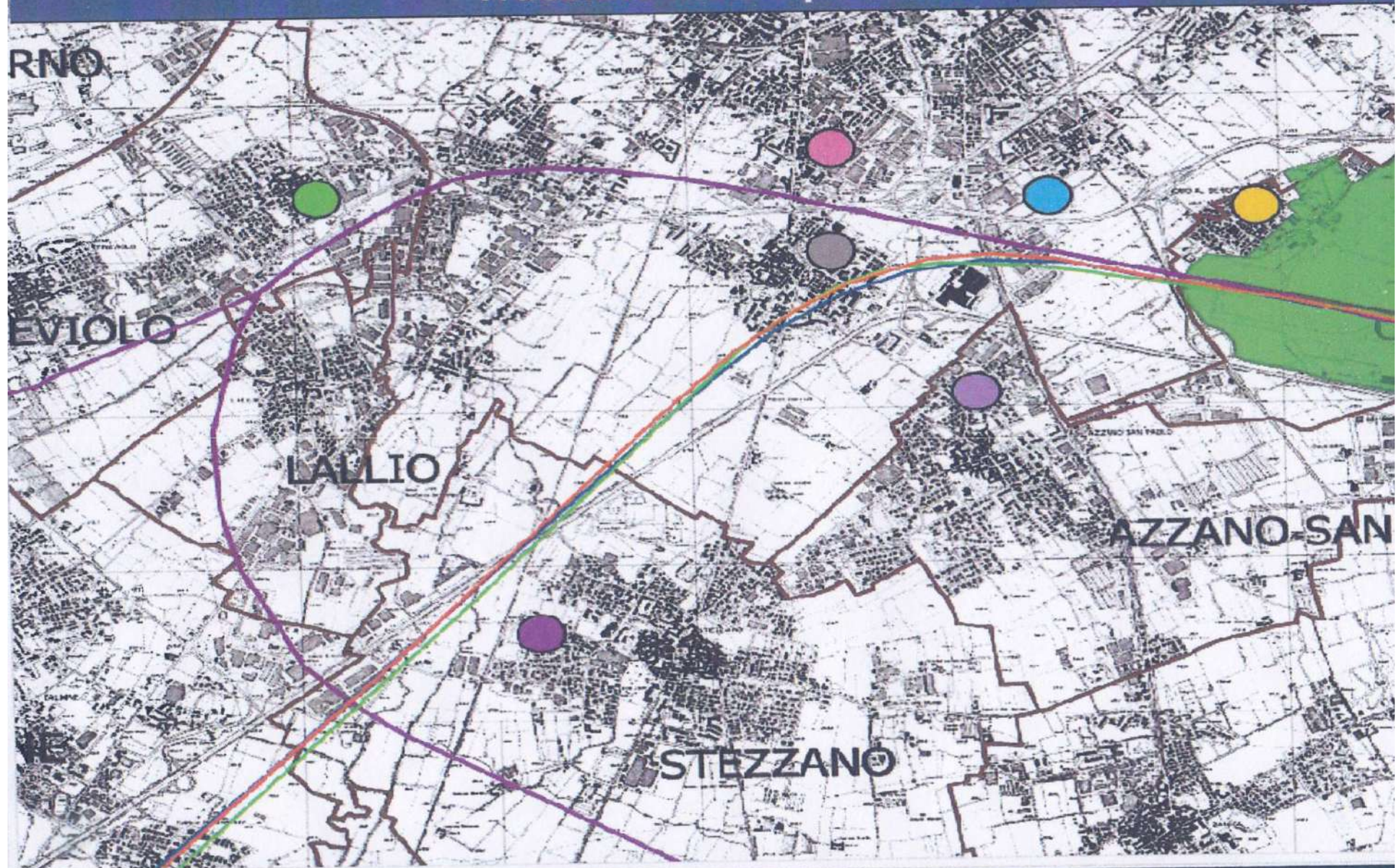
LEGENDA

- Rotte di volo
- Turning point

AZZANO S.P.

aeroporto Ovest 10 giugno 2011

Sperimentazione A4 Tracciato medio percorso



Assemblea 30 settembre 2011

19

■ Non ci sono scostamenti significativi nelle traiettorie nel corso del pe

TRACCIATI RADAR LUGLIO 2013

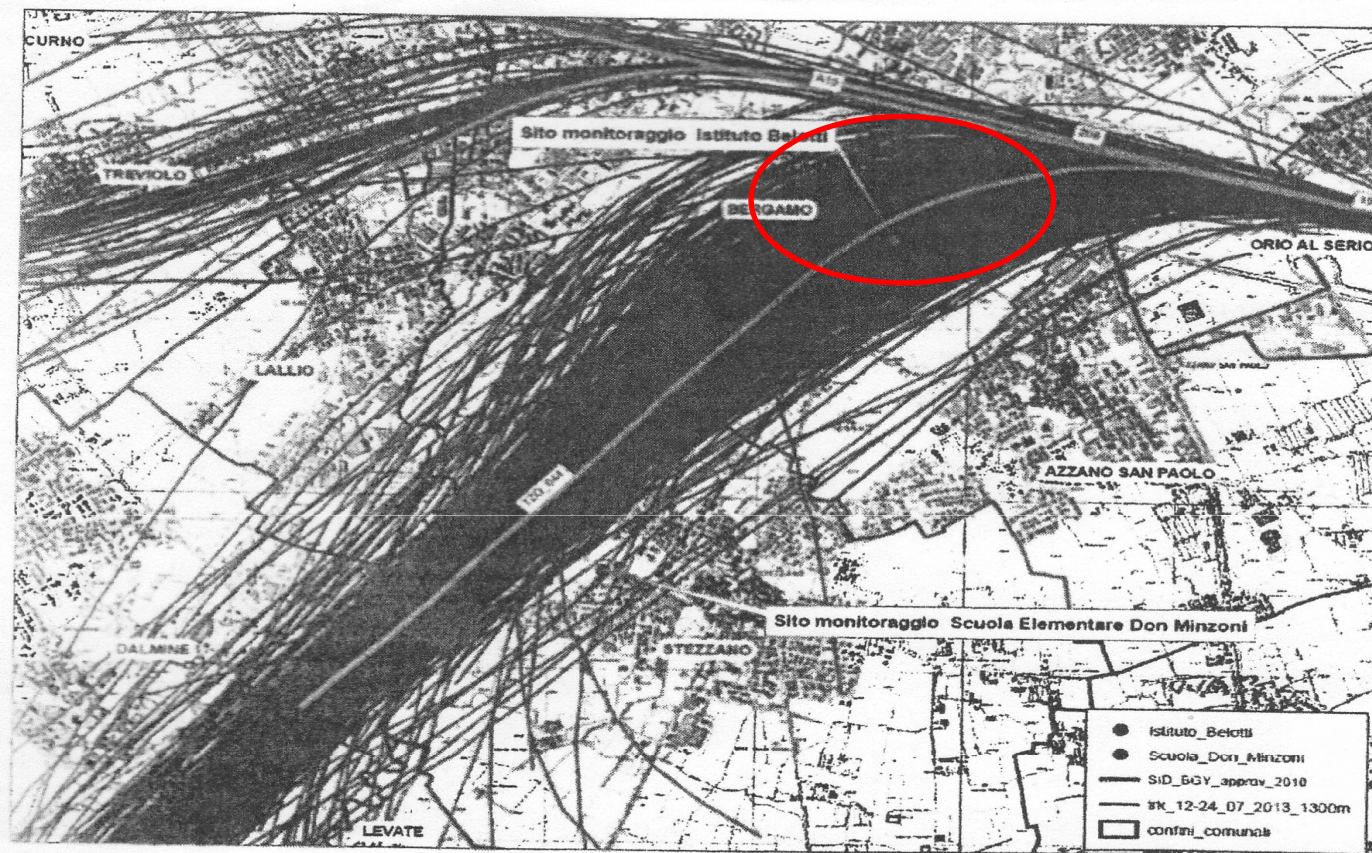


Figura 12: tracciati radar relativi al periodo 12-24 Luglio 2013 fino ad una quota di 1300m

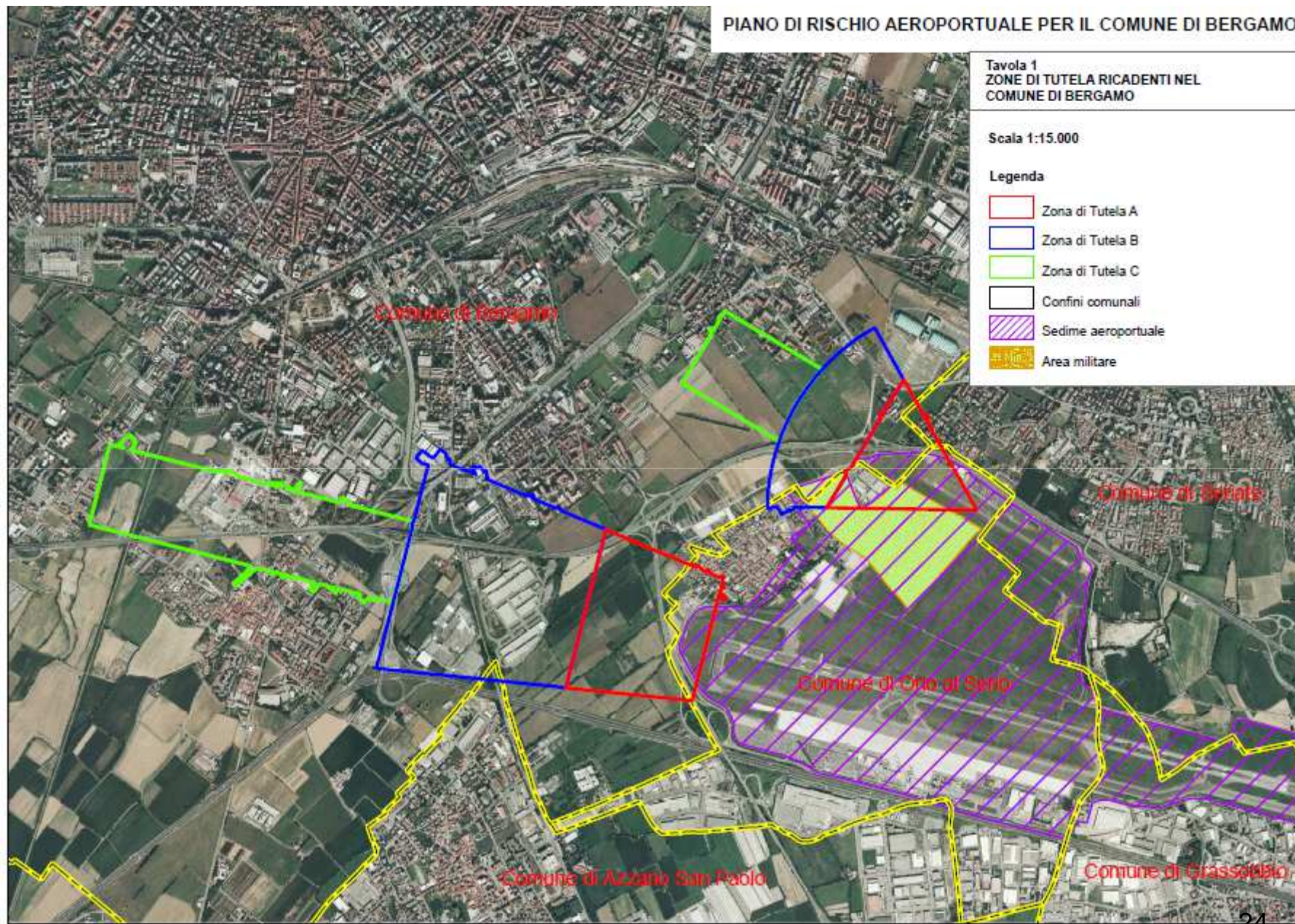
Effetti del cambio rotta

- Inserimento dell'intero quartiere di Colognola-Bergamo nell'area di rispetto aeroportuale A (con rumore compreso tra 60 e 65 db Lva)
- Coinvolgimento di numerosi siti sensibili, tra cui le scuole, che a Colognola sono 5, frequentate da 2.000 studenti. Si tratta di aree particolarmente protette dove il Decreto 14.11.1997 impone come limite massimo di immissione 50 Leq db(A)
- La virata stretta (a soli 300 piedi dal suolo) ed il sorvolo a bassa quota dei centri abitati crea forte apprensione per la sicurezza delle persone.
- Si opera ai limiti di quanto consentito dalla legge.

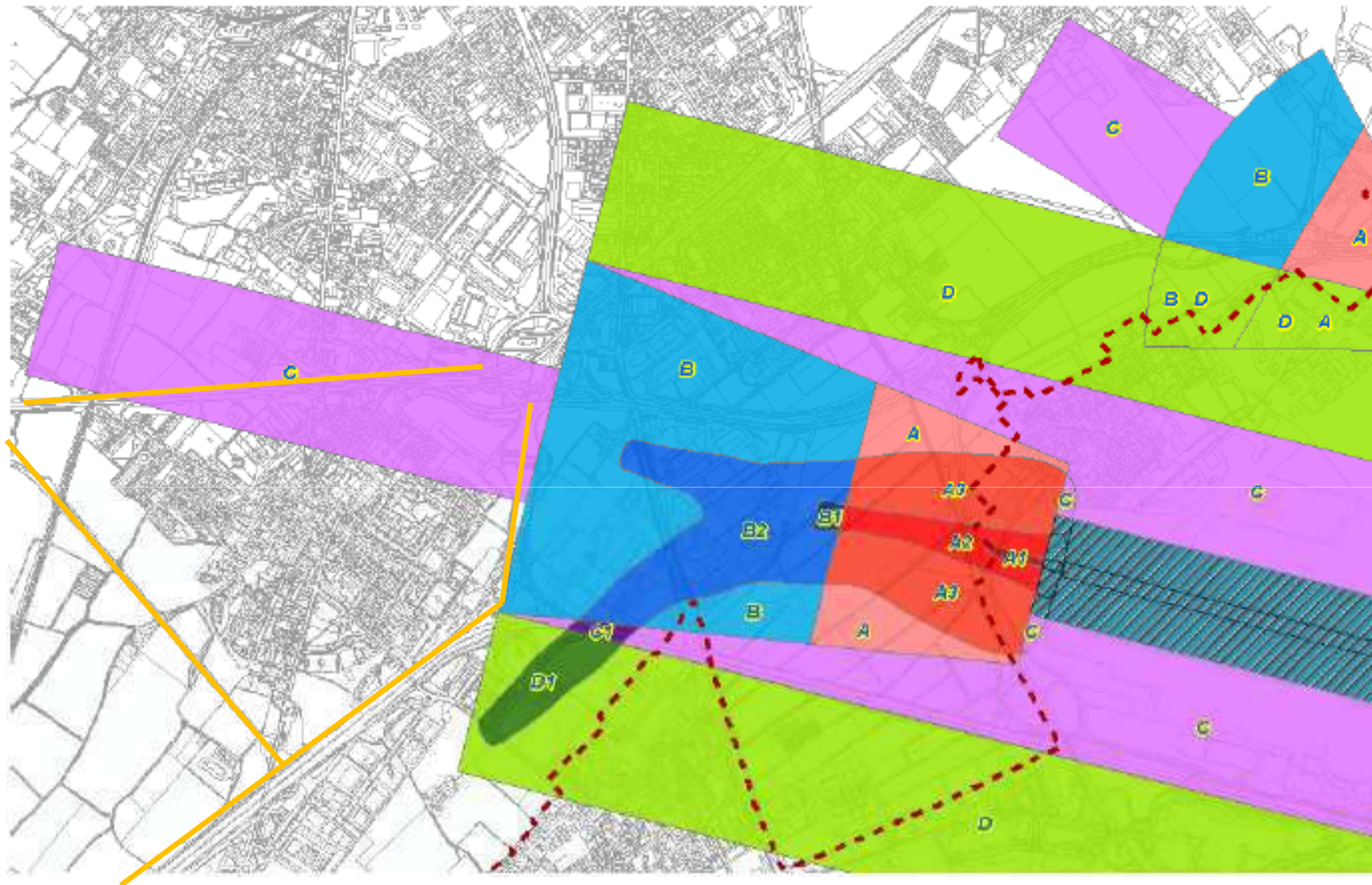




PIANO DI RISCHIO con vecchia rotta - non approvato



PIANO DI RISCHIO con nuova rotta - non ancora approvato



La posizione delle Istituzioni

- Le proteste dei cittadini, rivolte a tutti i livelli istituzionali (Ministeri Trasporti e Ambiente, Regione Lombardia, Prefettura, Provincia e Comune di Bergamo), sono rimaste inascoltate.
- Anche le risposte «ufficiali» date ai nostri Sindaci da Regione Lombardia e dal Ministero dell' Ambiente in merito ai limiti dello sviluppo di Orio non sono state convincenti, sia perché contraddicono quanto attestato dal Decreto direttorio 2005 e dal verbale della Conferenza dei servizi 2004, sia perché chiedono allo controllato (il gestore dello scalo) di controllare sé stesso!



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2013 - 0005129 del 26/02/2013

Pratica N.

Ref. Ambiente:

ISPRA
Via Vitaliano Brancati, 48
00144 Roma

e p.c. Comune di Bergamo
Assessore Ambiente, Energia, Opere del Verde
P. zza Matteotti, 3
Bergamo

Al Sindaco del
Comune di Orio al Serio
Via Locatelli, 20
24050 - Orio al Serio (Bg)

Il Decreto VIA n. 677 del 04/11/2003, con il quale è stata quindi rilasciata la compatibilità ambientale avendo valutato gli impatti attesi sulla base degli scenari prospettati dal proponente, non contiene alcuna disposizione, nel quadro prescrittivo, relativa al tetto massimo del numero dei voli.

Ciò nonostante, qualora negli anni si rilevi che le ipotesi alla base degli scenari prospettati al fine delle valutazioni ambientali siano cambiate, spetta al proponente evidenziare e valutare se tali differenze (es. numero dei voli/anno) possano comportare variazioni significative sugli impatti ambientali già considerati con il Decreto n. 677 del 04/11/2003.

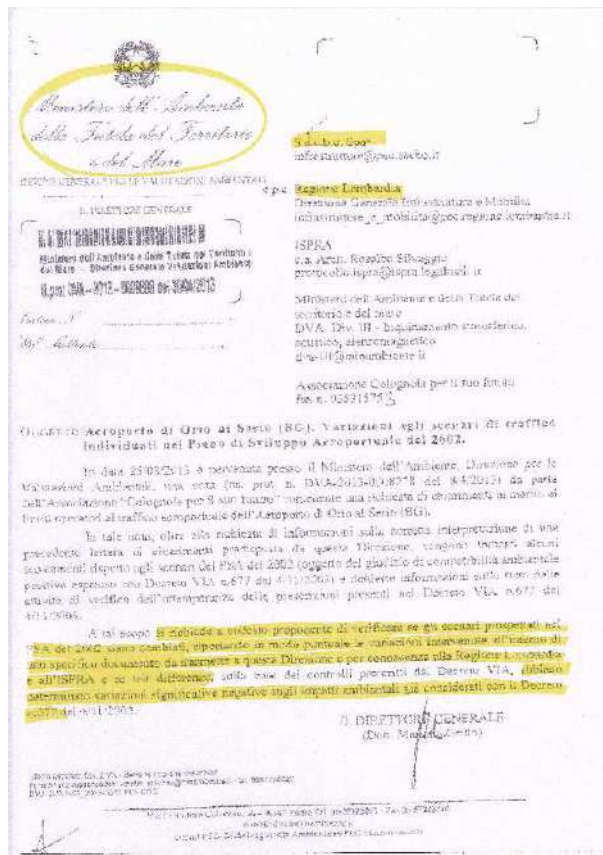
In tale valutazione il proponente potrà evidenziare se, rispetto alle previsioni del 2001, a fronte di un incremento del numero dei voli/anno, nel contempo altri parametri o dati di input (tipologia degli aeromobili, qualità dei carburanti, ecc...) abbiano o meno determinato una variazione significativa degli impatti stimati.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Cirillo)

Risposta Ministero Ambiente ai comitati

- Nel marzo 2013 il Coordinamento dei comitati ha segnalato al Ministero Ambiente gli scostamenti tra gli scenari previsti dal PSA e la situazione reale.

Il 30.4.2013 il Ministero ha risposto che «... ha provveduto a richiedere al proponente una verifica sulla effettiva variazione degli scenari prospettati nel PSA 2002, attraverso la predisposizione di uno specifico documento contenente le variazioni agli scenari di traffico aeroportuali e una valutazione se tali differenze abbiano determinato variazioni significative negative sugli impatti ambientali considerati dal Decr. VIA»



- ***Inoltre, lo stesso Ministero «... ha provveduto a richiedere un riscontro alla Regione Lombardia, in merito allo stato delle attività per la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni contenute nel Decreto VIA».***

La Regione Lombardia ha seguito la stessa procedura del Ministero: ha chiesto

- ***«... al proponente Sacbo di redigere una Relazione di dettaglio che dia conto delle scelte adottate e delle attività svolte in ottemperanza a tutte le prescrizioni del Decreto VIA»***
- **all'ASL di Bergamo notizie sullo stato di avanzamento dello studio epidemiologico**
- **all'ARPA Lombardia notizie in merito alle attività di monitoraggio ambientale.**

Preoccupazioni della popolazione raccolte da alcuni sindaci

Non conosciamo le risposte date a Regione e Ministero, ma abbiamo letto lo studio dell'aria fatto ad Azzano S.P. ed il monitoraggio acustico di Stezzano.

Sono studi fatti da una società certificata e da un tecnico specializzato: i risultati emersi, spesso si discostano dai dati ufficiali di Arpa e segnalano criticità ambientali che meritano quanto meno di essere approfondite, per non creare ulteriori preoccupazioni a chi vive sotto le rotte di decollo, dove non esistono neppure centraline fisse per il monitoraggio atmosferico, nonostante la zona sia già di per sé ambientalmente critica, perché è al centro delle più trafficate arterie stradali.

Quali le risposte?

- **Ad oggi quali risposte ha raccolto la Regione Lombardia dai vari enti? Effettuerà dei riscontri per verificare la veridicità delle dichiarazioni? Che valore hanno le segnalazioni (puntuali e documentate) dei cittadini e dei comitati?**
- **Basteranno le generiche rassicurazioni fatte da Enac al Ministero (e inviate per conoscenza ai comitati) che tutto è sotto controllo e si sta svolgendo regolarmente?**
- **Che valore hanno i decreti interministeriali, le leggi, i regolamenti? Perché non vengono rispettati? Chi deve vigilare?**

RICORSO ALL'AUTORITA' GIUDIZIARIA

- **Nel 2011 i cittadini hanno fatto ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Brescia che, il 15 luglio 2013, ha annullato la zonizzazione acustica aeroportuale del 2010.**
- **Per ora, solo i giudici di primo grado hanno dato una risposta, riconoscendo che le istanze dei cittadini non erano infondate .**
- **E' paradossale comunque che i cittadini debbano adire alle vie legali per rivendicare i loro diritti, costituendosi contro Enti che, per dovere istituzionale, dovrebbero tutelarli.**

Ricorso al Consiglio di Stato

- Però l'Enac ha impugnato il giudizio di primo grado ed ha chiesto al Consiglio di Stato la sospensiva della sentenza TAR .
- Il 2 aprile 2014 la richiesta è stata respinta. La causa è ancora pendente.
- Il 30 aprile 2014 Enac ha sospeso tutte le procedure antirumore approvate dalla Commissione aeroportuale ed ha minacciato il blocco dei lavori della commissione stessa.
- Ma l'Enac non dovrebbe essere un ente neutrale? Perché negare persino le misure antirumore?

Aeroporto, l'Enac sospende la Commissione con i Comuni

Dopo lo stop al Piano antirumore, ricorso al Consiglio di Stato
Ma i sindaci sono contrari al congelamento dei lavori del tavolo

Corriere della Sera Giovedì 24 Ottobre 2013

Il vertice L'Ente annuncia ricorso dopo che il Tar ha bocciato le curve isofoniche. E i

Aeroporto, linea dura dell'Enac E il piano anti-rumori precipita

L'immagine della prima pagina di L'Espresso del 1 Maggio 2014

Aeroporto La doccia fredda

Orio, l'Enac cancella le regole anti-rumore

«Effetto della causa legale». I sindaci in rivolta
Bloccati i decolli a est, sospesa la Commissione

Effetti dell'annullamento della zonizzazione aeroportuale

- Nel giugno 2014, il Ministero dell'Ambiente, interpellato dal Comune di Azzano S.P., ha risposto che, in assenza di definizione di curve isofoniche **«.... il riferimento da assumere per il rispetto dei valori limite resta il riferimento alla zonizzazione acustica del territorio comunale»**
- Il che significa che, **nei nostri paesi e quartieri, il rumore complessivo (non solo quello aeroportuale) non potrebbe superare i 55 db. di Leq.**

La situazione è molto complessa!!!

Cittadini

angosciati per le
insidie alla vivibilità
del loro territorio

Lavoratori

esasperati per il
rischio di perdere
l'occupazione

Giudici inquieti
per la
responsabilità
delle loro
decisioni

Politici in
difficoltà, alla
ricerca di una
soluzione
accettabile

Bisogna trovare una soluzione

- L'esperienza di altri Paesi europei ci può aiutare: lo studio Eupolis, realizzato nel 2012 per la Regione Lombardia, ha analizzato realtà simili a quella bergamasca ed ha evidenziato che la **compatibilità ambientale di uno scalo è un obiettivo realizzabile.**

Come?

- Rigoroso rispetto delle regole
- Strategie di m/l. periodo e di vasta area
- Condivisione e dialogo con le comunità locali
- Trasparenza nelle informazioni

Studio Eupolis

- Ecco i suggerimenti più interessanti:
- *“E’ fondamentale disegnare una **strategia di area vasta** per lo sviluppo dell’infrastruttura e per gli scenari di impatto ambientale, confrontando i benefici e i costi complessivi **su scala almeno regionale** e in un arco di tempo almeno di **medio periodo**”*
- *.... va **analizzato l’impatto di questa crescita ... con una visione generale e di lungo periodo; ...***
- *Avviare un **percorso di condivisione e dialogo con le comunità locali**, con la partecipazione di tutti gli attori, **la massima trasparenza nelle informazioni e la capacità di comprensione dei diversi portatori di interesse**: la partecipazione ai lavori di tutti gli attori porta al superamento dei problemi e all’avanzamento del progetto”.*

In Italia a che punto siamo?

- Nel nostro Paese non mancano le regole, manca spesso il loro rigoroso rispetto.
- La normativa europea, recepita in Italia dal decreto lgs. n. 152/2006, già impone la partecipazione del pubblico nelle fasi decisionali relative a piani e programmi che possono avere un impatto importante sull'ambiente.
- Mancano purtroppo la trasparenza delle informazioni e la condivisione dei problemi.
- Non è ancora stata definita una precisa strategia a m/l. termine sia del sistema aeroportuale nazionale che di quello lombardo.

LE NOSTRE RICHIESTE alla Regione, membro della Commissione aeroportuale

- **Pieno rispetto della normativa nazionale ed internazionale in materia di traffico aereo; quindi rispetto dei limiti e dei vincoli previsti dal PSA, dal VIA e imposti dal Decreto direttoriale 2005.**
- **Ridistribuzione delle rotte di decollo, in modo da evitare la concentrazione dei sorvoli su un'unica area che rischia di diventare un «ghetto» invivibile: se l'aeroporto è una risorsa per un territorio, è giusto che l'intera la comunità si faccia carico degli oneri che il suo traffico comporta.**

LE NOSTRE RICHIESTE

- Revisione dell'attuale procedura di decollo, per fare in modo che gli aerei arrivino molto più alti sui centri abitati e producano meno rumore.
- Monitoraggio costante dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed installazione di centraline fisse nelle aree più critiche, sotto le rotte di decollo.

Per essere ambientalmente compatibile

«Il Caravaggio» deve diventare un city airport:
non può più crescere in termini quantitativi, ma
solo qualitativi.

- Vantaggi della presenza del low-cost per i residenti
 - Ottima accessibilità al resto dell'Europa
 - Possibilità di collegamenti in giornata per viaggiatori business
 - Prezzi dei biglietti

- Vantaggi presenza low-cost per struttura ricettiva
 - Investimenti specifici
 - Riduzione del rischio di lungo periodo

- Sviluppo aeroportuale
 - Limiti della crescita
 - Passare da aeroporto low-cost e *city airport*

- Necessità osservatorio permanente per verificare l'impatto di azioni coordinate aeroporto - territorio