

LETTERA AL PREFETTO DI BERGAMO da parte dell'Associazione Colognola per il suo futuro

Gent.ma Dott.ssa Elisabetta Margiacchi,
Prefetto di Bergamo

è questo un momento cruciale, **un momento di scelte che incideranno significativamente sul futuro di Bergamo**: se non sarà assicurata la compatibilità ambientale del Caravaggio, si avranno gravi ripercussioni in termini di sicurezza, salute e vivibilità del nostro territorio.

Il nuovo PSA e la zonizzazione acustica aeroportuale sono i problemi oggi sul tappeto.

E' chiaro che non si tratta solo di scelte tecniche, ma di scelte politiche, che noi auspichiamo vengano guidate da una visione a lungo termine, da principi etici irrinunciabili e soprattutto dal rispetto della legge.

Nuovo PSA

Nel nostro paese esistono regole precise a tutela della popolazione e dell'ambiente e, anche per lo scalo bergamasco, erano stati creati tutti i presupposti per garantirne la compatibilità ambientale, considerato che l'aeroporto dista 3 chilometri dal centro città. Inoltre, 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 all'elevata antropizzazione. Bergamo è una delle zone più inquinate d'Europa ed è già ai primi posti in Italia per patologie tumorali.

Persino lo studio di One Works-KPMG-Nomisma, effettuato per elaborare il Piano Nazionale Aeroporti, evidenziava che *"i limiti dello scalo sono contenuti dalle barriere fisiche dovute alla presenza dell'autostrada e del tessuto urbanizzato, con conseguenze di flessibilità di organizzazione del sedime. Alcuni vincoli all'attività operativa sono legati alla necessità di contenere l'impatto acustico"*.

A causa di tali criticità, solo nel 2003 il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) ha avuto parere positivo, con l'emanazione del Decreto Interministeriale di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) del 2003, che tuttavia subordinava la crescita dello scalo all'osservanza di specifiche prescrizioni, per evitare danni al territorio.

In tale Decreto di VIA, sono riprese tutte le prescrizioni e raccomandazioni della delibera della Regione Lombardia del 28/3/2003 e del suo Allegato A, di cui i Ministeri chiedono espressamente l'ottemperanza. Particolarmente significativo è il richiamo al contesto ambientale in cui il Caravaggio opera: *«La collocazione dello scalo in un delicato contesto territoriale e ambientale richiede e consiglia di identificare e quantificare – anche per approssimazione successiva durante l'attuazione del piano stesso – la soglia massima che la struttura potrà raggiungere nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio»*.

Limiti alla crescita dello scalo di Orio al Serio sono stati previsti anche nella Conferenza dei servizi del 29/9/2004; nel verbale redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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"*.

Purtroppo, gran parte dei vincoli, limiti e prescrizioni del VIA del 2003 (che aveva autorizzato il PSA 2002) sono stati ignorati.

Posto che il citato VIA è scaduto nel 2015, **qual è il punto di partenza del nuovo PSA al 2030?**

Per quanto concerne i **limiti all'operatività** dello scalo:

- le unità di traffico citate, già nel 2015 ammontavano a 11.502.745 (86,29% in più del limite), mentre nel 2017 hanno raggiunto i 13.478.737 (118,29% in più)

- i movimenti aerei annui previsti dal PSA 2002 (pari a 68.570), già nel 2015 sono stati 76.078 (10,95% in più), mentre nel 2017 sono arrivati a 86.113 (25,58% in più).

Per quanto concerne gli **scenari di sviluppo** previsti ed autorizzati, il traffico aereo non doveva interferire con le aree più densamente urbanizzate. Infatti, nel Piano di Sviluppo Aeroportuale e nella Relazione istruttoria della Regione Lombardia, parti integranti del VIA, si legge: *"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 e in minima parte ad ovest"*.

Un confronto tra gli scenari previsti nel PSA e quello della zonizzazione approvata nel 2010 evidenzia significativi scostamenti: mentre ad est le aree interferite sono pressoché sovrapponibili, ad ovest esse risultano molto più estese di quanto autorizzato e con ricadute ambientali molto più gravi per la maggiore antropizzazione ed il **totale coinvolgimento di Colognola**, compresi i suoi numerosi siti sensibili. Le stesse fonti avevano altresì prescritto che i quartieri residenziali cittadini fossero esclusi dalle aree di rispetto e solo marginalmente lambiti dalla rotta di decollo prevista in linea con l'asse pista.

In questi ultimi anni la situazione si è ancor più aggravata: se confrontiamo il numero degli esposti al rumore superiore ai 60 decibel previsti dal Via del 2003 (in base al quale era stato autorizzato lo sviluppo dell'aeroporto) e la realtà dei dati relativi ad oggi, possiamo renderci conto di quanto le previsioni siano state stravolte dalla incontrollata crescita del traffico aereo. Nelle previsioni al 2015, la popolazione totale esposta (sopra i 60 decibel) sarebbe dovuta essere di 2.673 persone. Al 2006 Arpa prevedeva 2.260 persone in zona A (di cui solo 260 residenti nel Comune di Bergamo) e 720 in zona B: un totale di 2.980 esposti. Attualmente, risultano ben 12.800 cittadini sottoposti ad inquinamento acustico superiore ai 60 decibel (di cui 8.100 nei popolosi quartieri della città, circa 5.000 nella sola Colognola).

Se si considera che la popolazione esposta tra i 55 ed i 60 decibel ammonta a 36.500 persone, risultano in tutto 49.300 i cittadini danneggiati dall'inquinamento acustico causato dal traffico aereo: 33.400 ad ovest, 15.900 al centro e ad est! (cfr. Sacbo - Piano di Azione 2018 – Sintesi non tecnica – 20/05/2018).

Quasi 50.000 persone coinvolte: un vero e proprio disastro!

I dati citati evidenziano che lo scenario in cui opera oggi il Caravaggio è completamente diverso da quello previsto ed autorizzato: come è stato possibile stravolgere in modo così macroscopico un piano che ha una fortissima rilevanza a livello di impatto ambientale? Che valore hanno i decreti ministeriali di VIA e VAS che autorizzano i Piani di Sviluppo Aeroportuali, dal momento che possono essere disattesi in modo così plateale, senza alcuna conseguenza?

Noi cittadini non possiamo non domandarci se in Italia norme e decreti abbiano dignità di legge o siano solo mere esercitazioni linguistiche.

Per quanto riguarda il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, purtroppo noi non abbiamo avuto accesso ad informazioni specifiche (eppure, siamo proprio noi le parti in causa!), solo dai giornali abbiamo appreso alcuni dati: si parla di 120.000 movimenti annui e di 14 milioni di passeggeri.

Bastano questi pochi numeri per immaginare l'impatto che il traffico aereo avrà sul nostro territorio:

120.000 movimenti annui / 12 mesi = 10.000 movimenti mensili di cui 5.000 decolli

5.000 decolli mensili/30 giorni = 167 decolli al giorno

distribuiti su 18 ore (se dalle 24 alle 6 non si vola)

167 decolli al giorno/ 18 ore = 9,28 decolli all'ora

60 minuti / 9,28 decolli = 6,47 minuti

Ci sarà mediamente un decollo ogni 6 minuti. Nelle fasce orarie a più intenso traffico gli aerei partiranno ogni 2 minuti, come spesso accade già adesso!

Ad ogni decollo, nel nostro quartiere, il rumore raggiunge picchi di 80/90 decibel. Può una persona sopportare un simile inquinamento acustico senza gravi conseguenze per la propria salute? Che tutele ci sono per le fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani, disabili)? Anche ipotizzando l'insonorizzazione delle case, è giusto costringere le persone a vivere sempre in ambienti chiusi?

E il problema della sicurezza di cui il Prefetto è direttamente responsabile? L'80% degli incidenti aerei si verifica nelle fasi di decollo e atterraggio: quali garanzie di sicurezza può dare un traffico aereo così intenso che insiste su un territorio densamente urbanizzato?

Non si perde occasione per parlare di difesa dell'ambiente e di "**sviluppo sostenibile**", ma in concreto che significato può avere tale espressione, dal momento che si prevede un'ulteriore crescita per un aeroporto che, concepito come city airport, si è già sviluppato tanto da divenire il terzo scalo passeggeri d'Italia?

Sia per il PSA 2030 che per la zonizzazione acustica aeroportuale di prossima approvazione, **contiamo sul maggiore coinvolgimento dei cittadini e sulla loro partecipazione alle scelte che incideranno fortemente sul loro futuro.** Del resto, la normativa garantisce al pubblico la partecipazione ai piani o programmi anche

nella fase iniziale e comunque nella fase di elaborazione del piano/programma stesso, al fine di avere un'effettiva rilevanza nelle scelte da operare. (**Convenzione di Aarhus**, art.6, comma 4: *“Ciascuna parte provvede affinché la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva”*)

Il documento del Ministero dell'Ambiente del 3-12-2013 (Specifiche tecniche per la predisposizione e trasmissione della documentazione **per le procedure VAS e VIA ai sensi del D. lgs. 152/2006**) nella *“Premessa”*, a pag. 5, **fa esplicito riferimento alla Convenzione di Aarhus**: *“Per promuovere la partecipazione del pubblico nei processi decisionali, in attuazione di quanto previsto dalla Convenzione di Aarhus e come sancito nei principi generali di cui alla Parte Prima del D. lgs. 152/2006 in materia di accesso alle informazioni ambientali e di partecipazione a scopo collaborativo...”*

Zonizzazione acustica

Per quanto concerne la zonizzazione acustica aeroportuale, è già in atto la procedura di VAS, considerata presupposto indispensabile per la sua definizione, come sentenziato dal Tar di Brescia e dal Consiglio di Stato. E' questa la prima volta che viene attuata in Italia, proprio grazie ai due ricorsi che i cittadini di Colognola hanno affrontato contro la zonizzazione del 2010, che aveva declassato il loro quartiere (unico in tutta la città) da residenziale a zona di rispetto aeroportuale.

Dal momento che il Ministero dell'Ambiente ha precisato che in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale vale quella comunale, noi **da anni viviamo di fatto in una situazione di illegittimità**, in quanto per il Comune di Bergamo siamo un quartiere residenziale di classe seconda, dove il limite acustico è di 55 decibel. Arpa ha certificato che, già nel 2014, la rumorosità a Colognola è di 64,4 decibel Leq (cinque volte il limite). Come mai si è arrivati a questo punto?

- **nel 2009 è stata modificata l'unica rotta di decollo sulla città**: tutto il **traffico** è stato **deviato su Colognola**

- dai documenti Arpa risulta chiaramente che **non fu scelto lo scenario di minimo impatto, come invece prevede la legge**:

- **il D.lgs. 194/2005**, attuazione della **Direttiva CE 2002/49** relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale, (proprio **una delle due Direttive CE disattese, per le quali l'Europa ha avviato procedura d'infrazione contro l'Italia**), nell'allegato 5 riferito all'art.4, comma 5 (relativo ai *“Requisiti minimi dei piani d'azione”*), al punto 3 recita: *“I piani d'azione devono comprendere stime in termini di riduzione del numero di persone esposte (fastidio, disturbi del sonno o altro)”*.
- **La Circolare ENAC 3.7.2007** (in particolare al punto 5, relativo ai criteri per il contenimento del rumore e al punto 7 relativo alla zonizzazione acustica), a pag.6 fa esplicito **riferimento al D.M.3/12/99, art.3**, relativo ai criteri procedurali per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale: *“Per la definizione della zonizzazione acustica è necessaria la scelta dello scenario di traffico ottimale, ossia quello che induce il minor impatto sul territorio in relazione agli obiettivi acustici prefissati.... Il compito della Commissione Aeroportuale è quello di definire i confini delle zone di rispetto nell'intorno aeroportuale.... allo scopo deve preventivamente individuare lo scenario di traffico ottimale ai fini del contenimento del rumore e le conseguenti procedure antirumore. La Commissione aeroportuale deve effettuare le scelte delle rotte preferenziali e delle procedure...”*

- **nel 2010** è stata approvata la zonizzazione acustica aeroportuale: come conseguenza del cambio rotta, tutto il **quartiere di Colognola è stato declassato a zona di rispetto aeroportuale**.

L'ingiusta e drammatica situazione in cui è venuta a trovarsi Colognola, ha indotto i residenti ad affrontare ben due ricorsi, le cui sentenze hanno decretato l'annullamento della zonizzazione (TAR 2013 – Consiglio di Stato 2015).

I cittadini, assicurati dagli impegni assunti sia dal Consiglio Comunale di Bergamo (luglio 2013 - ordine del giorno votato all'unanimità: nessun quartiere della città può essere inserito nelle zone di rispetto aeroportuale) sia dal Sindaco Giorgio Gori (programma elettorale: tutela della residenzialità di Colognola attraverso la diversificazione delle rotte) sul fatto che la situazione tanto penalizzante per Colognola

sarebbe stata sanata attraverso una redistribuzione delle rotte, hanno scelto di non procedere ulteriormente per vie legali e di non richiedere pertanto il giudizio di ottemperanza (per l'osservanza della sentenza definitiva del Consiglio di Stato ed il ripristino della situazione preesistente alla zonizzazione del 2010).

E' stato forse, da parte nostra, un eccesso di fiducia verso le Istituzioni e gli Enti competenti che avevano individuato scenari alternativi, capaci di ripartire più equamente le ricadute dell'inquinamento acustico e di minimizzare il numero degli esposti al rumore superiore ai 60 decibel?

Dal 2015 al 2017 la Commissione aeroportuale ha ripetutamente rigettato le proposte di sperimentazione presentate dal Sindaco di Bergamo, nonostante fossero state avallate da Arpa ed ENAV.

Nel 2017, Enac (con la validazione di Enav) ha autorizzato una prima sperimentazione, che tuttavia è stata attuata in modo non corretto e parziale e quindi non ha dato i risultati previsti.

Dal 26 aprile 2018 è in corso una seconda sperimentazione che tuttavia non sta dando al nostro quartiere i benefici annunciati, dal momento che:

- la rotta PRNAV spesso non viene seguita, cosicché gli aerei continuano a sorvolare la parte est di Colognola;
- la modifica apportata alla rotta 220, anticipando la virata, ha fatto sì che i sorvoli si concentrino di nuovo sul nostro quartiere.

Nella realtà dei fatti Colognola è stretta in una morsa e continua a subire un pesantissimo inquinamento acustico.

Che cosa non ha funzionato? Le rotte previste e le simulazioni fatte da Arpa individuavano realmente lo scenario di minimo impatto? Che ruolo hanno avuto le pressioni politiche dei paesi e dei quartieri, che erano già al di sotto dei 60 decibel (soglia limite fissata dalla legge) e per i quali la normativa non prevede particolari tutele? Perché gli aerei non seguono le rotte nominali previste? Perché non vengono comminate sanzioni a chi non segue correttamente le procedure? **Quali e di chi le responsabilità?**

Pur consapevoli delle forti e molteplici pressioni che possono aver condizionato il lavoro di individuazione dello scenario di minimo impatto, **continuiamo a sollecitare l'intervento delle Istituzioni statali affinché garantiscano il rispetto della legge e si adoperino per la tutela di tutti i cittadini, senza discriminazioni e condizionamenti dettati da interessi particolaristici .**

Confidiamo vivamente nella Sua imparzialità e nell'autorità che il Suo ruolo istituzionale comporta, per salvaguardare i diritti inalienabili dei cittadini che la Costituzione garantisce.

RingraziandoLa per la Sua disponibilità, cogliamo l'occasione per porgerLe distinti saluti.

Associazione Colognola per il suo futuro

Bergamo, 13 giugno 2018