

PREMESSA

L'esponentiale sviluppo dell'aeroporto di Orio e la modifica delle rotte del 2009, avallata dalla zonizzazione acustica del 2010, **hanno fortemente penalizzato Colognola, perché:**

- oggi quasi tutti i **decolli diurni** gravano sull'area ad ovest dello scalo (**sulla città**), mentre **il PSA aveva previsto** che lo sviluppo avvenisse **ad est dello scalo**, caratterizzato da ampie zone non edificate e con una densità abitativa minima.
- L'analisi della zonizzazione acustica comunale conferma che lo **"sforamento" delle curve isofoniche** (rispetto a quanto previsto dal PSA e autorizzato dal VIA) è **avvenuto solo nel Comune di Bergamo: in tutti gli altri Comuni** coinvolti, **la zonizzazione riproduce esattamente quanto autorizzato**. I Sindaci dei Comuni dell'EST e di Azzano S. Paolo hanno giustamente imposto il rispetto dei previsti vincoli per lo sviluppo massimo del traffico aereo al 2015. **L'esclusiva penalizzazione delle aree cittadine è avvenuta nonostante 2 precisi studi di ARPA avessero dimostrato che era possibile sia dirigere parte dei decolli (25-30% del totale) verso est, sia effettuare una virata più stretta in modo da ridurre l'impatto su Colognola.**
- Nella realtà dei fatti, è stata **disattesa la normativa** che, per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, impone il rispetto di uno o più dei seguenti criteri: 1 – sorvolo delle aree con minor densità abitativa 2 – minor numero di siti sensibili 3 – minor numero di popolazione esposta.
- Purtroppo Bergamo non ha voluto tutelare adeguatamente una parte del suo territorio: **la precedente Giunta ha svenduto Colognola, operando una netta scelta politica, non tecnica: sacrificare un intero quartiere per ridurre i disagi delle altre zone della città.** Di fatto si sono tutelate aree in cui il rumore aeroportuale era a livelli di "disturbo" ma non comprometteva la vivibilità del territorio (l'illiceità della scelta deriva dal fatto che la normativa non prevede particolari tutele per livelli di rumorosità inferiori ai 60 decibel), penalizzando invece Colognola in modo così pesante da renderla "zona di rispetto aeroportuale". Solo il ricorso al TAR di Brescia da parte dei cittadini ed il conseguente annullamento della zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel 2010 ha preservato (almeno sulla carta) Colognola dalla rovina e noi residenti dalla definitiva perdita del nostro patrimonio immobiliare e della vivibilità del quartiere.

IMPEGNO ASSUNTO DALLA GIUNTA GORI

"L'aeroporto non può gravare solo su Colognola": questo l'impegno assunto dal dott. Gori in campagna elettorale.

ANALISI DELLA SITUAZIONE E RICHIESTE

L'affermazione *"nessun quartiere in area di rispetto"* dovrebbe pertanto guidare le azioni dell'attuale Amministrazione comunale e non può prescindere dalla conoscenza della situazione:

- **Limiti allo sviluppo dell'aeroporto.** I limiti esistono: ciò è documentato dai decreti autorizzativi del 2003 e 2005. Forti preoccupazioni suscita il nuovo PSA in preparazione. Non è pensabile salvaguardare la città dalla servitù nei confronti dello scalo, se non si stabilisce il limite entro cui territorio ed aeroporto possano realmente convivere.
- **Situazione urbanistica di Colognola:** le planimetrie (ortofoto dal sito del Comune) evidenziano l'urbanizzazione degli ultimi 30 anni. Si può notare che buona parte del quartiere era già completamente edificato alla fine degli anni '80.
- **Revisione delle rotte di decollo: presupposto imprescindibile per fare in modo che "nessun quartiere sia in area di rispetto".**
 - **Confronto tra rotta precedente al 2009 e rotta teorica attuale:** ciò evidenzia il fatto che Colognola non si trova "naturalmente" sotto le rotte;
 - La **virata anticipata** avviene ad una quota molto bassa(circa 400 piedi, corrispondente a 120-130 metri), ai limiti di quanto ammesso dalla normativa internazionale ICAO; ciò determina un **impatto acustico estremamente penalizzante** per le aree sorvolate. La virata effettuata ad una quota maggiore (turningpoint sul Gres o verso Treviolo) è sicuramente meno impattante.
 - I decolli in linea con l'asse pista non interesserebbero comunque il nuovo ospedale (il prolungamento dell'asse della pista lambisce solo la parte sud del parco della Trucca e oltretutto il sorvolo avviene ad altitudini poco impattanti);
 - Gli aerei in decollo dovrebbero guadagnare velocemente un'altitudine atta a diminuire l'impatto acustico sulle aree sorvolate(esistono procedure ICAO che consentono tale operazione). La partenza da inizio pista (anziché dal punto Bravo) non garantisce il sorvolo degli abitati a quote più alte, se gli aerei si staccano dal suolo solo a fine pista e continuano a volare bassi. La situazione è peggiorata dalla riapertura della pista dopo i lavori: gli aerei sorvolano Colognola a quote bassissime, con livelli di rumorosità insopportabili, soprattutto nelle fasce orarie in cui i decolli si susseguono ogni due o tre minuti!
- **Monitoraggio adeguato, efficace, imparziale dei livelli di inquinamento acustico:**
 - La **disposizione delle centraline** di rilevamento era congrua in rapporto alla rotta precedente al 2009, ma non con le rotte attuali, con il risultato che il rilevamento del rumore è falsato e sottostimato da un posizionamento non puntuale. Per quanto concerne Colognola in particolare, la centralina di v. Linneo, in linea con la vecchia rotta, risulta invece disallineata rispetto all'attuale traiettoria dei decolli, che attraversa in pieno il quartiere.
 - Necessità di una rete di centraline che, integrando le attuali, possano permettere una rilevazione più puntuale del rumore e possano certificare la validità della richiesta/proposta sintetizzata nell'affermazione: "nessun quartiere in area di rispetto". (Il fatto che Sacbo gestisca il sistema di rilevazione dell'inquinamento acustico con le sue centraline determina una situazione che suscita preoccupazione: controllato e controllore coincidono! Sarebbe necessario che il Comune di Bergamo chiedesse la certificazione del monitoraggio acustico ad un ente terzo e indipendente, proprio come hanno fatto altri Comuni.)

- **Monitoraggio adeguato, efficace, imparziale dei livelli di inquinamento atmosferico:** nonostante importanti studi scientifici, sentenze passate in giudicato e ingiunzioni dell'Unione Europea dimostrino che il traffico aeroportuale comporta elevati livelli di inquinamento proprio sotto le rotte di decollo e atterraggio, le rilevazioni ARPA messe a disposizione tendono a minimizzare il problema e non confermano le preoccupazioni della popolazione. Nelle zone a maggiore criticità mancano centraline fisse di rilevamento, come ad esempio a Colognola, che è l'area più sorvolata dagli aerei. Perché Bergamo non ha mai commissionato alcuna **indagine "indipendente"**, come invece hanno fatto altri Comuni?
- **Operazione Co-marketing-Ryanair.**L'esponentiale sviluppo dell'aeroporto 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, si dice usufruisca di significativi contributi di co-marketing da parte di Enti pubblici: se ciò fosse vero, tali sovvenzioni occulte, a nostro avviso, potrebbero configurarsi come aiuti di stato, costituendo una forma di concorrenza sleale nei confronti di altri vettori. (Vedasi Documento UE che impone il limite di 5 anni o 5.000.000 di passeggeri per le sovvenzioni alle società di gestione o alle compagnie aeree).
- **Necessità di organizzare un tavolo partecipato**, che vagli la complessa situazione in tutte le sue criticità e possa portare ad una **soluzione accettabile e condivisa dei problemi inerenti l'aeroporto**. Come sancito anche da varie disposizioni dell'Unione Europea, la partecipazione dei cittadini alla gestione del territorio è un diritto/dovere teso a disegnare la propria città e ad orientare fasi e piani di trasformazione, nella consapevolezza che solo progetti condivisi e partecipati possono meglio controbilanciare l'azione di chi tende al vantaggio economico e non al bene comune.

Ass. Colognola per il suo futuro

Bergamo 18 luglio 2014