

European Parliament

The President of the European Parliament

Rue Wiertz B - 1047 Bruxelles Belgium

European Parliament - Committee on Petitions - The Secretariat

Rue Wiertz B-1047 Bruxelles Belgium

Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea

Direzione A - Affari Giuridici e Coesione

ENV. A.1 Applicazione, coordinamento per le infrazioni e aspetti giuridici

Rue de la Loi, 200 B - 1049 Bruxelles Belgium

Oggetto: Aeroporto di Orio al Serio- Bergamo, violazioni di normative europee e italiane in materia ambientale

L'Associazione "Colognola per il Suo Futuro", domiciliata a Bergamo (Italia) in via A. Einstein, 16 (cod. fiscale 95198450165, registrata presso l'Agenzia delle Entrate di Bergamo al n. 3096) unitamente ai cittadini firmatari del presente documento,

invia la seguente petizione
con la finalità di:

- sottoporre alla Vostra attenzione alcune **violazioni delle normative europee in materia ambientale**, recepite dallo Stato Italiano con il d. lgs. n. 152, del 3 aprile 2006;
- rappresentare la **situazione gravemente compromessa** in cui vivono migliaia di persone della provincia di Bergamo, **in ragione dell'incessante sviluppo** dell'attività **dell'aeroporto "Il Caravaggio" di Orio al Serio-Bergamo**, diventato uno dei più trafficati scali italiani e gestito dalla Società Sacbo, partecipata al 71,36% da enti pubblici (All. 1 - Assetto societario della Sacbo);
- denunciare l'operato della **Commissione Aeroportuale, che non ha preventivamente attivato la procedura di VAS, in attuazione delle direttive UE, allo scopo di "assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni di uno sviluppo sostenibile", ..."garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente", prevedendo "contestualmente" una necessaria fase di "consultazioni" per assicurare la partecipazione degli interessati** sulla specifica tematica e la loro informazione (cfr. d.lgs. 152/2006 e sentenza TAR di Brescia n. 00668/2013). A nostro avviso, infatti, **la suddetta Commissione Aeroportuale si è arrogata impropriamente il potere di stravolgere la preesistente realtà territoriale, dapprima modificando la traiettoria della rotta di decollo, con gravissime ricadute su aree che, in base al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA del 2002) ed al Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA del 2003), non dovevano essere interferite** (il quartiere di Colognola a Bergamo ed una parte di Azzano S. Paolo), **successivamente approvando una zonizzazione acustica che ha inserito tali aree negli intorni aeroportuali, nonostante esse fossero da sempre classificate nei rispettivi PGT come "residenziali"**;

- denunciare la **mancata tutela dei cittadini da parte dell'Amministrazione Comunale di Bergamo** che, pur essendo per dettato istituzionale **garante della Salute Pubblica, non ha opposto alcuna obiezione** a tali arbitrarie decisioni, che ha anzi contribuito ad approvare (consentendo, quindi, che il quartiere residenziale di Colognola fosse declassato a zona di rispetto aeroportuale).

La presente petizione non è contro l'aeroporto, di cui si riconosce il valore per l'economia bergamasca; si chiede comunque che esso eserciti la sua attività entro i limiti indicati dal PSA e dal Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (All. 2 - Provvedimento autorizzativo finale, Ministero Infrastrutture e Trasporti), limiti che consentirebbero realmente la compatibilità ambientale dello scalo e garantirebbero la salvaguardia del territorio in cui è inserito.

1 - Caratteristiche del territorio e delicato equilibrio aeroporto-territorio

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 zone più inquinate d'Europa**, è al secondo posto in Italia per patologie tumorali ed è al primo per il cancro al fegato.

E' fondamentale precisare che la **localizzazione dello scalo è pressoché un caso unico in Europa**, dal momento che **l'aeroporto insiste su un'area estremamente antropizzata e dista solo 3000 mt. dal centro della città di Bergamo e 800 mt. dagli insediamenti urbani.**

A causa di tali criticità, soltanto **nel 2003 il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA)** era stato autorizzato con il **Decreto Interministeriale di Valutazione Impatto Ambientale (VIA)** n. 677 del 4/11/2003, che tuttavia subordinava la crescita dello scalo all'osservanza di specifiche prescrizioni, per evitare danni al territorio. (All. 3A- PSA Sintesi non tecnica; All. 3B- PSA1 All. 3C- PSA2; All. 4/A - VIA; All. 4/B – Delibera Giunta regionale n. 2564-2003)

Nel citato PSA era chiaramente indicata la necessità di preservare la città e le aree più antropizzate dalle servitù aeroportuali: tutti i quartieri residenziali cittadini dovevano essere esclusi dalle aree di rispetto e solo marginalmente lambiti dalla rotta di decollo.

Limiti alla crescita dello scalo di Orio al Serio erano stati previsti, oltre che nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche nella Conferenza dei servizi del 29/9/2004, nel cui verbale si legge: *"Il Piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo-Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo"*.

2 – Esponenziale sviluppo dello scalo e del traffico low-cost Ryanair

In tutti questi anni **la mancata ottemperanza alle numerose prescrizioni del VIA** e la superficialità (o inadeguatezza) dei controlli, (delegati dai Ministeri competenti alla Regione Lombardia) hanno **permesso la crescita incessante dell'aeroporto, con ricadute drammatiche sull'ambiente circostante e sulla qualità di vita di migliaia di cittadini.** Tale esponenziale sviluppo è stato sostenuto in gran parte dall'**incremento smisurato dei voli low-cost del vettore Ryanair.** A proposito di tale compagnia va ricordato che essa, oltre ad essere indagata per possibile elusione delle normative fiscali e contributive italiane (in merito, i giornali locali riferiscono che sono tuttora in corso indagini da parte della Guardia di Finanza e dell'Ispettorato del Lavoro di Bergamo), si dice usufruisca di significativi contributi di co-marketing da parte di Enti pubblici (tra cui Comune e Provincia di Bergamo, Camera di Commercio di Bergamo): se quanto adombrato nell'allegata interrogazione parlamentare su Ryanair corrispondesse alla realtà, tali **sovvenzioni**

occulte, a nostro avviso, potrebbero configurarsi come aiuti di stato, costituendo una forma di concorrenza sleale nei confronti di altri vettori. (All. 5 - Interrogazione parlamentare su Ryanair) Sarà compito della **Direzione Generale Concorrenza - Protocollo Antitrust** valutare se la gestione di un esercizio aeroportuale, se non contra legem almeno praeter legem, possa costituire ipotesi di concorrenza sleale nei confronti di altri esercizi aeroportuali che magari affrontano maggiori oneri e costi per rispettare le normative nazionali ed europee

3 - Prescrizioni del VIA e confronto con la realtà attuale

Gli scostamenti tra quanto previsto da PSA 2002-VIA 2003 e la realtà attuale sono molto significativi:

- **Il traffico ipotizzato** era prevalentemente cargo e charter, mentre ora incide maggiormente quello dedicato al trasporto passeggeri, con le inevitabili conseguenze negative sull'ambiente prodotte anche dal traffico veicolare indotto.
- **Gli aerei previsti** erano di piccolo tonnellaggio, mentre oggi si utilizzano velivoli sempre più grandi.
- **L'area geografica interessata** è stata profondamente modificata rispetto a quanto prevedeva il Piano di Sviluppo, andando a interessare alcuni quartieri del Comune di Bergamo ed altri Comuni dell'hinterland precedentemente (e formalmente) esclusi dalla prevista Zonizzazione. (All. 6 - Mappe previsionali –All. 7 - Mappa zonizzazione acustica aeroportuale 2010)
- **La popolazione residente assoggettata a impatto acustico superiore a 60 LVA** prevista al 2015 in 2.673 unità, ad oggi è superiore alle 7.500 unità, prevalentemente residente nelle aree che non dovevano essere incluse negli intorni aeroportuali.
- **Le Unità di Traffico** trasportate, che il Piano di Sviluppo indicava in 6.174.650 (ed esplicitamente indicate come limite allo sviluppo di Orio dal Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), **ammontavano** al 31 dicembre 2012 a 10.060.770 (il 62,94% in più) e **al 31 dicembre 2013 a 10.125.496 (il 63,98% in più)**.
- Le previsioni facevano riferimento a 187,86 **movimenti aerei** al giorno che, annualmente, risultano 68.570. **I movimenti effettivi sono stati nel 2012 74.220 (l'8,24% in più), nel 2013 71.742 (il 4,62% in più)**.
- La nuova rotta sulla città prevede una **virata a bassa quota** (manovra che aumenta il rischio della c.d. scivolata d'ala) **che crea forti preoccupazioni sulla sicurezza dei decolli**: ad oggi **non è stato ancora approvato il Piano di rischio aeroportuale**, ma si sa che coinvolgerà un territorio più esteso del previsto, comprendente numerosi siti sensibili ivi localizzati.
- Le **prescrizioni** indicavano la necessità di **ridurre progressivamente le aree** interessate dall'impatto ambientale, mentre nel tempo è **accaduto esattamente il contrario**. Del resto, se il traffico aereo aumenta, riesce difficile credere che esso non abbia ricadute sempre più pesanti sul territorio e sulla qualità di vita della popolazione.

4 – Ritardi e inadeguatezza degli interventi a tutela dei cittadini e del territorio

Nel 2009, centinaia di cittadini bergamaschi hanno inviato diffide al Sindaco ed al Prefetto di Bergamo, chiedendo **interventi a difesa dei loro diritti a salute e sicurezza**. Nell'ottobre 2012 1.500 cittadini hanno presentato alla Procura della Repubblica di Bergamo un esposto, denunciando inadempienze e mancato rispetto di disposizioni normative. Nel gennaio 2012 anche 11 Sindaci degli intorni aeroportuali hanno inviato formale diffida agli organi competenti (Enac, Enav e società di gestione dello scalo-Sacbo spa), rivendicando il rispetto dei limiti imposti dal PSA e dal decreto di VIA. (All. 8 – Diffida Sindaci) Purtroppo **tutte le suddette istanze sono rimaste inascoltate**. Anche le richieste di intervento e controllo inoltrate alla Regione Lombardia ed ai Ministeri competenti non hanno dato esiti concreti.

Solo un **ricorso al TAR** (Tribunale Regionale Amministrativo) di Brescia, presentato nel febbraio 2011, ha accolto le istanze di 200 cittadini che, insieme a Legambiente (Associazione ambientalista italiana), avevano chiesto l'annullamento della zonizzazione acustica approvata nel 2010: nel luglio 2013, il TAR **ha sentenziato l'illegittimità della zonizzazione**, in quanto non preceduta da una procedura di VAS, come previsto dal D.Lgs. n. 152 del 3.4.2006, decreto che aveva recepito la direttiva europea 27 giugno 2001, n.2001/42 CE (All. 9 - Sentenza TAR)

Nonostante le pesanti ricadute ambientali dovute sia al traffico aereo che a quello veicolare indotto, **non sono state effettuate adeguate campagne di monitoraggio e verifica dell'inquinamento atmosferico**, con analisi specifiche degli inquinanti tipici del traffico aereo, emessi soprattutto in fase di decollo e atterraggio.

Il decreto di VIA imponeva fin dal 2003 l'attivazione di uno studio epidemiologico per monitorare gli effetti dell'attività aeroportuale sulla salute umana, ma **solo nel 2012 l'iniziativa è stata avviata** ed i risultati saranno disponibili soltanto tra qualche anno. Molte perplessità circa i risultati di tale indagine sono determinate dal fatto che **nelle zone maggiormente interessate dal traffico aeroportuale e dalle sue ricadute, non sono mai state installate centraline fisse per rilevare l'inquinamento atmosferico**: i controlli sono effettuati sporadicamente con centraline mobili, per brevi periodi e, in passato, senza misurare gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) ed altri inquinanti tipici degli aerei.

A tale proposito riteniamo importante citare lo studio dell'aria commissionato nel 2012 dal Comune di Azzano S. Paolo alla società Costech (azienda certifica ISO 9001:2000), che ha evidenziato livelli di inquinamento atmosferico preoccupanti, perché nettamente superiori ai limiti di legge. (All. 10 - Costech- Monitoraggio aria Azzano)

In ogni caso i cittadini chiedono trasparenza ed informazione sui rischi e sugli eventuali danni che essi subiscono: le ripercussioni degli aeroporti sulla salute pubblica sono da tempo sotto osservazione.

Per quanto concerne l'inquinamento acustico, studi condotti in alcuni paesi sotto l'egida della Unione Europea e dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) hanno evidenziato una forte correlazione tra il rumore e molte patologie (ansia, ipertensione, malattie cardiovascolari, disturbi del sonno, etc.). (All. 11 - Studi scientifici su rapporto tra patologie e rumore)

Purtroppo, **anche per il monitoraggio dell'inquinamento acustico, dobbiamo segnalare omissioni e incongruenze**. Le maggiori perplessità sorgono in merito all'elaborazione dei dati, in quanto l'attività è affidata alla stessa **società di gestione dell'aeroporto** (Sacbo spa). Il controllo ad opera dell'ARPA Lombardia è sporadico: a quanto ci risulta, tale ente, una volta l'anno, affianca una sua centralina a quella di Sacbo per confrontare i dati; inoltre, per le tre settimane di maggior traffico, ARPA richiede a Sacbo i dati grezzi e li rielabora. Resta pertanto il fatto che per le altre settimane dell'anno è la società di gestione ad elaborare i dati: di fatto **il controllato è controllore di se stesso. E' compatibile detta situazione con i principi comunitari della trasparenza e della imparzialità?**

Persistono molti dubbi su tale sistema di monitoraggio: a noi non risulta che esso sia stato valutato ed approvato dalla Commissione aeroportuale, che i punti dove vengono raccolte le analisi del rumore siano adeguate, che siano stati fissati i criteri per l'interpolazione dei dati, che siano 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. La citata Delibera della Giunta Regionale ha fissato delle linee guida per il monitoraggio del rumore e, correttamente, precisa 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"*). Il medesimo documento prescrive che la definizione del sistema di monitoraggio sia conseguente alla delimitazione dell'intorno aeroportuale ed alla individuazione delle procedure antirumore.

Sussiste comunque, per lo scalo di Orio al Serio, violazione del D.M. 31 ottobre 1997 (art. 5) il quale 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 sistemi di monitoraggio adeguati si pone, altresì, in contrasto con la normativa in tema di VAS e con quella in materia di VIA (D.Lgs. 152/2006), che prevedono il monitoraggio, nella sua accezione più ampia, come parte integrante del piano e/o del progetto sottoposto a valutazione ambientale.

Purtroppo la prassi italiana inconcepibilmente consente che siano le stesse autorità aeroportuali e non un’autorità terza indipendente ad elaborare i dati delle centraline di monitoraggio del rumore, sicché nulla vieta che i valori possano anche essere abilmente edulcorati.

Il rilevamento dell’inquinamento acustico commissionato dal Comune di Stezzano (Bergamo) alla società Bionoise avvalorata tali perplessità: lo studio evidenzia un significativo scostamento (fino a 6 decibel di differenza) tra i valori rilevati da ARPA e quelli misurati dallo studio stesso; il che alimenta grossi dubbi anche sull’attendibilità delle rilevazioni di altre centraline. (All.12 - Bionoise -Stezzano)

Inspiegabili contraddittorietà dei dati elaborati da Sacbo risultano infatti da tutte le centraline che non segnalano alcuna correlazione tra l’intensità del traffico aereo e il rumore. Addirittura le centraline di Colognola (via Linneo) ed Azzano S. Paolo (via XXIV maggio) evidenziano una significativa diminuzione dell’inquinamento acustico proprio nei mesi estivi, in coincidenza dell’aumento del traffico aereo. (All. 13 - Grafici dati centraline 2000-2012). Appare infatti inspiegabile che un maggior numero di voli – a parità di condizioni – comporti una diminuzione del rumore (All. 14- Centralina Colognola via Linneo 2012-2013; All. 15 – Traffico aereo e rumore).

Al fine di salvaguardare il diritto della popolazione a fruire di informazioni veritiere e complete sull’inquinamento ambientale, si richiede il Vostro intervento, rivolto a contestare infrazione allo Stato italiano nel consentire che il monitoraggio del rumore venga gestito dallo stesso autore del possibile inquinamento.

In particolare si richiede che si valuti l’opportunità, ai fini istruttori, di nominare un commissario per il diretto controllo delle centraline di rilevamento in questione, ovvero per il posizionamento di centraline proprie dell’organismo europeo e direttamente da esso controllate.

5 – Violazione delle normative italiane ed europee in materia ambientale

I firmatari della presente petizione intendono inoltre **sottoporre alla Vostra attenzione altre palesi violazioni delle normative europee in materia ambientale**, recepite dallo Stato italiano con il d. lgs. 152/2006. (All. 16 - D. lgs. 152/2006) Si tratta di situazioni già sottoposte all’attenzione delle Istituzioni italiane, che tuttavia non hanno dato risposte adeguate alla gravità del caso.

Le violazioni che segnaliamo riguardano la mancata partecipazione e consultazione della cittadinanza in merito ad interventi connessi all’espansione del traffico aeroportuale, che hanno comportato pesanti ricadute sull’ambiente e sulla popolazione.

Secondo la normativa vigente (cfr.: d. lgs. 152/2006; art. 1 legge 16 marzo 2001 n. 108; art. 6 direttiva 2001/42 CEE; art. 14 del Codice dell’ambiente Convenzione di Aarhus 25 giugno 98) si rilevano le seguenti violazioni:

a – modifica della rotta di decollo, senza alcun coinvolgimento né della popolazione interessata (oltretutto residente in aree che il PSA e il VIA indicavano come non interferite dal traffico aereo) (All. 17- Stralcio PSA 2- pag. 14 e 21- rif. All. 3C), né delle Amministrazioni Comunali di Stezzano

e di Levate (territori sui quali non insisteva la precedente traiettoria di decollo e che con la nuova rotta hanno anch'essi subito pesanti ricadute ambientali)

b – approvazione di una zonizzazione acustica aeroportuale, molto diversa e più estesa rispetto agli intorni aeroportuali previsti dal PSA e VIA, senza l'attivazione della procedura di VAS imposta dalla normativa europea e nazionale, e senza alcun coinvolgimento della popolazione interessata.

c – mancata attuazione di misure di salvaguardia a difesa degli abitanti e dei territori illegittimamente inclusi nella zonizzazione stessa, **dopo l'annullamento della suddetta zonizzazione da parte del TAR di Brescia - luglio 2013.**

a – Modifica della rotta di decollo e sue conseguenze

La modifica della rotta di decollo verso ovest, sperimentata nel 2009 e definitivamente approvata dopo pochi mesi, costituisce una palese violazione delle Direttive CEE, recepite in Italia dal già citato D.Lgs. n. 152/2006.

Prima del 2009 il decollo sulla città (verso ovest) si svolgeva lungo l'asse pista, senza virate a bassa quota; gli aerei lambivano vari quartieri cittadini, senza tuttavia insistere su un'unica area abitativa, condannandola all'invivibilità.

Già allora comunque venivano disattese le prescrizioni del PSA e del VIA, che avevano autorizzato lo sviluppo del traffico aereo prevalentemente verso est, cioè verso i territori meno antropizzati, con minore densità abitativa e col minor numero di siti sensibili. (All. 18 - Stralcio PSA Sintesi non tecnica pag. 23 - rif. All. 3A)

L'esponentiale sviluppo dell'aeroporto ha invece portato progressivamente allo spostamento della maggior parte dei decolli verso la città, che nelle previsioni non doveva essere interferita.

Con la nuova rotta, la situazione di molte aree urbanizzate si è ancor più aggravata; i velivoli in decollo anticipano la virata a sinistra, sorvolando a bassa quota il quartiere di Colognola e parte di Azzano S. Paolo. In pratica, la quasi totalità dei decolli è stata convogliata su un unico corridoio comprendente il quartiere cittadino di Colognola ed i Comuni di Azzano S. Paolo, di Stezzano e di Levate: ciò ha comportato non solo gravissime ricadute a livello ambientale, ma ha creato i presupposti per il declassamento di Colognola (quartiere storico con 7.000 residenti!) e di parte di Azzano S. Paolo (aree illegittimamente incluse nelle zone di rispetto aeroportuale), condannando in tal modo un territorio densamente antropizzato, con realtà abitative preesistenti, al degrado ed alla ghettizzazione (All. 19 – Tracciati radar su Colognola 2013).

L'impatto ambientale (sia acustico che atmosferico) è aggravato dal fatto che spesso gli aeromobili non partono da fondo pista (come suggerirebbero accorgimenti tecnici di mitigazione del rumore), ma 500 metri più avanti: in tal modo il sorvolo degli abitati avviene a quote ancor più basse, con maggior frastuono e rischio per la popolazione.

Oltretutto tale rotta è stata resa definitiva prima dei tempi previsti:

- nonostante un **improprio sistema di monitoraggio**, assicurato da centraline che sono rimaste localizzate lungo la precedente traiettoria di decollo, anziché essere spostate lungo la nuova rotta;
- **senza alcun coinvolgimento della popolazione interessata**, residente in aree che il PSA e il VIA indicavano come non interferite dal traffico aereo (la modifica della rotta di decollo può, secondo logica, essere definita come un programma inteso a regolare lo svolgimento dell'attività aeroportuale: un programma con elevato impatto ambientale e quindi assoggettato alle norme del d.lgs. 152/2006, inclusa la necessaria fase di "consultazione" della popolazione interessata);
- **nel caso di Stezzano e Levate** (i cui Sindaci non fanno parte della Commissione aeroportuale e quindi non sono coinvolti nelle decisioni prese da quest'ultima), **senza neanche preoccuparsi di informare preventivamente le due amministrazioni comunali** dell'impatto che la nuova rotta avrebbe avuto sui territori di loro competenza. (All. 20 - Stralcio D. lgs. n. 152/2006, art. 7, comma 6)

La modifica della rotta di decollo, più che a ragioni di carattere tecnico, sembra ascrivere ad una scelta politica finalizzata a contenere il malcontento causato dalle inevitabili

ricadute negative di uno scalo cresciuto al di sopra delle sue possibilità, circoscrivendo l'area sottoposta a servitù inaccettabili, per minimizzare la portata delle proteste: ciò ha tuttavia portato ad una **discriminazione illegittima dei territori e dei cittadini residenti nelle zone interessate dalla nuova rotta di decollo.**

La modifica della traiettoria di decollo ha inoltre favorito (con grosse perplessità di chi scrive) i proprietari delle aree sottostanti la precedente rotta e consentito la realizzazione ex novo, appunto sotto la rotta abbandonata, di massicci insediamenti abitativi (condomini di 6 piani) e di un Centro Commerciale ("Famila"). In merito, si sottolinea che tali insediamenti sono situati, comunque, in una **zona compresa nell'area di rischio.**

b - Zonizzazione acustica aeroportuale

La zonizzazione acustica (che doveva essere attuata nel 2004 e che invece è stata definita solo nel 2010) **è stata approvata dalla Commissione Aeroportuale senza attivare preventivamente una procedura di VAS, come prevede la normativa italiana ed europea.**

Un confronto tra la mappa delle curve isofoniche prevista per il 2015 nel PSA e quella della zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel 2010 evidenzia significativi scostamenti (vedasi All. 6 – Mappe): mentre lo scenario ad est è pressoché sovrapponibile, quello ad ovest risulta più esteso e con ricadute ambientali molto più gravi per la maggiore antropizzazione ed il totale coinvolgimento di Colognola (quartiere con 7.000 residenti!), nonostante la presenza di numerosi siti sensibili, tra cui 5 scuole con circa 2.000 studenti. A tale proposito si precisa che, ex lege D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", le immissioni acustiche su edifici scolastici non possono superare il limite di 50 dBA diurni (tab. C – cl. I), mentre il quadro attuale ne consente più di 60. (All. 21 - D.C.P.M. 14/11/1997 "Determinazione valori limite delle sorgenti sonore", Tabella C). Anche una parte del paese di Azzano S. Paolo è risultata illegittimamente inclusa negli intorni aeroportuali.

Nelle previsioni, tutti i quartieri residenziali cittadini ed Azzano S. Paolo erano esclusi dalle aree di rispetto e solo marginalmente lambiti dalla rotta di decollo, che era in linea con l'asse pista.

E' evidente la correlazione esistente tra la zonizzazione acustica approvata (più estesa di quella prevista) e la modifica della rotta di decollo menzionata al punto a, così come è evidente che tutti i problemi sono riconducibili all'abnorme sviluppo di un aeroporto localizzato a ridosso della città di Bergamo e pertanto con oggettivi ed incontestabili limiti di crescita.

E' inutile sottolineare l'impatto ambientale derivante da tali scelte, che hanno in alcuni casi sconvolto la preesistente realtà abitativa: **migliaia di cittadini sono stati costretti a subire le conseguenze di decisioni per le quali non sono stati neppure consultati.**

Vivere sotto la traiettoria degli aerei in decollo significa subire un danno molto grave a livello di salute, di sicurezza ed anche di patrimonio (perché è ovvio che gli immobili situati in aree divenute illegittimamente zone di rispetto aeroportuale subiscono un'importante svalutazione).

Tuttavia, il danno alla salute appare quello più grave: non è solo il rumore a risultare inquinante, ma anche i residui di combustione di idrocarburi derivanti dal sorvolo degli aeromobili, in situazioni di massima potenza motori come avviene in fase di decollo. Al riguardo, infatti, a seconda delle tipologie di aeromobile, ogni sorvolo proietta sul territorio sottostante l'equivalente di gas combustibili e di particolato oscillante tra i 20 ed i 40 autotreni, con grave rischio di compromissione degli organi respiratori.

Un altro grave problema riguarda la sicurezza, dal momento che **i decolli avvengono al di sopra di un tessuto fittamente urbanizzato ed oltretutto prevedono una virata a bassa quota, ai limiti di quanto ammesso dalla normativa internazionale ICAO,** che indica in 400 piedi (120-130 metri circa) la quota minima per la virata al decollo: ad Orio al Serio la procedura prevede proprio la virata dopo il decollo al raggiungimento della quota di 400 piedi dal suolo, pari al limite

di legge. **Pertanto, ciò che a livello internazionale è considerato il limite ultimo, ad Orio costituisce la normalità delle procedure di decollo.**

Già nel 2005 un aereo è precipitato nel territorio di Azzano S. Paolo, dopo aver operato una stretta virata a sinistra, simile a quella prevista dall'attuale rotta: fortunatamente il velivolo è caduto in un campo agricolo, altrimenti sarebbe stata una strage. Altre situazioni di emergenza si sono verificate nel corso di questi ultimi anni: **si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?** (All. 22 - Corriere della Sera "Cade aereo cargo a Bergamo vicino alle case" 1.11.2005).

L'approvazione della zonizzazione acustica del novembre 2010 da parte della Commissione Aeroportuale, senza alcuna partecipazione dei soggetti interessati alle rilevanti modifiche ambientali, territoriali ed abitative derivanti da tali scelte, è stata una palese violazione della normativa italiana ed europea.

In particolare, si veda il citato d. lgs. 152/2006 che ha recepito le direttive europee in merito e, più specificatamente:

- parte II, titolo I, art. 4, comma 1, lettera *a* e lettera *b* n.5
- art. 5 (definizioni), comma 1, lettere *p*, *q*, *r*, *s*. (All. 23 -Stralcio d. lgs. 152/2006)
- titolo II, capo I, art. 7 (ambito d'applicazioni), commi 5 e 6
- art. 10 (consultazioni), commi 1,3,4.

art. 12, (giudizio di compatibilità ambientale ed approvazione del piano o programma proposto), comma 1. (All. 23 - Stralcio artt. D. lgs. 152/2006)

Lo **sconvolgimento dell'assetto territoriale ed abitativo preesistente**, derivante dalla zonizzazione in oggetto ha avuto, come conseguenza, la presentazione di un **ricorso al TAR di Brescia** nel 2011 (n. di registro generale 315 del 2011), sottoscritto da circa 200 cittadini, da Legambiente e dal Comitato aeroporto di Bergamo.

Il **TAR ha accolto il ricorso dei cittadini** e, nel luglio 2013, ha emesso la **sentenza** (n. 00668/2013 Reg. Prov. Coll.) **che ha annullato tale zonizzazione, con la motivazione che essa non era stata preceduta da una procedura di VAS e non aveva previsto alcuna forma di partecipazione dei cittadini interessati.** (vedasi All. 9)

La sentenza fa esplicito riferimento d. lgs. n. 152/2006 ed alle direttive UE che esso ha recepito. Nella sentenza (pag. 9, n. 25), a proposito della necessità della VAS e del coinvolgimento della cittadinanza, si legge: "La procedura (VAS) ..è stata introdotta ... in attuazione di direttive dell'Unione ed ha lo scopo, ai sensi dell'art. 4 commi 3 e 4 lettera a) del d. lgs. 152/2006, di *"assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile"* e *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente"*. "Come tale, essa va compiuta *"contestualmente"* all'elaborazione del piano o programma, comprende fra l'altro una necessaria fase di *"consultazioni"*, ovvero deve garantire la partecipazione degli interessati sulla specifica tematica e la loro informazione, ed è prevista ... a pena di illegittimità del piano o programma stesso".

c - Mancata attuazione di misure di salvaguardia a difesa degli abitanti e dei territori illegittimamente inclusi nella **zonizzazione annullata dal TAR di Brescia.**

Purtroppo, l'annullamento della zonizzazione da parte del TAR di Brescia non ha avuto i risultati attesi dai cittadini di Colognola: essi hanno inoltrato il ricorso, ne hanno sostenuto il non indifferente onere economico, ma non hanno visto cambiare la loro condizione di vita. **Malgrado la sentenza in oggetto, che per la legge italiana è già esecutiva, anche se prevede la possibilità di un ricorso, permane il sorvolo dell'abitato di Colognola, senza che alcuna autorità italiana preposta abbia adottato misure di salvaguardia a difesa degli abitanti.** Non è stato attuato alcun intervento teso a migliorare la situazione del territorio illegittimamente inserito negli intorni eroportuali; non si è avuta alcuna revisione delle rotte ed il preoccupante livello dell'inquinamento, sia acustico che atmosferico, è rimasto immutato.

Ciò avviene nonostante le zone illegittimamente inserite nella zonizzazione acustica (annullata dalla sentenza del TAR) siano ancor oggi, a tutti gli effetti, aree residenziali, come indicato dal PGT di Bergamo e come tali soggette ai vincoli della zonizzazione acustica comunale che prevede per le aree residenziali di classe II, quale è Colognola, il limite massimo 50 decibel.

Si può anzi affermare che la situazione appare peggiorata, dal momento che l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) ha impugnato la sentenza del TAR, appellandosi al Consiglio di Stato (All. 24 - Ricorso di Enac al Consiglio di Stato). Il 23 ottobre 2013 l'Ente in questione (secondo le allegare notizie di stampa) aveva affermato **di voler sospendere**, fino a soluzione della controversia legale, **le sedute della Commissione aeroportuale**: tale decisione unilaterale ha provocato la reazione dei Sindaci membri della commissione, alcuni dei quali ne hanno sollecitato la convocazione, senza tuttavia ottenere risultati. Dal verbale dell'ultima seduta della Commissione aeroportuale del 23.10.2013 e dalle informazioni dei media che ne riferiscono i contenuti, emerge che ENAC aveva proposto persino la sospensione delle "procedure antirumore" adottate successivamente alla zonizzazione acustica del 2010. Si sottolinea che le cosiddette "procedure antirumore" citate da ENAC, riguardano prevalentemente misure che erano già contenute nel PSA e nel VIA e che costituivano parte integrante delle prescrizioni in base alle quali era stata data l'autorizzazione allo sviluppo dello scalo:

- a) la concentrazione della maggior parte dei decolli sulla testata alfa, cioè ad inizio pista (che dovrebbe essere procedura di decollo naturale, prevista dalla normativa in essere),
- b) la ripartizione di più voli diurni in direzione est (si tratta comunque di una decina di voli, perché la quasi totalità dei decolli oggi avviene in direzione ovest, in spregio alle indicazioni del VIA, che prevedevano lo sviluppo del traffico aeroportuale *prevalentemente verso est*, cioè verso l'area meno antropizzata e non verso la città),
- c) l'anticipazione della virata in decollo di 25-30 piedi, così da sorvolare gli abitati ad un'altezza maggiore (quando i velivoli attraversano gli insediamenti urbani a bassissima quota, l'inquinamento acustico è devastante!).

Si sono rilevate alcune discrepanze tra le notizie apparse sui quotidiani in merito allo svolgimento della citata seduta della Commissione Aeroportuale e quanto risulta dal suo verbale: in base a ciò che è stato scritto dai giornali (e quanto riferito "a caldo" da alcuni membri della Commissione) **la posizione dell'ENAC è apparsa molto dura**, quasi come un atteggiamento di ritorsione contro la sentenza del TAR di Brescia e **comunque molto lontana dalla caratteristica di neutralità che l'Ente dovrebbe avere: amareggia constatare che l'organismo preposto dal Ministero dei Trasporti alla gestione del traffico aereo, anziché tutelare territorio e popolazione, ricorre contro dei cittadini che rivendicano il rispetto dei loro diritti**. (All. 25 - Verbale Commissione aeroportuale 23 ottobre 2013; All. 26A - Corriere della Sera-Bg - 24 ottobre 2013, pag.7 "Aeroporto, linea dura dell'ENAC- E il piano antirumore precipita" ; All. 26B - L'Eco di Bergamo -24 ottobre 2013, pag.27 "Aeroporto, l'Enac sospende la Commissione con i Comuni"). Nel ricorso presentato da ENAC al Consiglio di Stato per la pretesa riforma della sentenza del TAR, lo stesso ente aveva chiesto la "sospensiva", che fortunatamente nell'udienza dell'1.4.2014 il Consiglio di Stato ha negato.

Il 30 aprile 2014 **Enac, con decisione unilaterale, ha comunicato ai Sindaci, via fax, la sospensione delle procedure antirumore** fino all'emissione della sentenza da parte del Consiglio di Stato (All. 27 - Comunicazione di Enac ai sindaci su sospensione procedure antirumore). Per protesta, i Sindaci si sono imbavagliati davanti alle sede dell' Enac (All. 28 - Articolo di giornale su protesta dei Sindaci).

L'8 maggio 2014 **i Sindaci hanno indirizzato ad Enac una diffida** per riaprire, entro 30 giorni, il tavolo di confronto (Commissione aeroportuale), anche al fine di mantenere le procedure antirumore a tutela degli interessi prioritari della salute e della sicurezza della cittadinanza. (All.29 - Diffida dei Sindaci a ENAC)

E' grave che un ente che dipende da Ministero dei Trasporti, anziché tutelare la popolazione, agisca contro di essa.

E' grave che Enac, in contrasto anche con lo spirito delle direttive UE e delle leggi italiane che le hanno recepite, (D.L. 152/2006: Partecipazione delle amministrazioni e dei soggetti interessati a programmi/progetti a forte impatto ambientale...) **non solo disconosca la validità della sentenza del TAR ma aggravi ancor più la situazione, scavalcando persino la Commissione aeroportuale ed arrecando maggior danno a territori e cittadini che avrebbero diritto a tutela.**

A questo punto ci si chiede se il ruolo di **ENAC sia in linea con le direttive UE (si veda direttiva UE 2011/92 sulla VIA)**: come detto dall'eurodeputato Andrea Zaroni, in merito alle disposizioni sul conflitto d'interessi, "oggi l'ENAC **svolge sia il ruolo di controllore che di controllato nella VIA**, dal momento che agisce sia come soggetto proponente delle procedure di valutazione che di regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali".

La popolazione ora risulta non solo priva della tutela garantita dalla legge, ma rischia di veder aggravarsi la sua situazione.

I cittadini, per far valere i loro diritti, hanno dovuto ricorrere alle vie legali: nel 2013 il TAR ha dato loro ragione, ha annullato la zonizzazione aeroportuale e scongiurato il declassamento di Colognola da area residenziale a zona di rispetto aeroportuale. Tuttavia, neppure tale sentenza è riuscita a porre fine al contenzioso e, paradossalmente, proprio quelle Istituzioni che dovrebbero tutelarli li chiamano ora nuovamente in giudizio. E' giusto che, ancora una volta siano i cittadini a pagare per i ritardi, le superficialità, le inadempienze, gli errori di chi doveva vigilare e imporre il rispetto delle regole?

In merito ad inadempienze e ritardi, è necessario sottolineare che solo dopo 11 anni dal Decreto autorizzativo per lo sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio e dopo che esso è diventato il terzo/quarto scalo italiano, in seguito ad una crescita abnorme ed incontrollata (ammessa dallo stesso presidente dell'ENAC in una sua intervista), si sta faticosamente provvedendo a predisporre le **mappe di vincolo**, indispensabili per regolamentare il futuro sviluppo urbanistico e le varie attività economiche ed antropiche nelle aree circostanti lo scalo. **Ben 122 Comuni della bergamasca, sui 244 della provincia, si sono visti imporre limiti e vincoli.** E' paradossale constatare che molte delle costruzioni esistenti, persino quelle storiche ad alto valore artistico, sarebbero "fuori norma", inclusa tutta la parte alta della città che sorge su un colle e che da sempre è il gioiello urbanistico di Bergamo. (All. 30 - Corriere sera BG "Sorvoli, la rete (invisibile) imbriglia un Comune su due). **Tutto ciò conferma che un aeroporto urbano, inserito in un tessuto fittamente antropizzato, non avrebbe dovuto svilupparsi oltre i limiti che ne avrebbero garantito la compatibilità con il territorio.**

Altre preoccupazioni si profilano per il futuro: in occasione **dell'Expo 2015 a Milano**, si teme un ulteriore, insostenibile aumento del traffico aereo anche nell'aeroporto di Orio al Serio che, come si sa, è considerato a tutti gli effetti uno scalo milanese, alla stregua di Linate e Malpensa.

Sulla base di tutte le considerazioni sopra esposte, si richiede che il Vostro intervento sia rivolto a **contestare infrazione allo Stato italiano nel consentire attività aeroportuali:**

- che disattendono le prescrizioni del decreto di VIA,
- che non attivano procedure di VAS prima di procedere alla definizione della zonizzazione acustica,
- che non tutelano la cittadinanza nel loro diritto a partecipare come parte attiva alla definizione di progetti/programmi a forte impatto ambientale,
- che espongono a rischio i cittadini, ledendo i loro fondamentali diritti a salute, sicurezza, integrità del patrimonio.

Si chiede cortesemente di essere informati sull'esito della presente petizione.

Per l'Associazione "*Colognola per il suo futuro*"

Il Presidente

Cittadini firmatari (vedi all. cartaceo n. 46 fogli con firme)

(ved. All. N.31 su supporto magnetico)

Bergamo, 25 giugno 2014

ALLEGATI su supporto magnetico:

- All. 1 - Assetto societario Sacbo spa
- All. 2 - Provvedimento autorizzativo finale 2005
- All. 3/A - PSA Sintesi non tecnica
- All. 3/B – PSA 1-2002
- All. 3/C – PSA 2-2002
- All. 4/A - VIA-2003
- All. 4/B - Delibera giunta regione n. 2564-2003
- All. 5 - Interrogazione parlamentare su Ryanair
- All. 6 - Mappe previsionali 2015
- All. 7 - Mappa zonizzazione acustica aeroportuale 2010
- All. 8 - Diffida Sindaci
- All. 9 - Sentenza TAR
- All. 10 - Costech- Monitoraggio aria Azzano
- All. 11 - Ministero salute-inquinamento-aeroporti
- All. 12 – Monitoraggio rumore Bionoise – Stezzano
- All. 13 - Grafici dati centraline 2000-2012
- All. 14 – Centralina Colognola 2012-2013
- All. 15 – Traffico aereo e rumore
- All. 16 - D. lgs. 152/2006
- All. 17 - Stralcio PSA 2 pag. 14 e 21 (rif. All.3C)
- All. 18 - Stralcio PSA Sintesi non tecnica pag 23 (rif. All. 3A)
- All. 19 – Tracciati radar su Colognola 2013
- All. 20 - Stralcio D. lgs. n. 152/2006, art. 7, comma 6
- All. 21 - D.C.P.M. 14/11/1997 “Determinazione valori limite delle sorgenti sonore”, Tabella C
- All. 22 - Corriere della Sera “Cade aereo cargo a Bergamo vicino alle case” 1.11.2005
- All. 23 - Stralcio artt. D. lgs. 152/2006
- All. 24 - Ricorso di Enac al Consiglio di Stato
- All. 25 - Verbale Commissione aeroportuale – 23 ottobre 2013
- All. 26A - Corriere della Sera-Bg 24.10.2013, pag.7 “Aeroporto, linea dura dell’ENAC – E il piano antirumore precipita”
- All. 26B - L’Eco di Bergamo 24.10.2013, pag.27 “Aeroporto, l’Enac sospende la Commissione con i Comuni”
- All. 27 - Comunicazione di Enac ai sindaci su sospensione procedure antirumore
- All. 28 - Articolo di giornale su protesta dei Sindaci
- All. 29 - Diffida dei Sindaci a ENAC
- All. 30 – Corriere della sera BG pagg. 2-3:“Sorvoli, la rete (invisibile) imbriglia un Comune su due”
- All. 31 – Firme dei cittadini che hanno sottoscritto la petizione (originale inviato alla Commissione delle Petizioni del Parlamento europeo)
- All. 32 – Copia Petizione formato PDF