

**ASSOCIAZIONE**  
**“COLOGNOLA PER IL SUO FUTURO”**  
**Assemblea 14 maggio 2015**

**COLOGNOLA NON SI SVENDE,  
COLOGNOLA SI DIFENDE,  
COLOGNOLA NON SI ARRENDE!**

# **PROGRAMMA SERATA**

- **Intervento del Presidente dell'associazione**
- **Illustrazione risultati azioni legali attuate**
- **Breve sintesi della situazione attuale, delle prospettive e preoccupazioni per il futuro**
- **Intervento del Sindaco di Bergamo, dr. G. Gori**
- **Interventi del pubblico**
- **Conclusione assemblea alle ore 23**

# **SITUAZIONE FINANZIARIA**

## **dell'ASSOCIAZIONE «COLOGNOLA PER IL SUO FUTURO»**

<b>Fondo cassa al 1/1/2014</b>	<b>1.688</b>
<b>+ Entrate</b>	<b>7.325</b>
<b>- Uscite</b>	<b>-7.599</b>
<b>Fondo cassa al 30/4/2015</b>	<b>1.414</b>

# RACCOLTA FONDI e 5‰

- **durante questa assemblea**
- **con versamento sul c/c del  
Banco Popolare, filiale di p.zza E. Filiberto BG  
IBAN IT73K50341110700000009403**
- **con destinazione del 5‰ all'associazione  
«Colognola per il suo futuro»  
cod. fiscale n. 95198450165**

# Azioni legali attuate

- La zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel novembre 2010 aveva declassato Colognola da quartiere residenziale a «zona di rispetto aeroportuale» in cui il rumore del traffico aereo può arrivare fino ai 65 db LVA.
- Nel marzo 2011, 200 cittadini di Colognola hanno presentato ricorso al TAR di Brescia per chiedere l'annullamento della suddetta zonizzazione.
- Nel luglio 2013 il TAR ha accolto il ricorso e annullato la zonizzazione.



# ZONIZZAZIONE ACUSTICA 2010 - AREA OVEST

Assemblea 14 maggio 2015

## Azioni legali attuate

- Nel marzo 2014, ENAC e Sacbo hanno inoltrato ricorso al Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR
- I cittadini di Colognola ed il Comune di Azzano S. Paolo si sono costituiti in giudizio per continuare a difendere i loro diritti.
- Il 15 marzo 2015 il Consiglio di Stato ha riconosciuto le ragioni dei cittadini e confermato l'annullamento della zonizzazione aeroportuale.
- E' stato sventato il tentativo di trasformare Colognola in «zona di rispetto» condannandola all'invivibilità:

Colognola resta quartiere residenziale!

## Azioni legali attuate

- I cittadini di Colognola hanno ottenuto una grande vittoria, soprattutto perché hanno indotto l'Amministrazione comunale a rivedere le proprie scelte!
- Dopo le due sentenze, la zonizzazione aeroportuale dovrà essere preceduta da una VAS, che prevede anche la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni.
- Le azioni legali sono state particolarmente onerose per i cittadini: le spese complessivamente sostenute ammontano a quasi 30.000 euro!!!
- Ringraziamo tutti coloro che hanno dato il loro contributo per tutelare i diritti della cittadinanza.



# Effetti immediati delle azioni legali

- **15/7/2013: il Tar annulla la zonizzaz. aeroportuale**
- **22/7/2013: il Consiglio comunale di Bergamo, all'unanimità, approva un o.d.g. in cui si impegna affinché nessun quartiere cittadino diventi zona di rispetto aeroportuale. (7 giorni dopo !!!)**
- **Dicembre 2014: la nuova zonizzazione acustica comunale di Bergamo conferma Colognola quartiere residenziale di classe II.**
- **E' evidente la correlazione tra l'azione legale intentata dai cittadini e la diversa posizione politica assunta dall'Amministrazione comunale, che prima non aveva esitato a declassare Colognola.**

# Effetti immediati delle azioni legali

- **La vittoria di Colognola costituisce un precedente importante anche per gli altri quartieri.**
- **Se si accetta che un quartiere può essere sacrificato, prima o poi ciò può ripetersi anche con altri.**
- **La salvezza di Colognola è una garanzia per tutti**

# Promesse pre-elettorali

- Il nuovo orientamento politico è stato confermato in questa stessa sala, durante l'assemblea dell'8 maggio 2014, da tutti i candidati sindaci.
- Nella sua campagna elettorale, il nuovo Sindaco, Giorgio Gori, aveva assunto impegni precisi:
  - tutelare Colognola affinché i disagi dell'aeroporto non gravino solo su di essa;
  - adoperarsi perché nessun quartiere diventi «zona di rispetto»



# Il cambio di passo per Colognola



**Dobbiamo ridurre i disagi che incidono sul valore delle case e spingono gli abitanti ad andarsene.**

## L'aeroporto non può gravare solo su Colognola

L'aeroporto è una risorsa importante per il territorio ma i "costi ambientali" non possono ricadere tutti su Colognola.

Il rumore non dovrà superare i 60 DCB medi, così nessun quartiere verrà indicato come "zona di rispetto". Lavoreremo su: punto di partenza degli aerei, fasce di decollo, revisione delle rotte e maggiori controlli sull'inquinamento acustico e dell'aria.



## **dal programma amministrativo del Sindaco - § 2.2 pag.36**

- ***... «Certo è che l'aeroporto di Orio pare essere arrivato al limite della sua crescita, in relazione alla necessità di tutelare le popolazioni residenti nelle aree più prossime allo scalo.»***
- ***...«L'obiettivo che ci diamo è fare in modo che nessun quartiere della città sia indicato in sede di zonizzazione come «area di rispetto» e sia cioè esposto ad un inquinamento acustico superiore ai 60 decibel medi.»***

# Dal Corriere della sera Bergamo del 16.9.2014 intervista al sindaco Gori



**... «Siamo fortemente consapevoli del valore di uno scalo di quella dimensione sul nostro territorio: è una delle prime aziende della provincia, garantisce posti di lavoro e vogliamo che prosperi. Ma visto che ha raggiunto i limiti fisiologici di traffico compatibile, siamo favorevoli alla sua crescita per linee esterne con l'opzione Montichiari.» ...**

# **DIVERSIFICAZIONE DELLE ROTTE**

- **La nostra richiesta di diversificazione delle rotte ed i precisi impegni assunti dal Sindaco hanno imposto la ricerca di soluzioni alternative, affinché i disagi siano equamente ripartiti.**
- **Sono stati effettuati nuovi studi sul traffico del 2011: secondo ARPA, le simulazioni su scenari diversi hanno permesso di individuare soluzioni meno impattanti per Colognola.**
- **E' possibile evitare che Colognola sia area di rispetto aeroportuale e che debba sopportare il peso della quasi totalità dei decolli!**

# ROTTI E SICUREZZA

- L'individuazione di nuove fasce di decollo non può prescindere dalla salvaguardia dei siti sensibili che oggi si trovano sotto le rotte.
- A Colognola due scuole materne (con nido), una scuola elementare, una scuola media e l'istituto Belotti sono sorvolati ogni giorno da un centinaio di aerei e ovviamente sono soggette a notevole rischio incidenti!
- Dato che sul territorio esistono ancora aree verdi, esse potrebbero diventare corridoi di sorvolo, riducendo i rischi per la popolazione.





**SCUOLE MATERNE**  
**0 presenze giornaliere**

Assemblea 14 maggio 2015

*Photo Silvio Scamporrino*



**SCUOLA ELEMENTARE**  
**300 presenze giornaliere**

Assemblea 14 maggio 2015

*Photo Silvio Scamporrino*



**ISTITUTO BELOTTI**  
**1.200 presenze gg**

Assemblea 14 maggio 2015

*Photo Silvio Scamporrè*

# TRACCIATI RADAR LUGLIO 2013

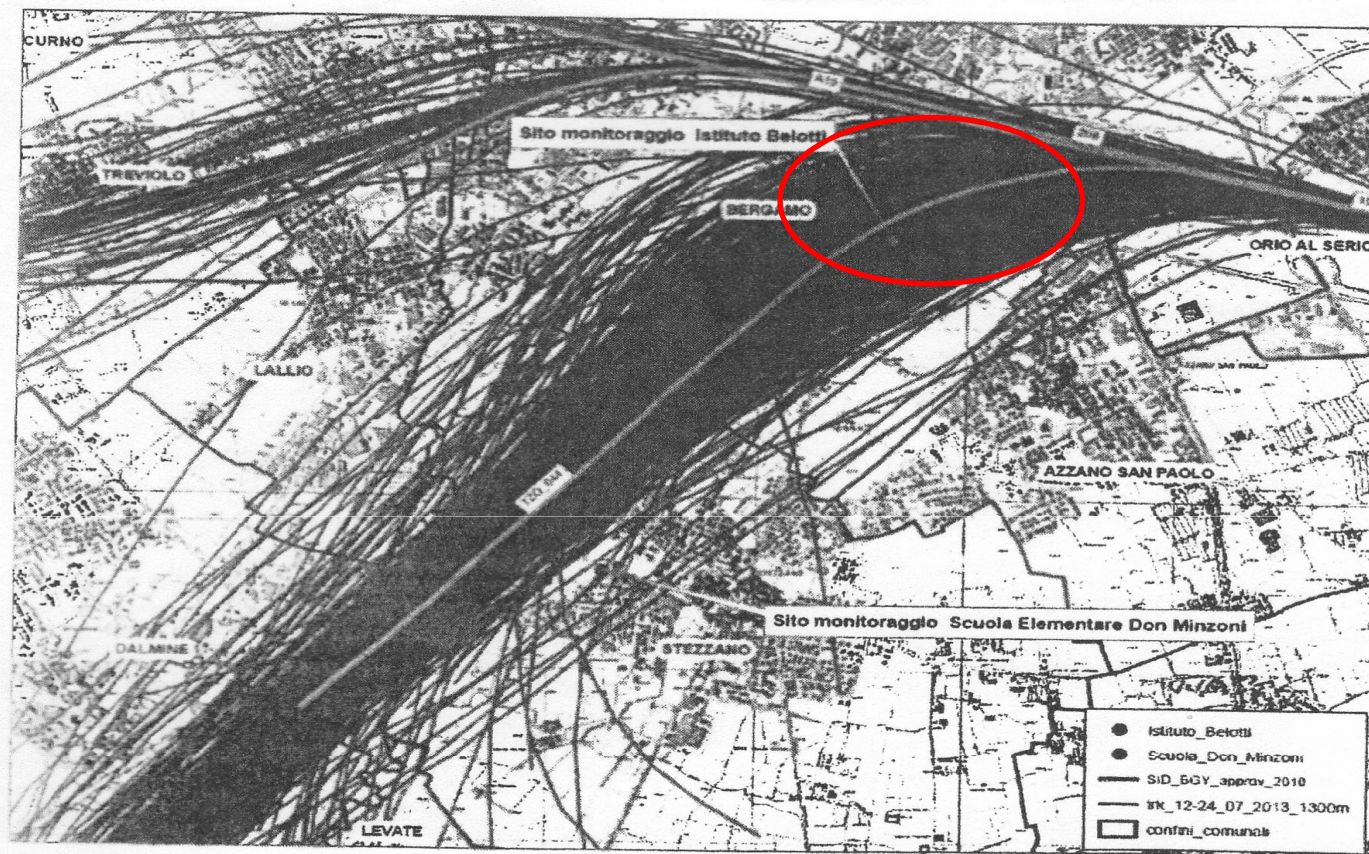
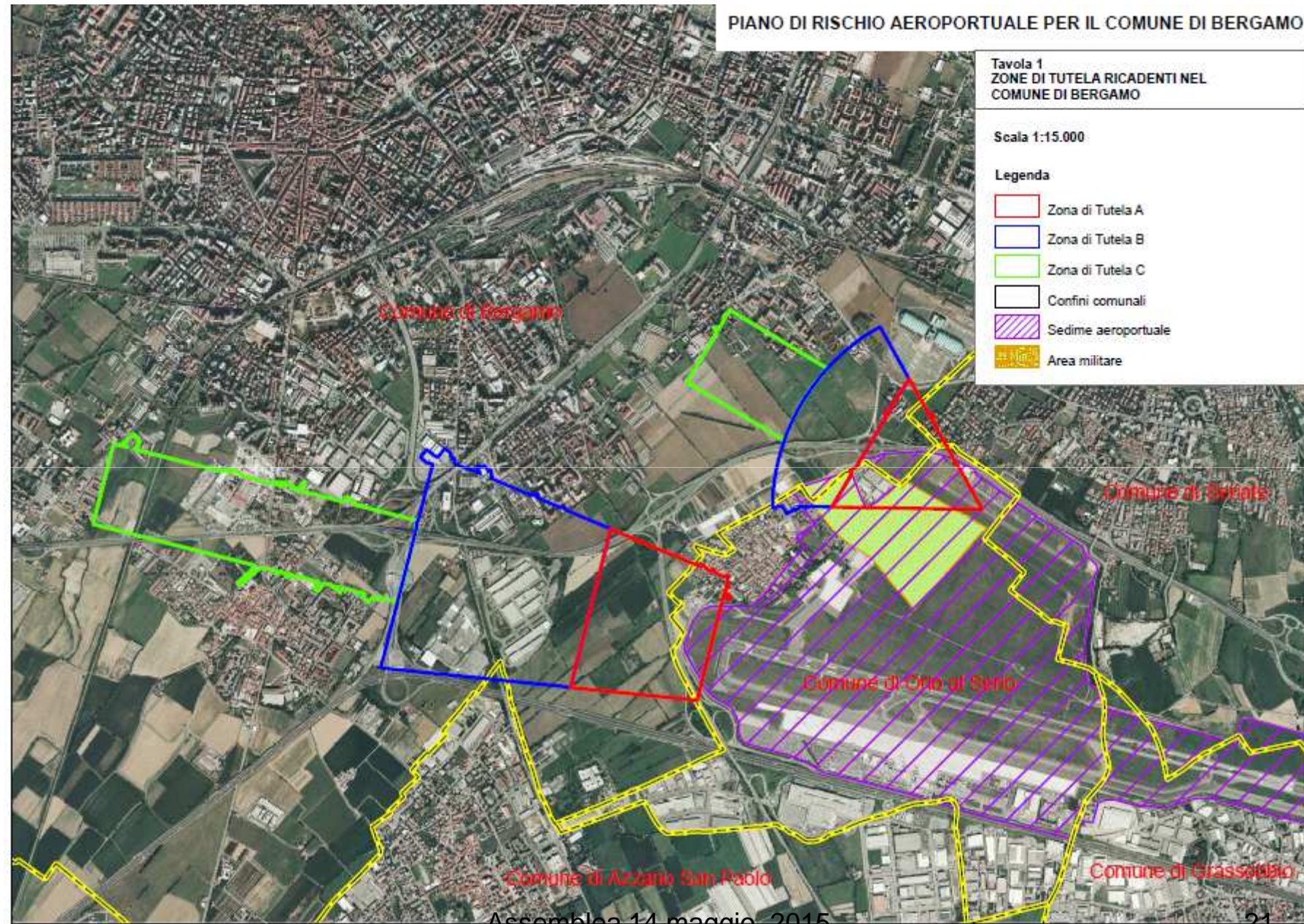


Figura 12: tracciati radar relativi al periodo 12-24 Luglio 2013 fino ad una quota di 1300m

# PIANO DI RISCHIO con vecchia rotta - non approvato



# PIANO DI RISCHIO con rotta 44-



Assemblea 14 maggio 2015

# **NUOVO PSA E LIMITI ALLO SVILUPPO**

- **Il PSA vigente si riferisce al periodo 2003-2015.**
- **E' in preparazione un nuovo PSA: quali i progetti per il futuro?**
- **Se i Sindaci bergamaschi riconoscono che lo scalo ha ormai raggiunto il limite dello sviluppo compatibile con il territorio, come ipotizzare ulteriori aumenti del traffico aereo?**
- **Dato che l'accordo per Montichiari sembra ormai compromesso, quali saranno i nuovi piani?**
- **Dato che i limiti dei precedenti decreti autorizzativi sono stati ampiamente superati, che valore avranno eventuali nuovi limiti?**

# Le nostre preoccupazioni per il futuro

## Il sogno di Orio: 12 milioni di passeggeri (e pochi car

Gli scenari a lungo termine. Ma spuntano 50 milioni di investimenti per il polo della

Orio sul polo bresciano, con il parallelo incremento di passeggeri. Il quadro è stato sottoposto ai consiglieri nell'ultima riunione — ora è atteso l'avallo del bilancio di previsione —. Le prospettive sono positive. Manca però un tassello chiave, ovvero il cesso economico perché — lo ha dichiarato apertamente anche il patron di Save, Enrico Marchi — i venesiani attendono da Orio l'emissione di capitali nella nuova società che si andrà a costituire a 50-50 per Montichiari. La cifra, però, ancora non è nota. Probabilmente si effettuerà una perizia per stabilire quanto valgono infrastrutture, business poten-

### 138

**Milioni di euro**

La stima dei ricavi nel 2024 per Saeco, con il trasferimento del Cargo a Brescia

### 112

**Milioni di euro**

Gli investimenti previsti all'aeroporto di Orio al Serio tra il 2015 e il 2024





**Compatibilità tra aeroporto e territorio significa che il primo deve adeguarsi alla realtà territoriale esistente, non che il territorio debba essere asservito agli interessi dello scalo.**



# **Nonostante vittorie legali e impegni politici, finora a Colognola nulla è cambiato**

Da sempre le nostre rivendicazioni sono determinate da preoccupazioni gravi e concrete:

- danni alla salute per inquinamento acustico ed atmosferico;
- rischi dovuti al sorvolo giornaliero di centinaia di aerei;
- impossibilità di gestire la quotidianità in modo vivibile, dignitoso;
- perdite economiche per il deprezzamento degli immobili.

# Nulla è cambiato!!!

## Dalle 6.15 di ogni mattina...

- quando ci svegliamo
- quando lavoriamo, parliamo o telefoniamo
- quando gli studenti seguono le lezioni o studiano
- quando i bimbi giocano nel parco o all'asilo
- quando i ragazzi fanno sport all'aperto
- quando vorremmo riposare nel pomeriggio
- quando guardiamo la tv
- quando d'estate vorremmo goderci il fresco della sera
- quando la notte vorremmo finalmente dormire

...fino alle 23 di ogni sera (spesso anche oltre le 24)

siamo massacrati dal rombo di un centinaio di aerei

**Decibel misurati durante il  
passaggio degli aerei sopra le  
nostre case !!!**

**Rilevazione strumentale  
con apparecchio Bruel &Kjaer  
Investigator 220  
(lo stesso utilizzato da ARPA)**

## Rinnoviamo le nostre richieste

Nella consapevolezza che i risultati si raggiungono con il tempo, chiediamo

- di definire un percorso con tempi ed azioni certe, per raggiungere l'obiettivo «nessun quartiere residenziale nella zona di rispetto aeroportuale e nessun sito sensibile nell'area di rischio»
- di ridistribuire le 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.

# Rinnoviamo le nostre richieste

- di realizzare una rete di monitoraggio capillare, certificata anche ad un ente terzo ed indipendente, con centraline che presentino l'attuale situazione del rumore e dell'inquinamento atmosferico;
- di creare un tavolo tecnico (assessorato, consulenti e associazione) per l'analisi e la ricerca delle soluzioni, al fine di consentire una valutazione indipendente dei dati di ARPA, con un calendario di incontri e con momenti di relazione dei risultati alle commissioni consiliari competenti.

**e adesso ?**

# **la parola al nostro Sindaco...**



Da L'Eco di Bergamo di oggi

**“Orio, c’è il rumore ma non  
l’urgenza”**

**E’ la risposta della Presidenza del Consiglio ai  
primi cittadini dell’hinterland, convocati a  
Roma per discutere della zonizzazione acustica  
aeroportuale.**

# DIFESA DEL TERRITORIO?





# Le nostre proposte



Assemblea 14 maggio 2015

Ortofoto 2012 da SIT Comune di Bergamo

# 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

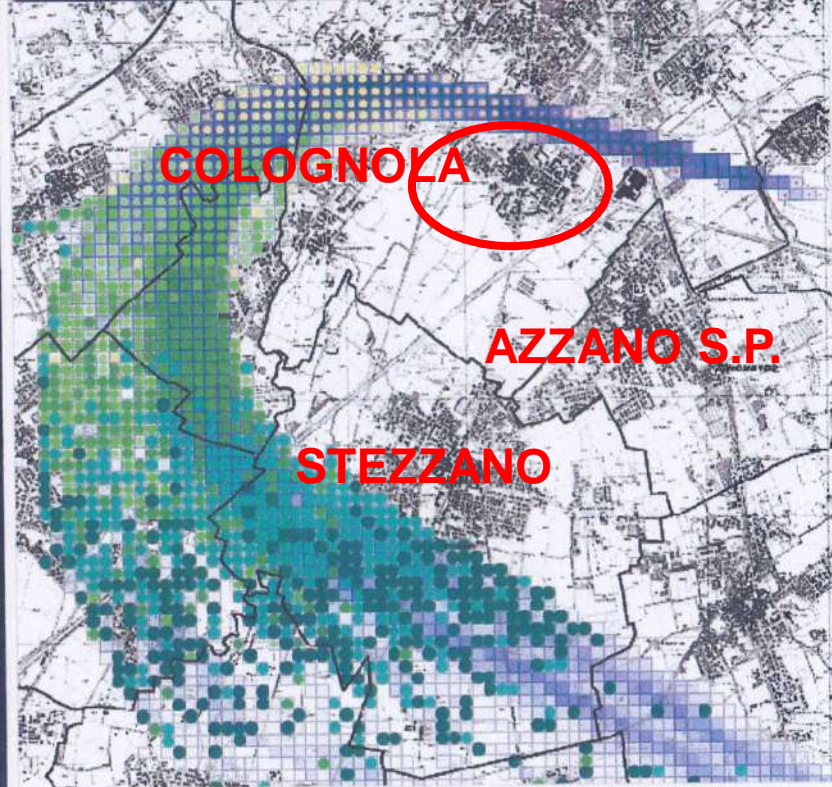
- Ecco i suggerimenti più interessanti:
- *“E’ fondamentale disegnare una **strategia di area vasta** per lo sviluppo dell’infrastruttura e per gli scenari di impatto ambientale, confrontando i benefici e i costi complessivi **su scala almeno regionale** e in un arco di tempo almeno di **medio periodo**”*
- *.... 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?

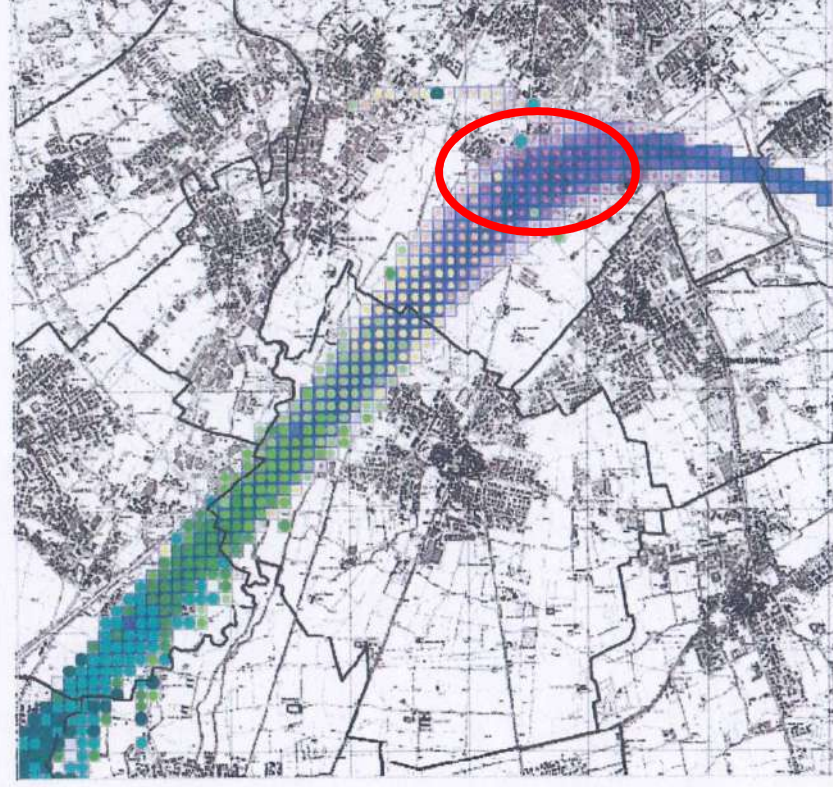
- Nel nostro Paese non mancano le regole, manca spesso il loro rigoroso rispetto.
- La normativa europea, recepita in Italia dal decreto lgs. n. 152/2006, già impone la partecipazione del pubblico nelle fasi decisionali relative a piani e programmi che possono avere un impatto importante sull'ambiente.
- 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.



Densità Percentuale decolli & quota media raggiunta  
 ANTE Sperimentazione - Periodo dal 16 al 22 Settembre '09



Densità Percentuale decolli & quota media raggiunta  
 POST Sperimentazione - Periodo dal 24 al 30 Settembre '09



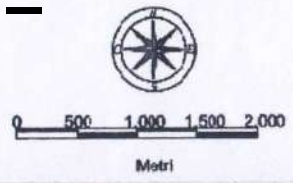
Quota media raggiunta (m - slm)

400 - 500
500 - 600
600 - 700
700 - 800
800 - 900
900 - 1000
1000 - 1100
1100 - 1200
1200 - 1300
1300 - 1400
1400 - 1500

Densità Decolli

2%
3%
4%
5%
5% - 10%
10% - 20%
20% - 30%
30% - 40%
> 40%

## STUDIO ARPA 2009 – CAMBIO ROTTA

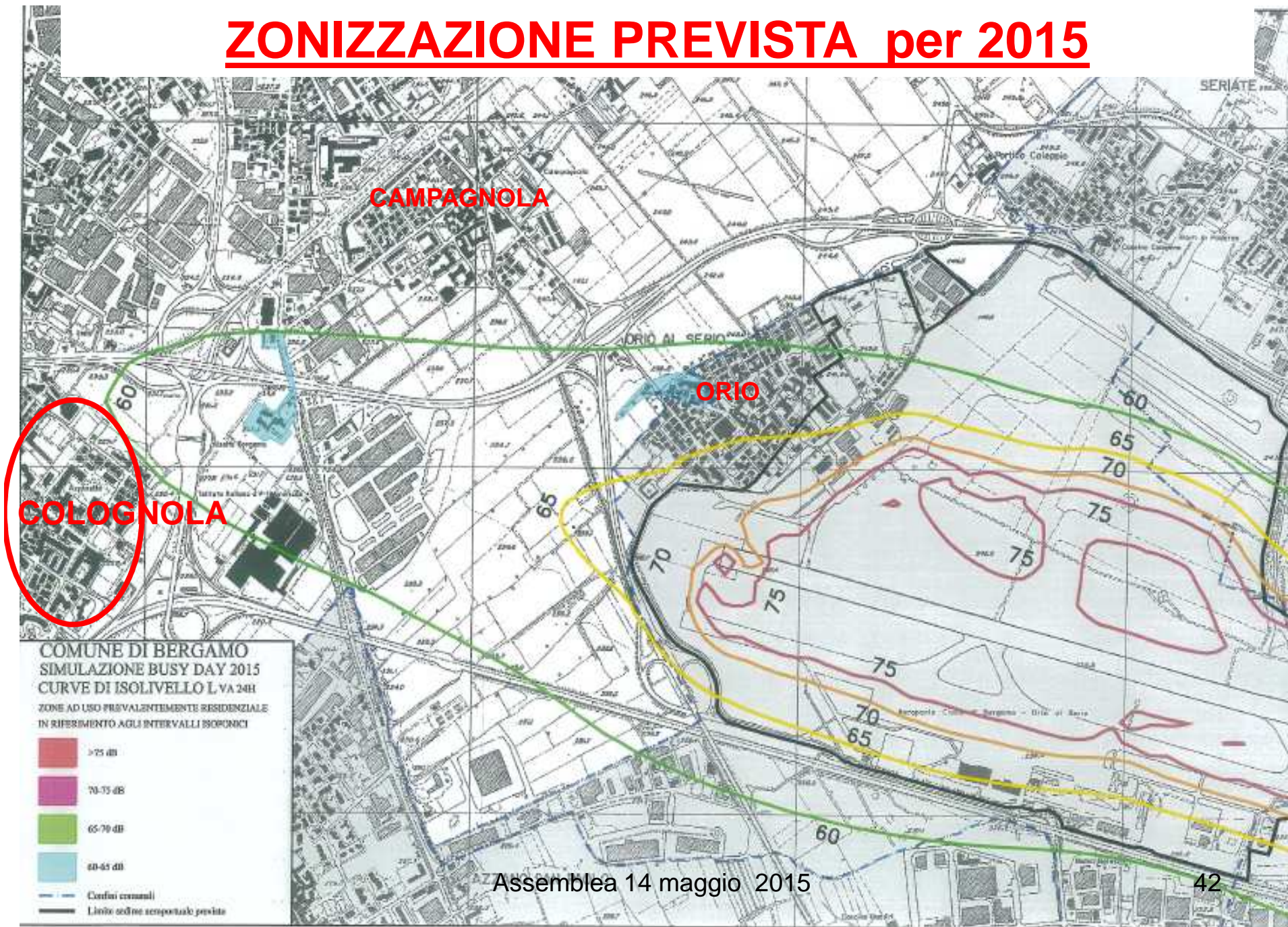


- Meno dispersione
- Meno centri abitati sorvolati
- Database delle compagnie è stato aggiornato con i punti PPSI (fix) determinati da ENAV, quindi le traiettorie sono più precise

Assemblea 14 maggio 2015

determinati da ENAV, quindi le

# ZONIZZAZIONE PREVISTA per 2015

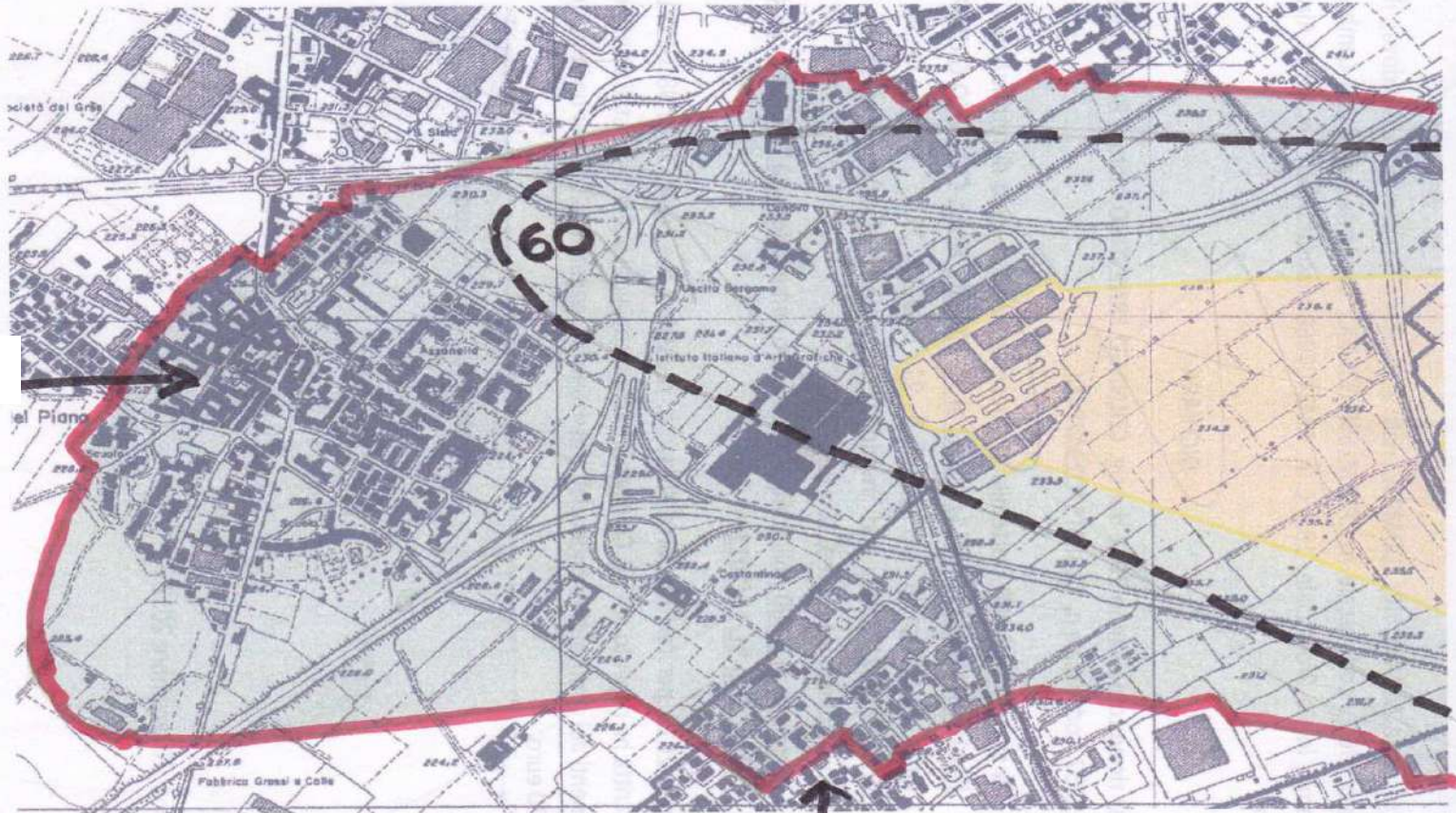


# CURVE ISOFONICHE 2010



**APPROVATE**  
**PREVISTE**

*curve isofoniche*



**COLOGNOLA**

**AZZANO S.P.**

Assemblea 14 maggio 2015

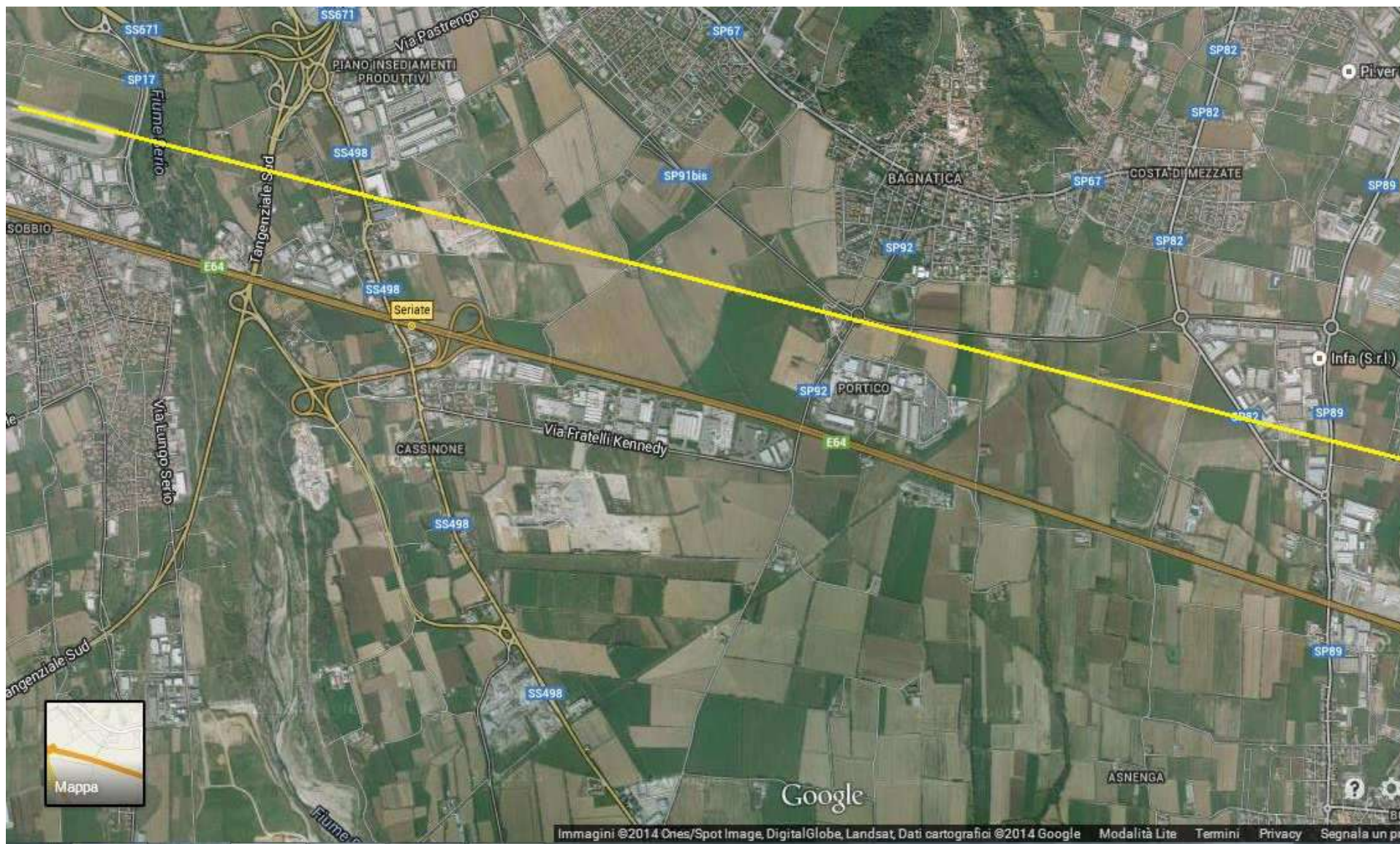
# Previsioni PSA: sviluppo verso EST

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 non interferita

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 [km<sup>2</sup>]:

	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

## 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  
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.

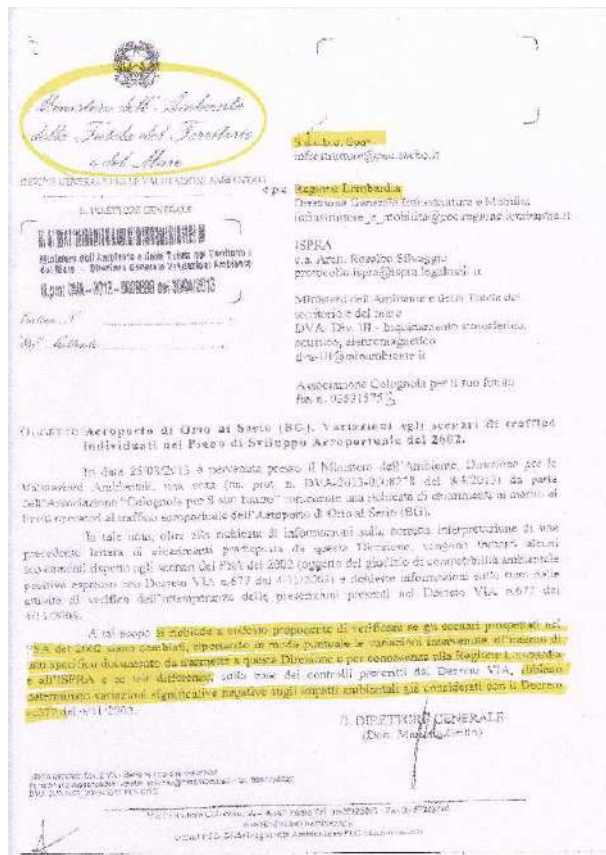
IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Cirillo)



# 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»***

## **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.**

# Quali le risposte?

- **Ad oggi quali risposte sono state raccolte da Ministero e Regione? Saranno effettuati 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 (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?**

# 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, nel nostro quartiere, il rumore complessivo non potrebbe superare i 55 db. di Leq ed il rumore aeroportuale i 60 db di LVA.

- 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

# 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

Assemblea 14 maggio 2015

L'immagine di sinistra: L'Espresso 1 Maggio 2014

**Acroporto** 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





Assemblea 14 maggio 2015

# LETTERA AI GIORNALI 22.12.2014

Spett. Redazione,

la proposta di una revisione delle rotte, per ridurre l'impatto acustico del traffico aereo, ha ovviamente suscitato la reazione di chi ha beneficiato della modifica attuata nel 2009-10, che ha convogliato su Colognola la quasi totalità dei decolli.

**Colognola non vuole calpestare i diritti nessuno, ma chiede che anche i suoi diritti siano rispettati.**

**Colognola ha chiesto sempre e solo il rispetto della legge:** la normativa in materia è complessa, ma il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) prevedeva tutele per i territori densamente urbanizzati che si trovano in prossimità dell'aeroporto: lo sviluppo del traffico era previsto verso l'area meno antropizzata (cioè verso est), invece grava verso ovest; la rotta autorizzata ed in linea con l'asse pista doveva lambire vari rioni, invece è concentrata su un unico quartiere.

**Cognola non è sotto la rotta naturale dei decolli**, solo la modifica del 2009-10 l'ha messa in tale situazione: **sono state privilegiate aree che non ne avevano diritto, perché la normativa prevede tutele solo per livelli di rumorosità superiori a 60 decibel.** Preservare l'assoluta tranquillità dei più e decidere di condannare all'invivibilità Cognola, lasciando tutti i sorvoli (spesso a quote bassissime di 300-400 metri) sulle teste dei suoi abitanti e dei circa 2000 studenti delle sue 5 scuole, è assolutamente inaccettabile.

**La nuova Amministrazione cittadina si è impegnata a mantenere la residenzialità di Cognola e ad effettuare una revisione/ridistribuzione delle rotte di decollo**, in linea anche con quanto affermato più di un anno fa da tutto il **Consiglio Comunale di Bergamo**, secondo cui **nessun quartiere doveva diventare area di rispetto aeroportuale: ci sembra una posizione corretta ed apprezzabile, tesa a tutelare tutta la cittadinanza, non solo una parte di essa.**

Amareggia vedere che **tutti sono d'accordo nello sbandierare i nobili ideali ispirati a giustizia ed equità, finché non comportano alcun sacrificio, o meglio, quando il sacrificio pesa su altri.** Che gli aerei in decollo non debbano “massacrare” Colognola viene considerato giusto e condivisibile: se l'aeroporto è una risorsa per tutti, è giusto che tutti ne assumano anche le ricadute negative. Ma... **quando si parla concretamente di suddividere i disagi... allora i nobili ideali di giustizia si dissolvono, come le scie lasciate dagli aerei in decollo...**

*Associazione “Colognola per il suo futuro”*