

info@colognolaperilsuofuturo.it
Via Matris Domini, 21/A
c/o Studio legale avv. Pesenti Gritti
24121 Bergamo

colognolaperilsuofuturo@pec.it
Tel. 333.6868341
cod. fiscale 95198450165

Al **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**
Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni ambientali
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

E p.c. Al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo
dg.ta@pec.mit.gov.it
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri**
Dipartimento Coordinamento amministrativo e monitoraggio
Ufficio concertazione amministrativa e monitoraggio
Servizio concertazione amministrativa e monitoraggio
uagipa.dica@pec.governo.it

A **Regione Lombardia**
DG Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

A **Prefettura di Bergamo**
protocollo.prefbg@pec.interno.it
segreteriaprefetto.pref_bergamo@interno.it

A **Provincia di Bergamo**
protocollo@pec.provincia.bergamo.it
presidenza@provincia.bergamo.it

A **Comune di Bergamo**
protocollo@cert.comune.bergamo.it
sindaco@comune.bg.it

A **ENAC**
protocollo@pec.enac.gov.it

A **Arpa Lombardia**
arpa@pec.regione.lombardia.it

A **ISPRA**
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it
val-dir@isprambiente.it

Oggetto: Procedura di VIA per l'aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4217), Osservazioni al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015-2030 da parte delle associazioni e dei cittadini firmatari, con capofila l'Associazione *Colognola per il suo futuro*

1 – OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

In relazione alla documentazione presentata dal proponente "ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile" nell'ambito dell'istanza di VIA "Masterplan dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo - Orio al Serio" Codice Procedura 4217, reperibile nel sito <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/6874> del "Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare", relativo all'aeroporto Caravaggio di Bergamo - Orio al Serio, l'Associazione "Colognola per il suo futuro", anche a nome di tutti coloro che hanno sottoscritto il documento (vedasi Allegato n. 5), presenta le seguenti osservazioni, mirate prevalentemente:

- ad evidenziare la negativa incidenza dell'intensissimo traffico aereo sugli aspetti ambientali e sulla qualità di vita dei residenti in zone limitrofe al sedime aeroportuale;
- a contestare le conclusioni esposte dal proponente dell'istanza.

I cittadini rappresentati dall'Associazione *Colognola per il suo futuro* chiedono che siano attentamente vagliate le seguenti osservazioni, dal momento che, negli ultimi dieci anni, la situazione creatasi nel territorio in cui opera l'aeroporto Caravaggio è divenuta drammatica: **l'esponenziale sviluppo del traffico aereo ha compromesso la vivibilità di vaste aree** (quartieri di Bergamo e paesi limitrofi) e rischia di avere **gravi ripercussioni sulla salute della popolazione**.

Nelle osservazioni che seguono abbiamo cercato di entrare nel merito dei vari, specifici aspetti trattati nel PSA 2015-2030; ovviamente lo abbiamo fatto da semplici cittadini, senza le necessarie competenze tecniche, ma con una fortissima motivazione: la nostra estrema preoccupazione per tutte le criticità prodotte dall'aeroporto, cresciute a dismisura in questi ultimi 15 anni, ben oltre i limiti imposti dalla VIA del 2003.

Noi cittadini chiediamo vivamente alla Commissione Tecnica di Valutazione VIA ed al Responsabile del Procedimento di valutare la situazione con estrema cura, tenendo presente soprattutto il fatto che in ogni momento (ore, giorni, mesi, anni!) la vita di bambini, adulti, anziani è contrassegnata dal rombo incessante degli aerei, con un inquinamento acustico ed atmosferico che avvelena le nostre esistenze.

Considerato che:

il sito della Provincia di Bergamo (http://www.provincia.bergamo.it/provpordocs/D5_b_11.pdf) richiama ancor oggi i seguenti passi del SIA relativo al Piano di sviluppo dello scalo di Orio al Serio del 2001 (elaborato da SACBO spa, Studio Gambirasio, Studio EcoNet, Progetto Ambiente) in cui si legge: ***"l'area circostante è densamente abitata e non dà allo scalo la possibilità di estensione, essendo lo stesso inserito tra le abitazioni e l'autostrada A4 Milano Venezia."*** In seguito si dice: ***"L'aeroporto di Orio al Serio, dopo l'apertura di Malpensa 2000 ha ricevuto un rilevante impulso. Esso può quindi meglio svolgere il proprio ruolo di aeroporto complementare e per certi aspetti specializzato, all'interno del sistema aeroportuale lombardo. Il contesto territoriale nel quale è collocato ne limita però lo sviluppo futuro; infatti, non potrà estendersi oltre il dimensionamento indicato dalla proposta di ampliamento attualmente al vaglio della autorità e né di strutturarsi come hub, dato che non riuscirebbe a sostenere i livelli tipici di traffico di un hub."***

Dello stesso avviso era, il 3 dicembre 2009, Stefano Paleari, direttore scientifico di ICCSAI (Centro internazionale per gli studi sulla competitività nell'industria aeronautica) che, in occasione del convegno *"La mobilità aerea, il volo low cost, il ruolo dell'aeroporto nelle funzioni urbane"* riconosceva che lo sviluppo del Caravaggio fosse condizionato da *"limiti della crescita"* ed evidenziava la necessità di *"passare da aeroporto low cost a city airport"*.

Si chiede alla Commissione:

1.1 - di rigettare la proposta di sviluppo dell'aeroporto Caravaggio;

1.2 - di controllare l'ottemperanza alle prescrizioni della VIA 2003, imponendone il rispetto qualora siano state disattese;

1.3 - di valutare la possibilità di un ridimensionamento del traffico aereo che lo renda compatibile con la realtà territoriale esistente;

1.4 – di riconfermare, come limite inderogabile, quello di 68.570 movimenti aerei annui, in base ai quali il PSA 2001, poi autorizzato dalla VIA 2003, aveva individuato gli scenari previsionali che avrebbero concretamente garantito la coesistenza e la compatibilità tra aeroporto e territorio.

Dalle valutazioni e dalle decisioni che verranno prese da Codesta Commissione dipenderà il futuro, non solo dell'aeroporto, ma soprattutto della città di Bergamo e dei paesi limitrofi. Auspichiamo che la tutela della salute e della qualità di vita dei cittadini venga considerata prioritaria, come sancito dalla Costituzione Italiana.

2 – ENTI E ISTITUZIONI: MOLTEPLICITA' DI RUOLI

2.1 - Inadeguatezza del Proponente

Considerato che

L'ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile - risulta il proponente dell'istanza di VIA per l'Aeroporto Caravaggio - Bergamo Orio al Serio,

si osserva che:

L'ENAC non potrebbe essere il "Proponente" di un'istanza di VIA, in quanto rappresenta l'Ente Pubblico a cui spetta il controllo e la vigilanza sulle attività svolte dai Gestori degli Aeroporti. Pertanto l'istanza di VIA per l'Aeroporto Caravaggio non pare obiettiva, poiché inficiata dalle competenze dell'ente che se ne dichiara il Proponente. E' evidente infatti, come in questo caso si manifesti un **conflitto di interessi tra l'Ente di controllo ENAC e la Società di Gestione dell'Aeroporto Sacbo spa**: ciò evidenzia una commistione di interessi tra "controllore e controllato", che agiscono senza distinzione di ruoli, attività e competenze. In questo modo non si ha alcuna garanzia di correttezza e obiettività nello svolgimento dei diversi compiti di ambedue i soggetti citati e si generano confusione e dubbi sulla legittimità delle operazioni condotte per la realizzazione degli interventi, pregressi, attuali e futuri, all'interno dell'aeroporto Caravaggio. I ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato, che hanno visto in contrapposizione Enac ed i cittadini, hanno messo in luce la difficoltà dell'Ente di perseguire la sua mission, che il suo sito sintetizza nei seguenti termini: *"Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'Aviazione Civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività **nel rispetto dell'ambiente.**"* (<https://www.enac.gov.it/mission>).

Per questi motivi si chiede che:

2.1 - la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e il Responsabile del Procedimento vogliano fare chiarezza in merito e vogliano disporre una netta distinzione di ruoli tra proponente e committente.

2.2 - Partecipazioni azionarie delle Pubbliche Amministrazioni in SACBO, società di gestione aeroportuale

Premesso che

il Comune di Bergamo e la Provincia di Bergamo detengono quote del capitale azionario di SACBO, nella misura del 13,8% per ciò che riguarda il Comune e del 10,2% per ciò che riguarda la Provincia,

si osserva che

tale situazione genera perplessità, considerando lo specifico ruolo istituzionale di questi soggetti pubblici. Infatti, se dapprima la presenza societaria della Pubblica Amministrazione nella società di gestione dell'aeroporto poteva essere considerata un contributo positivo, per sostenere l'iniziale crescita dello scalo ed anche per svolgere una certa funzione di controllo, nel tempo la posizione della Pubblica Amministrazione in SACBO è sembrata più problematica. Negli ultimi quindici anni l'aeroporto ha avuto una crescita tumultuosa, le cui ricadute sul territorio e sulla popolazione si sono gradualmente aggravate.

E' divenuto sempre più evidente il problema ambientale, che tuttavia non è stato valutato adeguatamente: per lunghi anni la Pubblica Amministrazione ha giudicato positivamente la crescita del traffico aereo, non

solo perché azionista di SACBO, ma forse anche per i vantaggi che lo sviluppo del Caravaggio ha portato a livello turistico (anche se si tratta di un turismo “mordi e fuggi”). Di contro, per molto tempo i danni subiti dalla popolazione sembrano essere stati sottovalutati: si era addirittura permesso che l'intero quartiere residenziale di Colognola fosse sacrificato e diventasse servitù aeroportuale.

Ultimamente, però, il sempre più drammatico problema del conflitto ambientale e territoriale ha reso ambiguo il ruolo del Comune e della Provincia di Bergamo, che da una parte sono azionisti di SACBO, dall'altra hanno il compito di svolgere le funzioni di garanzia e controllo a tutela dell'ambiente e della salute pubblica. Comune e Provincia di Bergamo, costituendosi in giudizio contro i cittadini non hanno certo assolto nel modo migliore ai loro doveri istituzionali, tanto più se si considera che la Magistratura, in ben due gradi di giudizio, ha riconosciuto le ragioni dei cittadini ricorrenti e rigettato quelle delle Istituzioni.

Si rileva,

nella commistione di ruoli svolti dal Comune e dalla Provincia di Bergamo, un evidente stato di conflitto di interessi istituzionali.

Si chiede alla Commissione

2.2 - di approfondire il problema e fare chiarezza in merito perché, come nel caso riportato al punto 2.1, la molteplicità di funzioni porta spesso a situazioni confuse e potrebbe indurre a comportamenti contrastanti con il ruolo istituzionale ricoperto.

3 – RIFERIMENTI AI VINCOLI ED ALLE PRESCRIZIONI DELLA VIA DEL 2003

3.1 – Mancata ottemperanza alle prescrizioni del VIA del 2003

Premesso che:

dopo un primo parere interlocutorio negativo da parte del Ministero dell'Ambiente (DEC/VIA/5126 del 11.7.2000), giustificato dalle **criticità ambientali dell'area in cui lo scalo opera**, la compatibilità ambientale del “Caravaggio” fu riconosciuta nel 2003, sulla base delle previsioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale 1997-2001 (PSA) che contemplavano un impatto ambientale molto meno invasivo di quello attuale. **Oggi la situazione è di gran lunga più pesante per il territorio e lo scenario operativo è nettamente diverso da quello prospettato.**

Il Decreto interministeriale di V.I.A. n. 677 del 4/11/2003, di cui sono parti integranti e sostanziali la Delibera della Regione Lombardia n. 12564/2003, la Relazione istruttoria (contenuta nell'allegato A della delibera regionale stessa) ed il P.S.A. 2002, **aveva autorizzato lo sviluppo dello scalo a condizione che fossero rispettate precise prescrizioni e raccomandazioni**, contenute sia nella VIA (pag. 22) che nella Delibera regionale (pag. 4). In particolare, la VIA 2003 (pag. 12) richiama un punto importante della Delibera regionale (pag. 36), in cui si dice: **«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».**

Osservazione

Purtroppo ciò non è accaduto: **la realtà dei fatti sembra attestare che le più significative prescrizioni sono state disattese.**

L'intero iter procedurale seguito per l'approvazione della VIA 2003, con la sua copiosa documentazione, evidenzia in modo molto chiaro che **erano stati creati tutti i presupposti per tutelare l'ambiente e la popolazione** e garantire che il traffico aereo non compromettesse la vivibilità del territorio.

La situazione attuale appare significativamente difforme rispetto alle condizioni ambientali che la VIA 2003 aveva autorizzato con precise prescrizioni.

Considerato che:

l'art. 17 che ha sostituito l'art. 28 del D.Lgs.3.4.2006 n. 152, impone che **“L'autorità competente.... verifica l'ottemperanza delle condizioni ambientali ... al fine di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisti e di adottare le opportune misure correttive”** riteniamo necessario che si operi un'approfondita verifica del rapporto tra condizioni ambientali previste e condizioni reali.

Nonostante la situazione ambientale appaia peggiorata rispetto alle previsioni, si ipotizza un ulteriore importante sviluppo dello scalo che comporterebbe un impatto ambientale ancora più pesante: **il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2030 evidenzia chiaramente l'ambizione di trasformare quello che doveva essere un "city airport" in un "hub" internazionale**". Autorizzarlo significherebbe compromettere per sempre quel ragionevole equilibrio che è il necessario presupposto per la compatibilità ambientale del Caravaggio.

Ciò che ancor più preoccupa è il fatto che, nonostante non si sia ottemperato alle prescrizioni della precedente VIA 2003, nonostante l'assenza della zonizzazione acustica aeroportuale, nonostante il nuovo PSA 2015-2030 non sia stato ancora autorizzato, **ad Orio al Serio sembra si stiano già realizzando degli investimenti**, in vista della sua trasformazione in hub, **nella convinzione che il Piano di sviluppo sarà sicuramente approvato**.

Per informazioni più dettagliate sugli scostamenti tra quanto era stato previsto e autorizzato e quanto è stato in concreto realizzato, **si veda l'Allegato 3 alle osservazioni**, contenuto nel file **Focus point sul "Caravaggio"**. Alcuni scostamenti sono comunque richiamati anche nei punti che seguono.

Considerato che:

il **Regolamento UE n.598/2014**, abrogando la Direttiva 2002/30/CE, **ha introdotto** precise disposizioni a **garanzia della trasparenza delle procedure** in esso previste, con particolare attenzione agli aspetti connessi alla salute e alla sicurezza dei residenti che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto. In particolare **l'art. 5 prevede la necessità di consultare preventivamente i soggetti interessati su ogni intervento di contenimento dell'inquinamento acustico, nonché la necessità di una adeguata informazione sulle misure già adottate**. ENAC è pertanto tenuto ad assicurare la trasparenza delle informazioni relative all'impatto acustico degli aeroporti, garantendo che le stesse siano prontamente messe a disposizione dei residenti e delle autorità locali, così come previsto dalla normativa nazionale sul diritto di accesso civico e sul diritto di accesso ai documenti amministrativi.

In merito a quanto sopra esposto si chiede alla Commissione:

- 3.1.1 - di verificare, nel rispetto dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006, l'ottemperanza delle condizioni ambientali (che comprendono anche l'estensione delle aree impattate, il numero delle persone esposte, il numero dei siti sensibili coinvolti);**
- 3.1.2 - di appurare e quantificare l'entità dello scostamento tra lo sviluppo autorizzato e quello effettivamente realizzato;**
- 3.1.3 - di conoscere le risposte date da Sacbo spa e Regione Lombardia alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di essere informato sull'eventuale modifica dello scenario in base al quale era stato autorizzato il PSA 2001, contenute nella nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE della Regione Lombardia (del 13.07.2015) in risposta alla nota prot. 27027 del Ministero dell'Ambiente (25.11.2013), citate a pag. 7 del SIA;**
- 3.1.4 - di verificare se si stiano effettivamente realizzando investimenti per la trasformazione dello scalo in hub (progetto di cui hanno parlato ampiamente anche i mass media), nonostante nessuna autorizzazione sia stata data in tal senso;**
- 3.1.5 - di essere preventivamente consultati, quali soggetti interessati, su ogni intervento di contenimento dell'inquinamento acustico;**
- 3.1.6 - di essere informati adeguatamente sulle misure di contenimento del rumore già adottate nello scalo di Orio al Serio, ai sensi del Regolamento UE 598/2014.**

3.2 - Mancata riduzione delle curve isofoniche e degli scenari degli interni aeroportuali.

Premesso che:

il decreto di **VIA 2003** aveva autorizzato il PSA 2001 in cui si prevedeva che **le curve isofoniche**, delimitanti i diversi scenari relativi agli interni aeroportuali, **si sarebbero ridotte** gradualmente nel tempo **ed avrebbero escluso le aree più densamente abitate**, soprattutto i popolosi quartieri residenziali della città di Bergamo. Nel PSA 2001 si legge infatti: *"I modelli hanno dimostrato che nello scenario al 2005 e al 2015, l'incremento delle aree sottoposte a livelli significativi di rumore è molto modesto, risulta addirittura un decremento delle porzioni di territorio esposte al rumore. Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che nella*

proiezione al 2015 si prevede un netto miglioramento delle performance acustiche degli aerei e che le procedure di decollo e di atterraggio saranno tali da ottimizzare il coinvolgimento delle aree urbanizzate. Sono comunque state previste opere ed interventi di mitigazione e compensazione ambientale” (vedasi Allegato 3 e 4).

In merito, si osserva che: nella realtà dei fatti è accaduto proprio il contrario.

Le previsioni iniziali non sono state rispettate, anzi l'area degli intorni aeroportuali è aumentata in modo significativo, soprattutto ad ovest dello scalo, tanto che un intero quartiere della città, Colognola, nel 2010 è stato inserito nella zona A di rispetto aeroportuale (si vedano nell'Allegato 4 la mappa previsionale al 2015 e quella della zonizzazione acustica 2010, annullata poi dalle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato).

In questi ultimi anni la situazione si è ancor più aggravata: se confrontiamo il numero degli esposti al rumore superiore ai 60 decibel previsti dalla Via del 2003 e la realtà dei dati odierni, possiamo renderci conto di quanto gli scenari ipotizzati siano stati stravolti. Nelle previsioni al 2015, la popolazione totale esposta (sopra i 60 decibel) sarebbe dovuta essere di 2.673 persone. Al 2006, un monitoraggio di Arpa certificava che 2.260 persone si trovavano 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 6.000 nella sola Colognola). Si è passati quindi da 2.673 a 12.800 persone.

La popolazione esposta a rumorosità superiore a 60 decibel Lva è il 379% in più del previsto.

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 (Vedasi Sacbo - Piano di Azione 2018 – Sintesi non tecnica – 20/05/2018; http://www.milanbergamoairport.it/rfile/ORG9jcORvY3VtZW50O2ZpbGVfaXQ7MTIzNDtkZWZhdWx0__08b9242e.pdf).

Quasi 50.000 persone coinvolte: un vero e proprio disastro!

A fronte di un impatto così rilevante, l'unica misura adottata dalla Commissione aeroportuale è stata quella di **modificare la rotta di decollo sulla città** e di **convogliare tutti i sorvoli su un unico corridoio costituito proprio da Colognola**, dove l'impatto acustico è cresciuto enormemente per alleggerire la situazione delle altre aree urbane. L'effetto della nuova rotta 44 è stato l'inserimento del quartiere nella zona di rispetto A.

Considerato che:

- il cambio della rotta è avvenuto senza informare e consultare i soggetti interessati all'intervento;
- la zonizzazione acustica aeroportuale è stata effettuata **senza la preventiva individuazione dello scenario di minimo impatto** (come previsto dalla legge e segnalato dalla nostra Associazione alla Commissione aeroportuale e a tutti gli enti competenti);
- le **centraline** per il monitoraggio dell'**inquinamento acustico** non risultavano più allineate alla nuova rotta e quindi i loro dati **non** erano **più comparabili** con quelli del passato;
- **dopo l'annullamento della zonizzazione** per effetto della sentenza del TAR ed in attesa del giudizio del Consiglio di Stato, **Enac ha sospeso tutte le procedure antirumore** (ad eccezione della nuova rotta su Colognola).

Si chiede

3.2.1 - come sia stato possibile stravolgere in modo così macroscopico un piano che ha una fortissima rilevanza a livello di impatto ambientale;

3.2.2 - che valore abbiano 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.

Si chiede inoltre di controllare e verificare:

3.2.3 - se le curve isofoniche si siano ridotte, come da prescrizioni, o al contrario si siano ampliate;

3.2.4 - se la Regione Lombardia abbia svolto nel tempo, con la dovuta accuratezza, l'azione di monitoraggio e verifica di ottemperanza che le compete;

3.2.5 - se le curve isofoniche e le aree impattate prospettate nel nuovo PSA 2030 siano in linea con quanto previsto e autorizzato dalla VIA 2003 o se esse gravitino su zone che dovevano essere salvaguardate, per esplicita menzione nel PSA 2001 ("Colognola non interferita", pag. 21 del PSA 2001).

3.3 - Mancata attuazione delle prescrizioni relative alle mitigazioni ambientali

Premesso che:

nel nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 si legge che *"sia nel periodo di vigenza della zonizzazione acustica aeroportuale (2010-2013) che anche in quello successivo al suo annullamento, SACBO Spa ha posto in essere una serie di interventi volti al contenimento ed alla riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale negli edifici residenziali ed in quelli scolastici"*.

Osservazione

In realtà risulta che le opere di mitigazione previste per le zone di rispetto aeroportuale, data anche la vastità dell'area soggetta a vincoli aeroportuali, sono risultate insufficienti e comunque nettamente inferiori a quanto previsto nella VIA 2003. Il PSA 2030 dichiara che si è intervenuti su 300 unità abitative e 700 abitanti: solo il 5% (= 700/12.800) degli esposti a rumorosità superiore ai 60 decibel ha quindi avuto un minimo di sollievo, mentre gli stanziamenti per le mitigazioni avrebbero dovuto essere estesi al 26% e più (=700/2.673) della popolazione, considerato che il numero degli esposti sarebbe dovuto essere pari a 2.673 unità. Oltretutto, in considerazione delle criticità dell'area in cui opera l'aeroporto, i documenti autorizzativi avevano imposto condizioni di mitigazione ambientale più favorevoli di quelle della normativa nazionale, tanto che era prevista la facoltà di optare per la delocalizzazione anche per gli abitanti delle zone di rispetto B (dai 65 ai 70 decibel): tale trattamento "di favore" comprova la difficoltà di armonizzare l'operatività dell'aeroporto con le esigenze di tutela della popolazione.

Si chiede alla Commissione che:

3.3.1 - accerti le eventuali inadempienze della società di gestione, relativamente agli interventi di mitigazione imposti dalla VIA 2003;

3.3.2 - verifichi l'effettivo utilizzo di tutte le risorse economiche che a tale scopo erano state previste dalla VIA 2003;

3.3.3 - verifichi la quantità e qualità degli interventi posti in atto;

3.3.4 - verifichi l'adeguatezza delle nuove risorse stanziare nel PSA 2015 – 2030;

3.3.5 - garantisca che vengano prima evase le inadempienze pregresse e successivamente realizzati eventuali nuovi adempimenti previsti al proposito dal PSA 2030.

4 – OSSERVAZIONI IN MERITO AL SIA 2015-2030

4.1 – Zonizzazione acustica aeroportuale: presupposto indispensabile per l'approvazione del nuovo PSA

Premesso che:

In merito alla definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, il SIA 2015-2030 parla di prescrizione "congelata" e fa poi riferimento all'avvio della procedura di VAS (Relazione parte I, pagg. 22-23. *"Per quanto attiene alle prescrizioni "congelate", pari al 20%, si sottolinea che è stato recentemente avviato il percorso di redazione del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale e della documentazione necessaria al suo assoggettamento a Valutazione ambientale strategica. In tal senso, in data 14 Novembre 2017, la Commissione aeroportuale si è riunita al fine di prendere in esame il documento "Impianto metodologico ed orientamenti preliminari" nel quale sono stati condensati i concetti informativi sulla scorta dei quali si procederà alla redazione della proposta di Piano e del relativo Rapporto preliminare ambientale ex articolo 13 comma 1 del DLgs 152/2006..."*).

Osservazioni

Quanto rappresentato dal SIA non corrisponde completamente alla realtà dei fatti, dal momento che la zonizzazione acustica aeroportuale non è ancora stata definita e la **procedura di VAS è solo nelle iniziali fasi operative**. Solo con la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale saranno individuati i **parametri indispensabili di riferimento, sulla base dei quali attivare poi la procedura di VIA per il PSA**

2015-2030; non sembra pertanto corretto il contemporaneo avvio della VAS per la zonizzazione acustica e della VIA per il PSA al 2030.

Essendo stata annullata la zonizzazione acustica del 2010 in base alle sentenze del TAR (15 luglio 2013) e del Consiglio di Stato (marzo 2015), l'aeroporto **Caravaggio sta operando in assenza di zonizzazione acustica**. Non essendosi ancora conclusa la procedura di VAS imposta per una nuova zonizzazione, riteniamo **non corretto** prevedere un **ulteriore sviluppo dell'aeroporto, quando sono tuttora disattese due sentenze passate in giudicato**: la zonizzazione acustica aeroportuale è il presupposto indispensabile per indirizzare le scelte future verso obiettivi di compatibilità ambientale.

Si rileva che:

- il Masterplan dell'Aeroporto di Bergamo – Orio al Serio è sottoposto sia alla VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale che alla VIA per l'approvazione del nuovo PSA 2015-2030;
- la Valutazione Ambientale Strategica riguarda *"... Piani e i Programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente..."* (art. 4, c. 4, lett. a, D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152) e non già i singoli progetti, per i quali il legislatore ha predisposto lo strumento di valutazione d'impatto ambientale (V.I.A.).
- nel D.Lgs 152/2006 e s.m.i. la V.A.S. è richiesta per i Piani e Programmi, concernenti i settori *"...agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli..."*(art. 6, c. 2, lett. A). In particolare l'Allegato II del Decreto specifica tra gli altri, al punto 10, i progetti di competenza statale: *"...tranchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza..."*.

Si osserva che:

- entro tali definizioni rientra pienamente l'Aeroporto Caravaggio ed il suo Masterplan, con il conseguente **obbligo che l'espletamento della VAS preceda e si concluda prima dell'approvazione del progetto contenuto nel Masterplan**.
- le procedure di attuazione della V.A.S. sono disciplinate dal titolo II del D.Lgs 152/2006 e in particolare, per le norme dell'art. 13, commi 1 e 2, la fase di scoping deve prevedere un processo partecipativo che coinvolga le autorità con competenze ambientali.

Per questi motivi **si chiede:**

4.1.1 - che la procedura di VAS sia completata *"... anteriormente all'approvazione del piano, ..."* (art. 11, c. 3), al fine di garantire la sostenibilità delle scelte da intraprendere. Se così non fosse, ***".../ provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge"*** (art. 11, c. 5 D.Lgs 152/2006);

4.1.2 - che la procedura di VIA sia attivata successivamente alla definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, affinché i vincoli della stessa guidino le decisioni della VIA per il Caravaggio;

4.1.3 - che non si autorizzi alcuno sviluppo dell'aeroporto bergamasco prima del completamento delle procedure VAS e VIA.

4.2 – Contenuto dello Studio di Impatto Ambientale (SIA)

Premesso che:

nell'allegato VII del DLgs 152/2006 indicante i Contenuti dello Studio di impatto ambientale, al punto 8 dell'art. 22 si legge che il SIA deve comprendere: *"Un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti di cui al numero 4* (vedi nota successiva).

Il SIA e la relazione attorno alla quale si sviluppa la procedura autorizzativa di VIA e l'esperienza scientifica può sottovalutare il fatto che le criticità ambientali non sono sempre oggettivamente percepite, ma dinamiche sociali influiscono nelle scelte decisionali politiche e quindi anche nelle modalità di valutazione e di sviluppo del processo autorizzativo.

Per una maggiore e attendibile valutazione di quali saranno gli elementi di maggiore criticità (ambientali e sociali) è opportuno aprire una fase di "scoping" con l'Ente competente in materia di valutazione ambientale e con gli Enti che potranno esprimere pareri sugli aspetti che prevedibilmente riceveranno maggiore attenzione per le prevedibili maggiori criticità ambientali o sociali."

Il punto 4 citato recita: “Una **descrizione dei probabili impatti rilevanti** (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente:

a) **dovuti all'esistenza del progetto;**

b) **dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;**

c) **dovuti all'emissione di inquinanti**, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti; nonché la descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente”.

Osserviamo che:

non ci sembra adeguatamente esplicitato nel SIA per il Caravaggio il sommario delle difficoltà incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti rilevanti sull'ambiente, connessi al progetto proposto.

Secondo il **DLgs 152/2006, art. 27**, comma 5: il “SIA deve comunque contenere almeno le seguenti informazioni: ...

- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli effetti negativi rilevanti;

- i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;

- una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "opzione zero", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

- una valutazione del rapporto "costi-benefici" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

La stima finale degli impatti non eliminabili, quindi, deve porre a confronto le alternative progettuali e/o il progetto proposto con l'alternativa zero, riunendo in un quadro sinottico gli elementi di valutazione relativi agli effetti positivi e negativi delle opzioni di trasformazione sui comparti/sistemi ambientali. La valutazione complessiva, che deve derivare dall'esame dei vari aspetti considerati, dovrebbe consentire di individuare l'alternativa migliore e di evidenziare gli impatti residui della soluzione prescelta.

La fase finale dello studio di impatto è dedicata ad individuare ed illustrare le misure di mitigazione essenziali al fine della riduzione degli impatti residui messi in evidenza nello stesso e/o gli interventi di compensazione dei peggioramenti indotti”.

Si chiede pertanto di verificare se nell'esposizione del Proponente risultano adeguatamente sviluppati e approfonditi i seguenti punti:

4.2.1 - il rapporto "costi-benefici" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale;

4.2.2 - le principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "opzione zero", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

4.2.3 - gli effetti sul suolo del progetto.

4.3 Previsioni di sviluppo sottostimate

Premesso che:

il traffico dell'anno 2018 supera largamente le stime riportate a pag. 15 del SIA, in quanto i movimenti aerei del 2018 corrispondono già a quelli previsti per il 2022, i passeggeri coincidono con quelli ipotizzati al 2023, mentre le merci (che dovrebbero ridursi) sono ancora superiori a quelle del 2015.

Previsioni traffico	2015	2017	2018	2020	2025	2030
movimenti	76.003	83.506	84.897	87.606	92.282	93.748
passeggeri	10.307.353	11.554.863	11.970.031	12.240.037	13.173.881	13.760.941
merci	121.045	117.162	116.349	112.930	93.931	59.998
unità traffico	11.517.803	12.726.483	13.133.521	13.369.337	14.113.191	14.360.921
	Assaeroporti		stima SIA pag.15			

Previsioni traffico 2018	da 1/1 a 31/10	+ nov.+ dic. 2017	stima 31.12.2018
movimenti	76.162	13112	89.274
passengeri	11.018.494	1817569	12.836.063
merci	103.195	22792	125.987
unità traffico	12.050.444	2045489	14.095.933
	dati Assaerop.		stima

Osservazione:

Vive preoccupazioni destano gli scenari di sviluppo: i movimenti ipotizzati oscillano da 88.870 a 126.835 movimenti annui, mentre la popolazione esposta ha un intervallo che va da 7.685 a 12.347 persone.

Movimenti previsti	minimo	medio	massimo
scenario 1	100.277	106.252	117.196
scenario 2	88.870	93.974	104.366
scenario 3	108.003	114.206	126.835

popolazione esposta	minimo	medio	massimo
scenario 1 ottimizzato	9.997	10.840	12.129
scenario 2 ottimizzato	7.685	8.525	9.780
scenario 3 ottimizzato	10.088	11.010	12.347

Da tali dati si rileva che

non ci sarà nessun “calo” né per i movimenti, né per le unità di traffico. Non ci sarà **nessun miglioramento** per chi da anni subisce i danni dell’inquinamento acustico, anzi le cose peggioreranno ulteriormente perché, come dimostrato sopra, i **dati riportati dal SIA appaiono già ora sottostimati** ed è inaccettabile per i cittadini il fatto che la società di gestione Sacbo, nel Rapporto Preliminare Ambientale della VAS, sostenga che non servono limiti allo sviluppo di uno scalo, perché le procedure di gestione e la sostituzione della flotta aerea permetteranno di tenere sotto controllo il clima acustico degli intorni aeroportuali.

Osservazione:

In questo momento le **posizioni** della società di gestione e quelle della popolazione appaiono **inconciliabili**: esistono comunque **norme giuridiche precise** che possono tutelare tutte le parti in causa e permettere di trovare un **giusto compromesso con il territorio**. Solo il rigoroso rispetto delle regole, la capacità di mediazione degli organi istituzionali e l’impegno di chi sovrintende la procedura di VIA e VAS possono **porre la parola fine alla “deregulation”** che finora ha caratterizzato lo sviluppo del Caravaggio.

Si chiede pertanto che

4.3.1 – si rielaborino le previsioni contenute nel SIA in modo che le stime siano più attendibili;

4.3.2 – Sia risolta urgentemente l’attuale situazione di “deregulation”, perché procrastinare ulteriormente le decisioni significa permettere all’aeroporto di continuare indisturbato la sua crescita senza vincoli, non come risorsa per il territorio ma come minaccia.

5 – RIFERIMENTI A VINCOLI DI LEGGE

5.1 – Sentenza della Corte di Giustizia Europea ECLI:EU:C:2017:589 del 26.07.2017.

Premesso che:

la citata sentenza della Corte di Giustizia Europea comprende una dichiarazione di carattere generale applicabile a tutti i **casì nei quali la procedura di VIA sia stata avviata in ritardo rispetto all’avvio del progetto**. Tale dichiarazione impone l’obbligo di attivare la Valutazione Ambientale prima dell’avvio dei

progetti. In caso di omissione, occorre anzitutto “rimuovere le conseguenze illecite di tale omissione” ed è possibile fare una Valutazione Ambientale a titolo di regolarizzazione purché:

- “le norme nazionali che consentono tale regolarizzazione non offrano agli interessati l’occasione di eludere le norme di diritto dell’Unione o di disapplicarle;
- la valutazione effettuata a titolo di regolarizzazione non si limiti alle ripercussioni future di tale impianto sull’ambiente, ma prenda in considerazione altresì l’impatto ambientale intervenuto a partire dalla sua realizzazione”.

Osservazione

Per quanto riguarda lo sviluppo del Caravaggio, i documenti autorizzativi avevano quantificato (per il 2015) in **6.174.650 unità di traffico i limiti della sua crescita**. Tali **vincoli sono stati superati per la prima volta nel 2006**, anno dopo il quale lo sviluppo del traffico aereo è continuato incessantemente, come risulta dalla seguente tabella ricostruita in base ai dati Assaeroporti.

Anno	Movimenti	Δ % mov.	Passeggeri	Cargo (tons)	Unità traffico	Δ % unità traff.
Previsioni PSA al 2015	68.570		2.555.150	361.950	6.174.650	unità traff. = riferimento dei doc.autorizzativi
2003	48.362		2.844.379	128.687	4.131.249	
2004	45.471		3.337.671	130.974	4.647.411	
2005	51.635		4.356.143	136.339	5.719.533	
2006	56.358		5.244.794	140.630	6.651.094	+ 7,72%
2007	61.364		5.741.734	134.449	7.086.224	14,76%
2008	64.390		6.482.590	122.398	7.706.570	24,81%
2009	65.314		7.160.008	100.354	8.163.548	32,21%
2010	67.636		7.677.224	106.921	8.746.434	41,65%
2011	71.514	+ 4,29%	8.419.948	112.556	9.545.508	54,59%
2012	74.220	8,24%	8.890.720	117.005	10.060.770	62,94%
2013	71.742	4,63%	8.964.376	116.112	10.125.496	63,98%
2014	67.674	-1,31%	8.774.256	123.206	10.006.316	62,05%
2015	76.078	+ 10,95%	10.404.625	121.045	11.615.075	+88,11%
2016	79.953	16,60%	11.159.631	117.765	12.337.281	99,81%
2017	86.113	25,58%	12.336.137	125.948	13.595.617	+120,18%

Si rileva che:

a partire **dal 2006 lo sviluppo del Caravaggio è stato attuato senza una valutazione ambientale adeguata** alla situazione in essere. Il superamento dei limiti imposti e **le conseguenti ricadute sull’ambiente e sulla salute dei cittadini** (impatto acustico aumentato, interi quartieri residenziali soggetti a rumore superiore ai 60 decibel, ampliamento progressivo degli intorni aeroportuali) **non possono essere ignorati**.

Si chiede pertanto che:

5.1 - la nuova valutazione d’impatto ambientale tenga conto della situazione intervenuta **a partire dal momento in cui i limiti sono stati superati per la prima volta nel 2006**.

5.2 – Sentenze del TAR di Brescia e del Consiglio di Stato – Preuso del territorio

Premesso che:

la sentenza del Consiglio di Stato, nelle pagg. 12 – 13, recita: “ *la caratterizzazione aeroportuale contempla una prima fase necessariamente tecnica ... La seconda fase dell’attività riservata alla Commissione è di rilevanza strategica. In questa seconda fase, sono infatti considerate alcune variabili fondamentali, ossia: il piano regolatore aeroportuale, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti, e le*

procedure antirumore adottate. Esse **orientano e determinano vere e proprie scelte in ordine alla perimetrazione delle zone**".

Come sentenziato dai giudici, la **zonizzazione non è una semplice trascrizione dell'impronta acustica, ma deve tener conto del preuso del territorio interessato, come del resto ammesso anche a pag. 22 del Rapporto Preliminare Ambientale predisposto per la procedura di VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale, laddove si parla di "approccio pianificatorio", in base al quale "si arriva all'identificazione dei confini delle 3 succitate zone, sia in base alle risultanze delle modellazioni eseguite, sia in funzione delle destinazioni territoriali in uso definite dagli strumenti di pianificazione locale"**.

Osserviamo invece che:

- tutti gli scenari rappresentati nello Studio di Impatto Ambientale del nuovo PSA 2030 appaiono in contrasto con tali principi, dal momento che all'interno degli intorni aeroportuali ipotizzati compaiono siti sensibili tutelati dalla legge ed aree densamente abitate, che la pianificazione locale destina ad uso residenziale
- **nello Studio di Impatto Ambientale (Relaz. Parte 1 pag. 95) si parla di "piena conformità del PSA 2030 con gli strumenti pianificatori"**, incluso il PGT del Comune di Bergamo; eppure negli scenari sopra citati il quartiere residenziale di Colognola risulta all'interno delle curve isofoniche dei 60 decibel: **è evidente l'assenza di conformità tra PSA 2030 e pianificazione urbanistica vigente!**

In merito, si rileva una stridente difformità con le tutele previste dalla legge.

L'inclusione di un quartiere residenziale nelle zone di rispetto è in contrasto sia con quanto sentenziato dai giudici del Consiglio di Stato, sia con la copiosa giurisprudenza esistente in merito, in cui si afferma che il diritto alla salute e la tutela del preuso del territorio sono prioritari ed hanno la preminenza:

- ✓ **Corte di Cassazione civile, sez.II 12/04/2011, n.8367** ("...quando le esigenze della produzione entrino in diretto conflitto con quelle del **diritto alla salute** ... è a quest'ultimo che **va attribuita preminenza**, costituendo il rispetto di tale primario diritto un limite intrinseco all'esercizio di quello di iniziativa economica e libero esercizio dell'attività imprenditoriale"). Si vedano anche: **Cass. nn.5564/10, 8420/06, 9865/05, 161/96**
- ✓ **Corte di Cassazione civile, sez.II 17/1/2011, n.939** ("...Nel conflitto tra esigenze della produzione, pur contemplate dall'art. 844 c.c. ed il **diritto alla salute**, un'interpretazione costituzionalmente orientata della norma civilistica deve attribuire **necessaria prevalenza al secondo**")
- ✓ **TAR Veneto, sez. I, 18/4/2011, n.649** ("Le scelte inerenti alla classificazione acustica non afferiscono al merito dell'attività pianificatoria/programmatoria del Comune, ma sono espressione di discrezionalità tecnica, ancorata all'accertamento di **specifici presupposti di fatto, il primo dei quali è il preuso del territorio**") – Si vedano anche: **TAR Toscana, 12/12/2016, n.1771 - TAR Liguria, sez. I, 21/2/2007, n.354 - TAR Veneto, sez. III, 24/1/2007, n.187.**

In base a quanto esposto sopra, **non è ammissibile stravolgere la realtà di un territorio, ad esempio declassando un quartiere residenziale, qual è Colognola (classe II, con limiti di rumorosità di 55 dB), a zona di rispetto aeroportuale.**

Se è vero che nella zona A non è preclusa alcuna attività, è altresì vero che:

- L'OMS indica nei 60 decibel il limite oltre il quale sono accertati danni importanti alla salute.
- Numerosi studi scientifici internazionali dimostrano che tali danni sono significativi.
- La normativa prevede precisi limiti per le immissioni acustiche a tutela dei siti sensibili: tale limite è costituito da 50 dB diurni e 40 notturni (D.P.C.M.14/11/1997, allegato Tab. A e Tab. C). A Colognola ci sono numerosi siti sensibili: 5 Istituti scolastici (un Istituto superiore con più di 1.200 alunni che per lo più vengono da altre zone e si sommano ai residenti, una scuola media, una elementare e due scuole materne), due ospedali/case di riposo, una casa per disabili.
- La normativa prevede inoltre che tra i siti sensibili ed il territorio circostante non ci possa essere uno scarto superiore ad una classe (cioè a 5 dB).

Desta pertanto perplessità il fatto che nel SIA sintesi non tecnica, pagg. 80-81, si dica che la **"base dati utilizzata (DUSAF) non permette di distinguere alcune tipologie di recettori"** e che **"DUSAF non possiede classi puntuali per definire case di cura, scuole, case di riposo"**. Ci chiediamo come si possano valutare aree sottoposte ad un impatto acustico rilevante, senza tener conto di tipologie di recettori così importanti.

Se si vuole armonizzare la tutela della popolazione con le esigenze dell'attività aeroportuale, non si può prescindere dalle considerazioni sopra esposte.

Il fatto che il SIA del PSA 2030, nell' "Analisi ambientale delle alternative", riproponga gli stessi scenari della zonizzazione 2010 (a volte anche più estesi e quindi peggiorativi) ci lascia stupefatti ed increduli: è inevitabile porsi **qualche interrogativo sul valore che hanno in Italia le sentenze passate in giudicato**. A nostro avviso, le motivazioni con cui i giudici hanno argomentato il loro giudizio, evidenziano che **l'annullamento della zonizzazione aeroportuale non fu dovuto ad un semplice "vizio formale", bensì alla necessità di coniugare i piani di sviluppo aeroportuale con la pianificazione urbanistica esistente. Disconoscere il principio** secondo cui gli *"strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti ... orientano e determinano vere e proprie scelte in ordine alla perimetrazione delle zone"*, vuol dire minare lo stato di diritto e l'autorevolezza delle decisioni del Potere giudiziario.

Si chiede pertanto alla Commissione che:

- 5.2.1 - si verifichino le caratteristiche delle aree che risultano incluse negli interni aeroportuali;
- 5.2.2 - si verifichi in dette aree la densità abitativa e si identifichino tutti i siti sensibili in esse presenti;
- 5.2.3 - si escludano dagli interni aeroportuali le zone residenziali ed i siti sensibili, come la legge impone, in armonia con la pianificazione territoriale ed urbanistica vigente. Solo a tali condizioni si può concretizzare lo sviluppo sostenibile previsto dalla legge.

5.3 – Rispetto della zonizzazione acustica comunale, in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale

Premesso che:

in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale, vale la classificazione della zonizzazione comunale (misura in LEQ): **lo ha affermato il Ministero dell'Ambiente**, nel documento inviato agli Enti competenti in data 9 giugno 2014. Pertanto, dal 2015, quando è stata annullata la zonizzazione acustica aeroportuale con le due sentenze del TAR e del Consiglio di Stato, doveva essere rispettata la zonizzazione acustica comunale di Bergamo (approvata nel dicembre 2014), in base alla quale **Colognola è classificata come quartiere residenziale di classe seconda, il cui limite di rumorosità non può essere superiore ai 55 decibel Leq.**

Si osserva invece che, nella realtà, il quartiere continua a subire un inquinamento acustico superiore ai 60 decibel Lva: le rilevazioni ufficiali della rete di monitoraggio (gestita da Sacbo e certificata da Arpa) registrano per Colognola (centralina di Bergamo - via Linneo) **livelli medi di rumorosità di 64 decibel Lva, il cui effetto sull'equilibrio psicofisico delle persone è aggravato dalla discontinuità del rumore prodotto dai velivoli**. E' necessario sottolineare infatti che i livelli di **rumore** citati sono la **risultante della media di picchi di 80-90 decibel**, che si susseguono a distanza di pochi minuti l'uno dall'altro. **Nel periodo estivo**, dato l'intensificarsi del traffico aereo, la situazione è ancora più grave: **si toccano livelli giornalieri di rumorosità fino a 66 decibel, che diventano insopportabili se sommati al rumore del traffico veicolare urbano**.

Considerato che, la rumorosità superiore ai 65 decibel caratterizza le zone di rispetto aeroportuale B, il fatto che un quartiere residenziale sia costretto a subire un impatto acustico così pesante, rende ancora più **evidente l'illegittimità della situazione** e giustifica le preoccupazioni emerse già nella VIA 2003 che aveva approvato il PSA 2001, proprio perché in esso veniva esplicitamente esclusa dai sorvoli tutta l'area urbana, con i suoi popolosi insediamenti abitativi (si veda pag. 12 del PSA 2001 **"Colognola non interferita"**).

Si fa presente alla Commissione che:

- **tutti i livelli istituzionali sono stati informati della situazione di illegittimità in cui si trova il quartiere residenziale di Colognola;**
- **tale situazione, che si protrae da anni ed anni, non è mai stata risolta da nessuna Istituzione, come invece prevede la legge.**

Si chiede pertanto alla Commissione:

- 5.3.1 - **di verificare i motivi di tali inadempienze: come mai tale situazione non è mai stata sanata?**
- 5.3.2 - **di verificare i motivi per cui non sono state adottate tutte le procedure (quali ad esempio la ripartizione dei movimenti tra est ed ovest, la diversificazione delle rotte verso la città, l'osservanza della procedura di decollo NAPD 1, prevista dal Regolamento ICAO quando gli insediamenti abitativi sono nelle immediate vicinanze dello scalo), atte a mantenere il quartiere residenziale di Colognola, se non entro i**

55 decibel previsti dalla zonizzazione acustica comunale, almeno al di sotto del livello di soglia dei 60 decibel LVA (oltre il quale si identificano le aree di rispetto aeroportuale).

Si constata con grande amarezza **che nessuna Istituzione si è adoperata in tutti questi anni per tutelare il diritto alla salute ed alla sicurezza dei cittadini, come invece aveva l'obbligo ed il dovere di fare. Sono stati i cittadini stessi, a loro spese, che hanno dovuto agire in giudizio avanti le Autorità preposte (Tar e Consiglio di Stato) per tutelare tali diritti. Ora le azioni legali intraprese - si ribadisce a spese dei cittadini- rischiano di venire vanificate**, dal momento che gli scenari sia della VAS che della VIA per il Caravaggio includono nuovamente Colognola negli intorni aeroportuali.

5.4 – Coinvolgimento siti sensibili

Premesso che:

il DPCM del 14.11.1997 (in riferimento alla legge quadro 26 ottobre 1995 n.447) classifica scuole e ospedali tra i recettori sensibili di classe I (si veda tabella A), in cui il limite assoluto di immissione sonora è di 50 decibel diurni e 40 notturni.

Nelle previsioni del PSA 2001, **solo la scuola elementare di Orio al Serio risultava all'interno delle zone di rispetto** e, in merito, il VIA 2003 (pag. 23) disponeva che: *"...dovrà essere previsto un monitoraggio acustico periodico e annualmente dovrà essere data adeguata informazione agli insegnanti e agli alunni della scuola, anche ai fini didattici e pedagogici, sull'inquinamento acustico e sui sistemi di prevenzione e limitazione di esposizione personale"*.

Si osserva invece che

attualmente 12 scuole e 2 ospedali si trovano in zona di rispetto A: non era assolutamente previsto né autorizzato dalla VIA. Il piano di azione 2018 – Sacbo (pag. 3) rileva infatti la seguente situazione al 31.12.2017:

livello d(B)	ospedali	scuole
55-59	3	24
60-64	2	12

Un totale di **41 siti sensibili**, cui vanno aggiunti altri ricettori non citati nel documento Sacbo, quali parchi, campi sportivi, centri di aggregazione (oratori e centri per anziani) **sono soggetti ad un inquinamento acustico ben al di sopra dei limiti di legge.**

Si rileva inoltre che

alcuni di tali siti potrebbero persino ricadere nell'area di rischio incidente, per l'evidente scostamento delle rotte reali da quelli nominali (si vedano le note successive), su cui ci pare siano state costruite le curve di isorischio.

Se esaminiamo la situazione di Colognola, dove si registrano livelli medi di rumorosità intorno ai 64 decibel, il rumore è ben al di sopra dei limiti imposti dalla legislazione scolastica: una differenza di 14 decibel! Considerato che si tratta di misurazioni logaritmiche, significa che **scuole e case di riposo subiscono un livello di rumorosità undici volte maggiore di quanto consentito!**

Nel 2012, come misura di mitigazione ambientale, in alcuni istituti scolastici sono stati installati doppi vetri alle finestre delle aule, misura comunque inadeguata per un efficace isolamento acustico dell'edificio, che richiederebbe una sorta di "schermatura" per assicurare una completa protezione dalle emissioni sonore esterne. Anche in questo caso, tuttavia, tali misure presenterebbero evidenti limiti, per la necessità di aerare frequentemente le aule affollate di bambini e adolescenti. Inoltre, non va sottovalutato il fatto che le linee guida per la salute dei bambini suggeriscono di lasciarli giocare all'aperto il più possibile; anche gli studenti delle scuole medie e superiori talvolta svolgono attività di educazione fisica negli spazi esterni.

La fase più critica per le scuole si ha comunque nel periodo degli esami (giugno/luglio), quando diventa impossibile tenere le finestre chiuse: la scorsa estate i docenti hanno denunciato, anche tramite i giornali, l'estrema difficoltà di portare avanti il lavoro a causa degli incessanti sorvoli. Anche le case di riposo presentano gli stessi problemi, forse aggravati dal fatto che il forte impatto acustico incide maggiormente sull'equilibrio psicofisico di anziani e disabili.

Preoccupa ancora di più constatare che i siti sensibili di Colognola potrebbero trovarsi nell'area a rischio di incidente, per effetto del già segnalato scostamento tra rotte nominali e reali.

Chi si assume la responsabilità di scelte così gravose, che mettono a rischio la vita di migliaia di persone?

Si chiede pertanto alla Commissione

5.4.1 - di verificare quanti siti sensibili siano presenti negli scenari ipotizzati dal nuovo PSA 2030;

5.4.2 - di adoperarsi affinché il nuovo Piano di Sviluppo non includa siti sensibili all'interno delle linee isofoniche dei 60 decibel e delle aree di rischio;

5.4.3 - di verificare che siano applicate le tutele che la legge impone per tali siti.

6 – RIBALTAMENTO DELLE PRIORITA', IN MERITO AL RAPPORTO TRA ESIGENZE DI TUTELA AMBIENTALE E ATTENZIONE ALLE REALTA' ECONOMICO-PRODUTTIVE

Premesso che:

per definizione, la pianificazione ambientale è un metodo di lavoro che pone al centro della sua attenzione la compatibilità degli interventi umani (produttivi ed economici) con le caratteristiche proprie dell'ambiente. Dunque, tale tipo di pianificazione si svolge nel rispetto e nella conservazione delle risorse naturali esistenti e del preuso del territorio. La **pianificazione ambientale** può essere definita **“sostenibile”** solo **quando valuta le peculiarità del territorio e costruisce in base ad esse**. Secondo tali principi, si dovrebbero decidere le trasformazioni “compatibili” con un particolare ambiente, in rapporto alle sue caratteristiche e alla sua soglia di adattamento.

Del resto, anche tutta **la normativa a tutela dell'ambiente**, tra cui le Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS) e le Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA), **riconosce alla salvaguardia del territorio e della popolazione la priorità rispetto alle attività di carattere economico e produttivo**.

Desideriamo citare in merito il D.Lgs 152/2006 che, nei punti 3 e 4 del suo “Articolo 4 – Finalità”, recita:

“3. La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di *assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile*, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.

4. In tale ambito:

a) la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la *finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente* e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

b) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di *proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita*. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

1) l'uomo, la fauna e la flora;

2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;

3) i beni materiali ed il patrimonio culturale;

4) l'interazione tra i fattori di cui sopra;”

In linea con lo spirito del D.Lgs 152/2006, appare anche il **Piano Nazionale Aeroporti**, dove (pag. 13) il Proponente elenca tra i suoi obiettivi:

- *“salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi*

- *promuovere la sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;*

- *efficientare e sviluppare il sistema responsabilmente per bilanciare i bisogni della comunità e ambientali con gli obiettivi aziendali;”*

- confronto con i vincoli normativi e le destinazioni d'uso previste da piani e programmi, che devono essere assunti come parametri di riferimento e non essere oggetto di valutazione, per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale"

Anche l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE), che definisce il Caravaggio come il volano dell'economia bergamasca, riconosce al fattore ambientale un ruolo di primo piano per la crescita economica; l'organizzazione afferma infatti che gli indicatori di benessere di Bergamo "nel complesso sono buoni, permangono preoccupazioni circa l'istruzione e la **qualità ambientale**, entrambi i quali sono determinanti importanti di futura crescita economica".

Osservazioni

In contrasto con i principi citati, sia nel Rapporto Preliminare Ambientale per la VAS (relativa alla zonizzazione acustica aeroportuale), sia nel nuovo **PSA 2030** del Caravaggio, sembrano invece essere **poste in primo piano le esigenze dell'aeroporto e la necessità di un suo sviluppo**, considerato necessario per assicurare la sua competitività. Il documento appare eccessivamente sbilanciato verso gli aspetti programmatici legati ai soli obiettivi di produttività e competitività dello scalo: infatti la parte più ampia e significativa di tali studi ruota intorno agli "scenari di domanda", anziché sulle ricadute del traffico aereo e sulla salvaguardia del territorio e della sua vivibilità.

Esaminando i documenti programmatici in oggetto, **si rileva pertanto un totale ribaltamento nel peso attribuito alle contrapposte esigenze, in evidente conflitto con lo spirito della normativa vigente.**

Si osserva che l'espansione degli aeroporti, con il conseguente incremento dell'attività aeroportuale, **risulta inconciliabile in presenza di aree limitrofe densamente abitate**, come accade per la collocazione del Caravaggio. **Il pesante impatto determinato dall'attività aeroportuale** (inquinamento acustico/atmosferico/delle acque/del sottosuolo, ricaduta inquinanti al suolo) **non consente nessun compromesso con la garanzia di una buona qualità di vita.** Del resto, la sostenibilità ambientale di lungo periodo risulta assolutamente smentita dalla modalità di gestione dell'attività aeroportuale riscontrata negli anni: sviluppo ben oltre i limiti consentiti, inclusione di aree residenziali e siti sensibili negli intorni aeroportuali, che si sono ampliati negli anni anziché ridursi, come imponevano le prescrizioni.

Si chiede pertanto che:

6.1- sia data la priorità alla tutela dell'ambiente e della popolazione;

6.2 - siano preservate le caratteristiche del territorio e della realtà ambientale preesistente;

6.3 - in base a tali priorità venga negata l'autorizzazione ad uno sviluppo inconciliabile con i principi citati in precedenza.

7 - CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO E DELICATO EQUILIBRIO AEROPORTO-TERRITORIO

Premesso che:

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 ai primi posti in Italia per patologie tumorali.

Lo studio di One Works–KPMG–Nomisma, effettuato per elaborare il **Piano Nazionale Aeroporti**, già evidenziava le criticità del Caravaggio, sostenendo 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**". E' inconcepibile che il nuovo PSA 2030 proponga uno sviluppo superiore a quello dello stesso Piano Nazionale Aeroporti (PNA).

Proprio a causa di tali criticità, solo nel 2003 il Piano di sviluppo aeroportuale 1997 (integrato nel 2001) ha avuto parere positivo, con l'emanazione del Decreto Interministeriale di Valutazione Impatto Ambientale n. 677 del 4/11/2003, che tuttavia subordinava la crescita dello scalo all'osservanza di specifiche prescrizioni, per evitare danni al territorio.

In tale Decreto VIA (pagg. 12-13), sono riprese tutte le prescrizioni e raccomandazioni della delibera n.12564 della Regione Lombardia del 28/3/2003 e del suo Allegato A, di cui i Ministeri chiedono espressamente l'ottemperanza (pag. 24 VIA). 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**» (vedasi pag. 3).

Riguardo alle alternative progettuali, già il PSA 2001 sosteneva: “non si è potuto elaborarne di valide a causa dei numerosi vincoli che hanno condizionato la messa a punto della proposta di potenziamento dell’aeroporto” e, a pag. 48 del suo Allegato A, la Regione diceva che tra i vincoli “**va sottolineata la presenza intorno all’aeroporto di insediamenti consolidati, alcuni dei quali a carattere residenziale, che già oggi sono bersaglio di impatti rilevanti**”.

Proprio in considerazione delle caratteristiche territoriali in cui lo scalo è inserito, il **PSA 2001 precisava chiaramente che il traffico aereo si sarebbe dovuto sviluppare prevalentemente verso le aree poste ad est e solo in minima parte verso ovest, cioè verso la città**. Ad oriente dello scalo, infatti, ci sono prevalentemente aree agricole e gli insediamenti abitativi sono di scarsa entità. Ad ovest, invece, si estende la città di Bergamo con i suoi numerosi e popolosi quartieri. Perciò l’autorizzazione allo sviluppo era stata data solo a condizione che venissero salvaguardate le aree più urbanizzate. Nella Sintesi non tecnica del PSA 1997 e 2001 è indicata chiaramente tale necessità: **tutti i quartieri residenziali cittadini dovevano essere esclusi dalle aree di rispetto aeroportuali e solo marginalmente lambiti dalla rotta di decollo**. (si vedano le mappe dell’Allegato 4).

Osservazioni

Nel tempo, tuttavia, **tale vincolo è stato ignorato e gli scenari di sviluppo ipotizzati sono stati completamente stravolti**. Con l’esponentiale intensificarsi del traffico aereo, i decolli sono stati indirizzati in modo sempre più massiccio verso ovest, tanto che attualmente l’80% di essi avviene verso la città. La situazione di fatto è quindi capovolta rispetto alle iniziali indicazioni prescrittive ed è proprio l’area urbana a subire il maggior impatto acustico.

Nel 2009 la Commissione Aeroportuale ha sperimentato e poi approvato (nel 2010) la **nuova rotta sulla città (rotta 44)**, che prevede l’anticipazione della virata verso sud, **convogliando** la quasi **totalità dei decolli sul quartiere residenziale di Colognola**. L’iniziativa, proposta come misura antirumore, aveva favorito 11.500 persone, di cui 10.850 che risiedevano in aree dove il rumore era inferiore ai 60 decibel e che quindi non avevano diritto a particolari tutele, perché la normativa considera solo la rumorosità superiore ai 60 dB(A) di LVA. Con la rotta 44, il **numero degli esposti a livelli di rumorosità superiori ai 60 dB(A) si è ridotto solo di 650 unità**, dato sicuramente trascurabile se si considera che nell’area di Colognola andrebbe conteggiato anche un migliaio e più di studenti non residenti che ogni giorno frequentano l’ITC Belotti. Il verbale della Commissione aeroportuale del 16/2/2010, a pag. 3, conferma quanto detto.

Si rileva che, nella realtà dei fatti, la **Commissione aeroportuale aveva deciso di salvaguardare aree dove il rumore aeroportuale era a livelli di “disturbo” ma non comprometteva la vivibilità del territorio ed aveva penalizzato invece Colognola in modo così pesante da renderla zona di rispetto aeroportuale**. Va rilevato che la **logica quantitativa** (minor numero di esposti), che era stata alla base della decisione di abbandonare la rotta 220 per seguire la 44, è stata **applicata in modo discriminatorio: valeva solo ad ovest dello scalo**, mentre **per le aree ad est** (meno antropizzate) i **decolli** sembravano essere **regolati più da “logiche politiche”** che dalle disposizioni di legge (vedi Circolare dell’Enac del 3/7/2007). Esaminando il documento ARPA del Gruppo tecnico aeroportuale del 24/6/2010 ci si chiede infatti quali degli obiettivi della Circolare Enac si siano concretamente perseguiti: se la Commissione aeroportuale avesse scelto lo scenario “est”, invece di quello “50&50”, il numero degli esposti al rumore superiore al limite di legge si sarebbe ridotto di ben 750 unità.

La situazione delle aree ad ovest, invece, si è aggravata fortemente soprattutto a danno del quartiere di Colognola. Infatti la **rotta di decollo 220**, in linea con l’asse della pista, lambiva vari quartieri residenziali senza tuttavia attraversarli, **rispettava i siti sensibili, distribuiva in modo più equilibrato i disagi** causati dai sorvoli e riduceva l’area a rischio di incidenti. Come evidenziano i tracciati radar, il suo utilizzo **consentiva agli aerei**

- **di rispettare la rotta nominale, in asse pista;**

- **di evitare il sorvolo delle scuole e di molti altri obiettivi sensibili;**

- **di virare sulla città a 3.000 piedi**, anziché a 1.195 piedi come fanno ora, in tal modo la dispersione della rotta avveniva ad una quota molto più alta, con effetti meno impattanti sulla popolazione sorvolata. Pur essendo univoche le procedure di decollo sulla città, esse vengono seguite dagli aeromobili in forma diversa, in funzione della tipologia dei velivoli e delle condizioni metereologiche: **la virata a 1.195 piedi comporta comunque una sensibile dispersione delle rotte ad una quota troppo bassa, con effetti devastanti sul quartiere di Colognola** ed i suoi siti sensibili.

Si osserva che:

le concessioni edilizie rilasciate nelle aree cittadine situate sotto la direttrice di decollo degli aerei potrebbero aver avuto una significativa influenza sul cambio della rotta di decollo sulla città. Basti pensare che nel corridoio verde tra Colognola, Villaggio degli sposi e Grumello, era stata persino programmata la costruzione della nuova sede dell'Accademia della Guardia di Finanza e dello stadio cittadino, con annessa cittadella dello sport. I due progetti hanno poi trovato localizzazioni diverse, ma sono stati oggetto di accesi dibattiti a livello locale. Già **nel 1991**, quando il numero dei movimenti aerei era di gran lunga inferiore rispetto al volume di traffico realizzatosi a partire dal 2005-2006, i **cittadini di Colognola** avevano **presentato al TAR di Milano un ricorso contro una prima modifica della rotta** sulla città che, proprio come oggi, penalizzava pesantemente Colognola, per favorire le (allora) vaste aree verdi ad ovest del quartiere. Il **Tribunale Amministrativo aveva riconosciuto le ragioni dei ricorrenti** e la rotta 220 era stata ripristinata. La citata sentenza, passata in giudicato, aveva comportato l'inserimento, nel PSA del 1997- 2001, della ben nota precisazione **"Colognola non interferita"**, che si legge a pag. 12. Purtroppo, le scelte urbanistiche successive (fatte dal Comune di Bergamo) non hanno adeguatamente valutato gli effetti negativi che la presenza dell'aeroporto ha sul territorio, né potevano forse immaginare uno sviluppo così esponenziale dello scalo e **le aree verdi a sud-ovest della città, in passato riservate al sorvolo degli aerei, sono diventate edificabili.** Tuttora è in atto un'intensa attività di urbanizzazione.

Si chiede:

7.1 - se sia possibile modificare le previsioni del PSA di un aeroporto, andando a penalizzare territori completamente diversi rispetto a quelli inizialmente ipotizzati. Qualora la risposta fosse affermativa, si chiede se la modifica debba essere assoggettata a una procedura di VAS o ad altri adempimenti che tutelino i diritti dei cittadini;

7.2 - se le sentenze di un Tribunale Amministrativo Regionale italiano (rif. TAR di Milano), passate in giudicato, perdano valore nel tempo e possano essere ignorate;

7.3 - se tutte le procedure autorizzative delle costruzioni sotto la rotta di decollo 220 siano state correttamente esperite;

7.4 - se esistono, nel nostro Paese, strumenti di tutela per i cittadini che, dopo aver acquistato casa in uno dei più bei quartieri residenziali della città, con regolare licenza edilizia, si trovano assoggettati ai pesanti vincoli che l'attività aeroportuale comporta, con gravi rischi per la salute e la sicurezza e la consistente perdita di valore del loro patrimonio immobiliare.

Inoltre si rileva che la rotta 44, deviando tutto il traffico su Colognola, ha aggravato a tal punto la situazione del quartiere da averne determinato il suo declassamento a "zona di rispetto aeroportuale". **La decisione della Commissione aeroportuale sembrò dettata più che da motivazioni tecniche, da precise scelte politiche, tese a concentrare la quasi totalità dei decolli su un unico corridoio, a contenere il malcontento della popolazione ed a minimizzare la portata delle proteste.**

La rotta 44 su Colognola, volata tuttora dagli aerei in decollo dal Caravaggio, continua a calpestare in modo discriminatorio ed illegittimo i diritti di migliaia di cittadini.

Si intende sottolineare che la diversificazione delle rotte è una necessità improcrastinabile, se si vuole individuare lo scenario di minimo impatto (come imposto dalla legge) e avvicinare l'impronta acustica aeroportuale a quella prevista dal PSA 2001 e autorizzata dalla VIA 2003.

Nel nulla sono caduti i ripetuti appelli rivolti dall'Associazione *Colognola per il suo futuro* (che rappresenta tutti i firmatari dei ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato e molti altri residenti a Colognola) alla Commissione aeroportuale, per sollecitare la ricerca di soluzioni alternative all'unica rotta. **Nel 2016 la Commissione aeroportuale rifiutò la proposta di una prima sperimentazione tesa a diversificare le rotte verso ovest ed a diminuire il numero delle persone esposte.** Una seconda **sperimentazione** venne successivamente avviata **nel 2017**, ma con traiettorie di decollo modificate rispetto alle precedenti; non si raggiunsero i

risultati attesi (in termini di riduzione della popolazione esposta) perché fu **sospesa** quasi subito **per l'impossibilità degli aerei di volare la rotta PRNAV, pur se precedentemente validata da Enav.**

Nel 2018 è stata effettuata una **terza sperimentazione**, ancora una volta con rotte modificate e riviste: la rotta cosiddetta NAV avrebbe dovuto sorvolare il corridoio verde posto tra Colognola ed Azzano S. Paolo, la 220 avrebbe dovuto invece prevedere un'anticipazione della virata a sinistra, ma sempre evitando l'attraversamento del quartiere di Colognola, con una traiettoria che avrebbe dovuto sorvolare un'altra area verde, cioè quella del Parco agricolo PAE situato più ad ovest. Nella realtà, purtroppo, le cose sono andate diversamente a causa del **forte scostamento tra rotte simulate e rotte concretamente volate**: la NAV, pur validata da ENAV, non è mai stata correttamente seguita; l'iniziale rotta 220 è stata attuata con un'ulteriore anticipazione della virata a sinistra, tanto da convogliare ancora una volta la maggior parte dei decolli sul nostro quartiere. A tali considerazioni si deve aggiungere che il numero di movimenti aerei monitorati nell'estate del 2018 è stato di gran lunga superiore a quanto ipotizzato da Arpa. A dimostrazione del fatto che il numero di movimenti aerei incide sul clima acustico, gli esiti della sperimentazione sono stati negativi e, ancora una volta, **l'impatto acustico più grave si è concentrato su Colognola.**

A nostro avviso, **la soluzione non consiste tuttavia nel sospendere la sperimentazione, ma nell'effettuarla secondo le indicazioni validate da Enav ed Arpa e nell'imporre il completo rispetto delle rotte che erano state previste inizialmente.** Il problema è urgente in funzione della prossima zonizzazione acustica aeroportuale: in base alla normativa, infatti, **prima di definire l'ampiezza degli intorni aeroportuali, è necessario individuare lo scenario di minimo impatto**, che non è quello attuale. La non corretta attuazione della sperimentazione, ovviamente non ha portato i risultati attesi, pertanto la Commissione aeroportuale ha deciso di abbandonare la rotta 220, concentrando nuovamente i decolli verso ovest, sul quartiere di Colognola. In pratica è stata ripristinata la situazione di illegittimità che i residenti hanno più volte denunciato e che le sperimentazioni avrebbero potuto e dovuto appunto sanare!

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

Si osserva che, dopo il ripristino dell'unica rotta su Colognola, sono **venuti meno** gli stessi **presupposti su cui era stato costruito il Masterplan e disegnati gli scenari**: scenari ipotizzati sulla base di una diversificazione delle rotte che attualmente non esiste più. Su questa realtà di fatto, **gli scenari previsionali risultano falsati perché, con una sola rotta sulla città, essi sono molto più impattanti di quanto rappresentato nel SIA.**

Si rileva inoltre che: il cambio delle rotte, che comporta modifiche importanti delle aree impattate dal traffico aereo, avrebbe dovuto essere autorizzato con una procedura di VAS perché, come la zonizzazione acustica aeroportuale, incide significativamente sulla realtà ambientale esistente e quindi ha le caratteristiche di un piano-programma che necessita di VAS, come normato dal D.Lgs 152/2006. Solo attraverso la procedura di VAS **la popolazione avrebbe avuto la possibilità di presentare istanze a tutela dei suoi diritti. Così non è avvenuto!**

In tal senso si esprime anche il Regolamento UE 598/2014, già citato al punto 1.3.

La modifica delle rotte, sia come diverso bilanciamento dei movimenti tra est ed ovest, sia come diversificazione dei decolli verso ovest, costituisce una necessità improcrastinabile, dal momento che:

- a livello internazionale, è prassi in tutti gli scali ad elevata criticità ed intenso traffico distribuire le traiettorie di decollo proprio per non penalizzare in modo massiccio e quindi intollerabile un unico corridoio di attraversamento (soprattutto se si tratta di un insediamento popoloso e ricco di siti sensibili!);
- i decolli verso ovest, cioè verso la città, dovrebbero essere molto limitati viste le caratteristiche del territorio e comunque dovrebbero insistere sulle zone in cui sono meno fitti gli insediamenti abitativi: ad ovest e ad est di Colognola vi sono due aree ancora verdi, con minore presenza antropica, verso le quali potrebbero essere indirizzate le linee di decollo, per alleggerire l'impatto che ora grava quasi esclusivamente sul quartiere cittadino.

In qualsiasi caso, appare chiaro che **la collocazione in cui è inserito lo scalo di Orio al Serio non permette un ulteriore sviluppo del traffico aereo, perché non ci sono le condizioni territoriali idonee.**

Ci sentiamo anzi di affermare che nel VIA 2003-2015 erano correttamente indicati i limiti oltre i quali non sarebbe stata garantita la compatibilità tra aeroporto e territorio: dal momento in cui essi sono stati superati la compatibilità è stata compromessa e le esigenze prioritarie della popolazione subordinate alle esigenze economiche di sviluppo.

A questo proposito **esistono precise indicazioni** valide a livello internazionale ed **espresse nel REGOLAMENTO (UE) N. 598/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 aprile 2014**. A pag. 1 del documento, è sottolineato che: *“Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti... (esso) richiede l'adozione di una serie di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli negli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero attenuare la zona di rumore nell'area attorno agli aeroporti dell'Unione al fine di mantenere o migliorare la qualità di vita degli abitanti vicini e promuovere la compatibilità tra attività aeronautiche e aree residenziali, in particolare laddove sono coinvolti voli notturni”*.

Nel documento citato la **priorità riservata a territorio e popolazione** è espressa anche dall'ipotesi di introdurre **restrizioni operative, sia da parte dello Stato membro che dall'Unione Europea in base al principio di sussidiarietà**, qualora altri interventi di mitigazione si rivelino inadeguati per una vera, efficace tutela dei cittadini. Infatti a pag. 2 si legge: *“L'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti dell'Unione, ad opera degli Stati membri in base alla valutazione di ogni singola situazione, pur limitando le capacità, può contribuire a migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti. È tuttavia possibile che un uso inefficiente delle capacità esistenti provochi distorsioni della concorrenza oppure ostacoli l'efficienza dell'intera rete aeronautica dell'Unione. Poiché l'obiettivo specifico di abbattimento del rumore del presente regolamento non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo delle norme armonizzate sulla procedura per l'introduzione di restrizioni operative nell'ambito del processo di gestione del rumore, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea”*.

Secondo lo stesso Regolamento, la salvaguardia della salute umana è ritenuta obiettivo prioritario: *“È necessario riconoscere l'importanza degli aspetti relativi alla salute in relazione a problemi di inquinamento acustico ed è pertanto importante che tali aspetti siano tenuti in considerazione in modo coerente presso tutti gli aeroporti quando è presa una decisione sugli obiettivi di abbattimento del rumore, tenendo conto dell'esistenza di norme comuni dell'Unione in questo settore. Gli aspetti relativi alla salute dovrebbero essere quindi valutati in conformità della legislazione dell'Unione in materia di valutazione degli effetti del rumore”*. Per un'efficace valutazione che le ricadute di un aeroporto hanno sull'ambiente, è assolutamente **necessario utilizzare un «approccio equilibrato»**, come previsto dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, *“attraverso il quale si esamina, in maniera coerente, la serie di misure disponibili, ossia la riduzione alla fonte del rumore prodotto dai velivoli, la pianificazione e la gestione del territorio, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e le restrizioni operative, allo scopo di risolvere il problema dell'inquinamento acustico nel massimo rispetto del principio costi/efficacia a livello dei singoli aeroporti;”* (Pag.5).

Si osserva in ultimo che, data la sua collocazione, **il Caravaggio avrebbe dovuto conservare le sue iniziali caratteristiche di city airport e non si sarebbe mai dovuto trasformare nel terzo scalo italiano**: occorre ripristinare i limiti imposti dalla normativa e dalla conformazione del territorio in cui il Caravaggio opera, non ipotizzarne l'ulteriore crescita!

Quanto alle necessità economico-produttive che giustificano e legittimano l'esistenza delle realtà aeroportuali, è sufficiente esaminare la situazione **a livello regionale** per affermare che **potrebbero essere trovate valide alternative per una distribuzione del traffico aereo più omogenea e razionale**. Lo scalo di Malpensa è ancora utilizzato al di sotto delle sue capacità; quello di Montichiari è praticamente inutilizzato e, pur essendo dotato di tutte le caratteristiche per un adeguato sviluppo (incluso un impatto ambientale molto meno accentuato dell'aeroporto Caravaggio) costituisce un inutile e pesante onere per i contribuenti, senza alcuna ricaduta positiva in termini economici. Invece, l'esponentiale crescita dello scalo di Orio al Serio ha causato fortissime criticità e rappresenta una grave minaccia per la vivibilità del territorio: **perché non pianificare una più equa distribuzione dei carichi del traffico aereo, superando logiche campanilistiche e conflittualità societarie?**

Una più accorta politica dell'assetto aeroportuale lombardo non può prescindere dai vincoli e dai limiti imposti dalle caratteristiche della conformazione territoriale e dalla pianificazione urbanistica esistente.

Si chiede pertanto che:

7.5 - data la bocciatura delle ultime sperimentazioni delle rotte sulla città ed il ripristino dell'unica rotta 44 su Colognola, siano ridisegnati gli scenari del PSA 2030 e riverificato l'impatto sul territorio;

7.6 - sia effettuata una vera, efficace diversificazione delle rotte sulla città, per ridurre l'impatto sull'unico corridoio percorso dagli aerei in decollo e consistente in un'area residenziale con tanti siti sensibili, oppure sia ripristinata la rotta 220 che lambiva più quartieri, senza attraversarne nessuno;

7.7 - siano poste in atto tutte le altre procedure tese a rendere meno pesante l'impatto sul territorio, quali un miglior bilanciamento del traffico tra est ed ovest, il rispetto delle procedure di decollo durante il sorvolo di zone abitative (cioè NAPD 1, come l'ICAO impone);

7.8 - siano posti limiti precisi al volume di traffico, in ragione di ciò che il territorio può effettivamente sopportare;

7.9- a livello regionale si attui una più equilibrata distribuzione del traffico aereo, in base alla capacità, alle potenzialità ed ai limiti oggettivi di ogni singolo scalo.

8 – INQUINAMENTO ACUSTICO

Premesso che:

tra le criticità prodotte dal Caravaggio occorre sottolineare la gravità dell'inquinamento acustico, che condiziona la quotidianità di migliaia di persone, che sono andate via via crescendo con l'intensificarsi del traffico aereo. Gli scenari previsti dalla **VIA 2003** indicavano una **progressiva diminuzione delle persone esposte al rumore superiore ai 60 decibel**, ma così non è stato: la realtà degli ultimi quindici anni è stata caratterizzata da un progressivo allargamento delle curve isofoniche e delle aree soggette a vincolo.

Anche nel nuovo PSA 2030 i dati relativi agli esposti ed alla loro progressiva diminuzione destano perplessità. Nella Sintesi non Tecnica, a pagg. 27/28, si afferma:

- *“Gli studi modellistici sono stati condotti mediante il software di modellazione acustica INM (Integrated Noise Model) nella versione più aggiornata (7.0d)...”*

- *“...ciascuno scenario è stato modellato con riferimento, oltre che al volume di traffico proprio del periodo di osservazione, alla composizione della flotta aeromobili ed alle modalità di uso pista.”*

- *“...definizione di nuove procedure per le operazioni di decollo per pista 28, ha determinato una ridistribuzione dei flussi di traffico, appositamente studiata al fine di interessare quelle parti del territorio circostante l'aeroporto, che sono connotate da una minore presenza abitativa”.*

- *“Le risultanze di detti studi evidenziano come, a fronte di un incremento del traffico aereo pari al 24,4%, la popolazione esposta al rumore aeronautico, ossia interessata da livelli LVA maggiori o uguali ai 60 dB(A), registri una complessiva riduzione del 35%, passando da circa 8.000 abitanti, nel 2015, a 5.200 abitanti, nel 2030”.*

In merito a tali affermazioni, **osserviamo che:**

- per ciò che concerne la modellazione acustica INM, si fa presente che tale sistema è ormai ritenuto obsoleto a livello internazionale e che dovrebbero essere utilizzate tecniche più idonee ed aggiornate, quale ad esempio il **metodo AEDT**;

- l'ipotesizzato **rinnovo della flotta aerea non potrà concretizzarsi se non in tempi molto lunghi**. Lo stesso impegno era stato preso dalla società di gestione nel PSA 2001 e proprio sulla base di tale impegno erano stati costruiti gli scenari (approvati dalla VIA 2003) che prevedevano la progressiva riduzione dell'impatto acustico;

- **le valutazioni fatte negli ultimi anni da Sacbo, Enac e Arpa in merito alla distribuzione delle rotte sul territorio cittadino**, tese a diminuire l'impatto acustico, **non hanno dato i risultati previsti**: nonostante le nuove rotte fossero state predisposte da Arpa e validate da Enav, non c'è stato il miglioramento della situazione. Arpa ha giustificato lo scostamento tra i risultati attesi e quelli ottenuti con il mancato rispetto delle rotte previste da parte dei piloti. **Quali garanzie per il futuro**, considerato che a Bergamo non risulta siano mai stati sanzionati i vettori dei velivoli che non osservano le procedure indicate? La Commissione Aeroportuale in data 19 novembre 2018 ha giudicato negativo l'esito della sperimentazione ed ha quindi

accantonato l'ipotesi di suddividere i decolli verso ovest su due diverse direttive, pertanto è stato ripristinato l'uso della rotta precedente la sperimentazione, **la rotta 44 che non riguarda "parti del territorio ... connotate da minore presenza abitativa", bensì il popoloso quartiere residenziale di Colognola, con le sue migliaia di abitanti ed i suoi numerosi siti sensibili.**

Non si vede come possano essere ridotte le ricadute acustiche del traffico aereo e definito lo scenario di minimo impatto, se non vengono adottate alcune delle più efficaci procedure antirumore, cioè:

- un'adeguata **diversificazione e redistribuzione delle rotte;**

- l'**osservanza delle norme internazionali ICAO** (International Civil Aviation Organisation) relative alle procedure di decollo. Ci risulta infatti che la procedura NAPD 1 non viene seguita, pur essendo prevista a livello mondiale per gli aerei civili, quando la pista di decollo è situata nelle immediate vicinanze di abitazioni. Per quanto ne sappiamo, inoltre, non sono mai state comminate **sanzioni ai vettori** i cui velivoli hanno disatteso le sopracitate regole ICAO. Eppure, già nell'anno 2000 il Ministero dell'Ambiente aveva giustificato il proprio parere interlocutorio negativo al PSA 1997 dicendo (pag. 2) che: **"lo stato attuale di criticità induce, peraltro, ad assumere tutte le iniziative che possano in tempi brevi ridurre gli impatti ed i rischi attualmente esistenti"**. E ancora: **"Un giudizio positivo potrà essere formulato quando si saranno verificate le seguenti condizioni: - per quanto riguarda gli impatti del rumore: ...- siano effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempi brevi la situazione acustica - sia prodotta ... una serie di simulazioni su differenti scenari di utilizzo dell'aeroporto nel suo assetto fisico attuale e in quello previsto con la realizzazione del progetto, al fine di identificare lo scenario in grado di minimizzare l'impatto sonoro ..."**

A pag. 3 dello stesso documento il Ministero diceva: **"per un esito efficace delle azioni di cui sopra appare altresì importante il raggiungimento dei seguenti obiettivi: - la definizione di procedure sanzionatorie certe ed efficaci nel dissuadere comportamenti non conformi alle norme di tutela; - la definizione di tasse sull'inquinamento acustico commisurate al fabbisogno finanziario per la realizzazione di programmi di bonifica ... - la definizione dei criteri generali e delle fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti... , con particolare riferimento alla eventuale delocalizzazione di recettori sensibili ed al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso"**.

Ci pare illogico il fatto che, con l'ipotizzato aumento di traffico, si possa avere una riduzione dell'impatto acustico sul territorio senza adeguate procedure antirumore, così come ci pare poco verosimile il fatto che si possa verificare **"...a fronte di un incremento di traffico pari al 24,4%, una riduzione in termini di popolazione residente del 35%"** (Sintesi non Tecnica, pag.106). **L'esperienza passata ci dimostra che il numero dei movimenti aerei è determinante per il clima acustico:** le rilevazioni effettuate da Arpa nel corso degli anni comprovano che l'ampiezza dell'area impattata dal rumore è direttamente proporzionale all'incremento del traffico. Tutto ciò trova conferma anche nel SIA per la VAS dell'aeroporto di Verona dove, a pag. 65 si legge che: **"Il disturbo percepito da una popolazione esposta al rumore prodotto dal traffico aereo è legato a due fattori principali:**

- **il rumore emesso da ciascun aeromobile che effettua un'operazione di sorvolo (in termini di livello sonoro, frequenza ed andamento nel tempo);**

- **il numero di aeromobili che effettuano operazioni di sorvolo in un determinato luogo ed in un certo periodo di tempo"**.

Si chiede:

8.1 - di verificare i motivi della mancata diminuzione delle persone esposte, come previsto dalla VIA 2003;

8.2 - di costruire gli scenari con il più avanzato modello AEDT, ormai usato a livello internazionale, anziché con l'obsoleto modello INM;

8.3 - di procedere ad una più efficace distribuzione del traffico aereo in modo da individuare lo scenario di minimo impatto, come la legge prescrive;

8.4 - di verificare che il traffico sia indirizzato verso le aree con minore presenza abitativa, come sembra affermare il SIA, in contrasto con la realtà di fatto;

8.5 - di verificare quale sarebbe l'impatto acustico dei vari scenari, nel caso in cui non si realizzasse la sostituzione dei velivoli attuali con aeromobili meno rumorosi e tecnologicamente più performanti. (Il PSA 2030 riferisce di mezzi capaci di ridurre la rumorosità del 40%);

8.6 - che l'impatto acustico venga misurato in modo più completo ed organico, predisponendo un sistema di centraline di rilevazione dislocate in tutte le aree coinvolte dalle ricadute acustiche del traffico aereo;

8.7 - di fissare limiti precisi allo sviluppo del traffico aereo, che deve essere vincolato a quelli già imposti dai documenti autorizzativi finali del 2003, 2004 e 2005, che definivano lo scenario di impatto ambientale ammissibile ed oltre il quale non era più garantita la compatibilità con il territorio circostante. Non riteniamo, del resto, che si possano concedere autorizzazioni solo sulla base di un ipotetico cambiamento della flotta, di cui non sono chiari né i tempi né le modalità di realizzazione e che oltretutto è demandato ai vettori operanti nello scalo: soggetti terzi che rendono inattendibile l'impegno di Sacbo nell'assicurare, sotto la propria responsabilità, la realizzazione del cambio flotta.

Per evitare che si ripetano le esperienze negative del passato, quando molte delle misure di contenimento dell'inquinamento acustico si sono dimostrate inefficaci o inapplicate, si chiede inoltre:

8.8 - quali siano nel dettaglio le procedure gestionali di cui parla il SIA a pag. 108, capaci di ridurre l'impatto acustico sul territorio, dato che le ipotesi fatte appaiono alquanto generiche e non verificabili;

8.9 - se le procedure citate siano già state sperimentate nello scalo bergamasco e con quali risultati;

8.10 - i tempi necessari perché esse vadano a regime;

8.11 - quali siano le garanzie di una loro effettiva applicazione;

8.12 - se le procedure antirumore possano essere di non facile applicazione, in quanto possono confliggere con obiettivi di rapidità di immissione nelle aerovie, con esigenze di risparmio di carburante o anche con gli stili di pilotaggio;

8.13 - quali siano le sanzioni in caso di mancato rispetto delle procedure stesse, dato che *"in assenza di tecnologie di controllo a cui associare un meccanismo di sanzionatorio per le compagnie, la possibilità di utilizzare procedure in grado di ridurre l'impatto acustico potrebbe essere di difficile applicazione. Infatti tali procedure possono confliggere con obiettivi di rapidità di immissione nelle aerovie, con esigenze di risparmio di carburante e, qualche volta anche con gli stili di pilotaggio."* (pag. 17 All. A Delibera regionale 12564/2003)

Osserviamo inoltre che:

l'esperienza passata ci insegna che il progresso tecnologico in campo aeronautico non viaggia a ritmi così sostenuti come quelli ipotizzati dai gestori aeroportuali e spesso gli effetti dello sviluppo di uno scalo sono ambientalmente più impattanti di quelli ipotizzati: il caso del Caravaggio è l'esempio più classico. Pertanto, **ci pare che nel PSA 2030 si ripetano le stesse promesse già fatte alla popolazione all'inizio degli anni 2000: promesse che non si sono mai concretizzate.** Temiamo purtroppo che l'impatto acustico sulla città aumenterà anziché diminuire e che, in spregio alla tutela dell'ambiente, continuerà la strategia dell'espansione. Nonostante l'impatto acustico dei voli notturni fosse già compreso nello scenario approvato dalla VIA 2003 e nel computo delle unità di traffico autorizzate, noi temiamo che anche l'**abolizione dei voli notturni** (ognuno dei quali, in termini acustici è conteggiato come 10 voli diurni) **potrebbe** essere utilizzata per **stravolgere ulteriormente la realtà ambientale del Caravaggio.** Appare pacifico, pertanto, che la progressiva **riduzione dei voli notturni non dovrà** in alcun modo **essere compensata con ulteriori voli diurni: non vorremmo, infatti, che i voli diurni si moltiplicassero e,** con l'aumento dei decolli sulla città, **aumentasse** fortemente **l'impatto acustico** del traffico aereo che si concentrerebbe **sempre e solo su Colognola**, quartiere attraversato dall'unica rotta verso ovest: lasciamo immaginare a chi legge la vivibilità di un'area residenziale in cui il forte inquinamento aereo si somma al già pesante inquinamento acustico urbano.

Occorre rilevare anche che le ricadute acustiche del traffico aereo sono ancora più pesanti dei dati medi rilevati dai monitoraggi, perché il rumore aeroportuale non è continuativo, ma si esprime con picchi di 80-90 decibel ad ogni sorvolo: se pensiamo che si arriva ad ipotizzare addirittura un movimento ogni 3 minuti (Sintesi non Tecnica, punto 5.2.1.1.: *"In ragione dell'incremento di domanda di traffico attesa al 2030, si*

*ritiene che il valore della capacità possa raggiungere un massimo di 30/ movimenti ora...") è innegabile che un **tale impatto provochi gravi ripercussioni sull'equilibrio psicofisico delle persone.***

Si chiede:

8.14 - che sia valutata la pressione totale esercitata sulla popolazione dalla sovrapposizione degli effetti delle diverse fonti di inquinamento acustico;

8.15 - che almeno si consideri l'effetto congiunto del traffico urbano e di quello aereo (rumore a terra e in volo degli aeromobili, vibrazioni, inquinamento da traffico veicolare indotto, ecc...);

8.16 - di conoscere come la pressione acustica potrà evolvere, man mano il Piano di sviluppo dell'aeroporto andrà a regime. Infatti chi abita ad Orio al Serio, Grassobbio e nei quartieri più impattati della città (Colognola e Campagnola) ha diritto di conoscere quale impatto acustico subirebbe complessivamente, visto che è soggetto a una molteplicità di fonti inquinanti che si sommano. Si chiede che almeno si consideri l'effetto congiunto del traffico urbano e di quello aereo (rumore a terra e in volo degli aeromobili, vibrazioni, inquinamento da traffico veicolare indotto, ecc...).

Premesso che:

a proposito degli effetti sulla salute, a pag.109/110 del SIA, si dice che *"l'attuazione delle strategie previste dal PSA in esame non comportano impatti significativi..."* e che la *"...nuova configurazione in esame...non inficia sullo stato della salute umana legata all'inquinamento atmosferico ed acustico"*. Si cita a comprova anche lo **studio epidemiologico effettuato dall'ATS di Bergamo** sul rapporto tra inquinamento acustico ed aumento delle patologie: dall'indagine non sono emerse particolari differenze tra la popolazione delle aree più esposte al rumore e quella residente nell'area presa a riferimento, se non un aumento dei disturbi del sonno ed un maggior consumo di ansiolitici.

Osserviamo che:

occorre sottolineare tuttavia che lo studio citato ha avuto un **campione di indagine ristretto**, non sembra aver effettuato una scelta mirata delle persone (distinzione tra chi trascorre la giornata nell'area presa in esame e chi non è in sede per la maggior parte del tempo, per motivi lavorativi o altro). L'indagine inoltre ha esaminato una **realità ancora in evoluzione**: dato che l'inquinamento acustico si è accentuato negli ultimi 7-8 anni, forse non sono ancora rilevabili i più gravi **danni prodotti dal rumore, che si manifestano più a lungo termine**. I limiti dell'indagine citata emergono del resto in modo evidente se si considera la vasta documentazione scientifica relativa agli effetti del rumore sulla salute umana: le linee guida dell'OMS e numerosi studi, fra i quali desideriamo citare anche le **osservazioni** presentate da ISPRA per la procedura di VAS relativa alla zonizzazione acustica del Caravaggio e lo studio che esso richiama. Ci sembra **improponibile il confronto tra una singola indagine**, limitata nel tempo e nel campionamento, **ed una vastissima letteratura scientifica a livello mondiale** che certifica i danni alla salute (non i disagi) causati dall'inquinamento acustico.

Secondo l'OMS (**Nuove Linee guida OMS Europa 2018**) *"Il rumore eccessivo danneggia gravemente la salute umana. Può disturbare il sonno, causare effetti cardiovascolari e psicofisiologici, ridurre le prestazioni e provocare reazioni di fastidio e cambiamenti nel comportamento sociale"*. Le linee guida raccomandano *"meno di 35 dB nelle aule per consentire buone condizioni di insegnamento e apprendimento"*. Studi e statistiche sugli effetti dell'esposizione cronica al rumore degli aerei sui bambini hanno documentato *"un'evidenza coerente che l'esposizione al rumore danneggia la performance cognitiva"*.

Anche l'Istituto Superiore di Sanità collega all'esposizione al rumore una numerosa serie di disturbi uditivi ed extrauditivi (apparato cardiocircolatorio, digerente, endocrino, neuropsichico). Il rapporto tra esposizione al rumore e patologie è documentato anche negli **studi Hyena e SERA**. Inoltre, lo studio *"Impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti"* (Dip. Epidem. del S. S. Regione Lazio, Ist. per i Processi Chimico-Fisici U.O.S. Pisa, ISPRA, ARPA Lazio) afferma che *"Tra le conseguenze più rilevanti, associate con l'esposizione cronica a rumore di origine aeroportuale, si osservano in particolar modo l'aumento della pressione arteriosa e l'insorgenza di disturbi cardiovascolari..."* *"Il rumore... può condurre a danni permanenti dall'ipertensione alle malattie ischemiche, fino all'infarto del miocardio e all'ictus"*.

Di fronte a tutte queste evidenze, verificate attraverso molteplici studi scientifici, risulta molto difficile condividere l'affermazione contenuta nel SIA, secondo cui la *"nuova configurazione in esame...non inficia sullo stato della salute umana legata all'inquinamento atmosferico ed acustico"*.

Si chiede pertanto:

8.17 - di rivalutare le conseguenze dell'impatto acustico causato dal traffico del Caravaggio e dal suo eventuale ulteriore sviluppo sulla salute della popolazione, in base alla autorevole copiosa documentazione scientifica nazionale ed internazionale;

8.18 - di attuare un costante monitoraggio sulle ricadute del traffico aereo sulla popolazione, attraverso studi epidemiologici che coinvolgano le fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani e disabili) e su tutte le persone che realmente subiscono l'inquinamento acustico in modo continuativo, proprio perché trascorrono le loro giornate nelle aree impattate. Far rientrare nel campionamento anche i residenti che tuttavia trascorrono l'intera giornata lontano da casa, impedisce che lo studio faccia emergere le reali criticità ed i danni causati dal rumore.

9 – INQUINAMENTO ATMOSFERICO, DEL SUOLO, DELLE ACQUE ED ELETTROMAGNETICO

9.1 - Inquinamento atmosferico

Premesso che:

chi è costretto a convivere con un aeroporto ben conosce i gravi danni e disagi dell'inquinamento acustico, ma forse ancor più dannoso è quello atmosferico, soprattutto alla luce di quanto rappresentato da ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ente pubblico che opera sotto la diretta vigilanza del Ministro dell'Ambiente) nelle sue osservazioni alla procedura di VAS per il "Caravaggio" e confermato dallo studio cui l'Istituto rimanda, dove è elencata copiosa documentazione scientifica che ne sostiene la tesi.

ISPRA afferma che l'inquinamento del traffico aereo non è affatto trascurabile: **"...Un aeroporto è un sistema complesso che può determinare un impatto significativo sull'ambiente e sulle condizioni di salute dei lavoratori aeroportuali e della popolazione residente..."**. Inoltre viene detto che molti inquinanti non possono essere rilevati con le metodologie attualmente in uso: **"...Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione di inquinanti gassosi..., composti organici volatili e materiale particolato (in particolare le emissioni in fase di decollo), ... inquinanti che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente..."** per cui si sottolinea **"...la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici"**. L'Istituto superiore conclude le sue osservazioni dicendo: **"Questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti"**.

Osservazione

Di fronte a queste affermazioni, supportate ampiamente dalla letteratura scientifica, non appaiono più convincenti le rassicurazioni di quanti giudicano irrilevante l'incidenza del traffico aereo sull'inquinamento dell'aria. **I danni alla salute non possono essere ignorati:** essi non derivano dalla semplice "percezione" della cittadinanza, ma da dati oggettivi, come **comprovato perfino da perizie attuate su incarico della Magistratura, con strumenti non convenzionali ma la cui attendibilità è stata riconosciuta in ben tre gradi di giudizio**. L'esempio più significativo si trova nelle sentenze della **causa "Quintavalle"**, relativa ai danni prodotti dagli aerei in decollo presso l'aeroporto di Malpensa. Nella sentenza emessa il 30.9.2000 dal Tribunale di Milano, a pag.30 si legge che: **"... è quindi accertato che il sito Quintavalle, che per posizione ambientale ed assenza di traffico veicolare dovrebbe essere caratterizzato da concentrazioni di IPA e idrocarburi pressoché nulle, presenta valori elevati, addirittura pari a 4-5 volte quelli rilevati a lato del casello autostradale Milano-Sud."**

Si rileva che:

la situazione di Colognola è ancora più critica di quella della tenuta Quintavalle: il quartiere è chiuso in un triangolo i cui lati sono rappresentati a sud-est dall'**autostrada A4 (la più trafficata d'Europa: ogni giorno transitano 110.000 veicoli!)**, a nord dall'**asse interurbano** ed a sud-ovest dalla bretella alla variante della statale 42, che sono tra le arterie più trafficate della provincia, percorse ogni giorno da decine di migliaia di veicoli. Palazzi e siti sensibili distano solo poche decine di metri dal casello autostradale di Bergamo e 1.800

metri dalla testata pista dello scalo di Orio al Serio. Il traffico in decollo sul quartiere cittadino è, ad oggi, persino superiore a quello di Malpensa, nel periodo cui la sentenza citata fa riferimento.

Sempre in merito all'inquinamento atmosferico, va sottolineata la **scarsa significatività dei monitoraggi** che, anche in zone ad alta criticità come Colognola, vengono **effettuati in maniera molto sporadica**. Già la VIA 2003 aveva riconosciuto la **necessità di posizionare centraline fisse** per rilevare l'inquinamento atmosferico nelle aree più critiche: purtroppo **nulla è stato fatto** al riguardo. L'unico monitoraggio atmosferico commissionato dall'Amministrazione di Azzano S. Paolo (BG), che prevedeva l'analisi degli IPA, aveva riscontrato livelli di inquinamento atmosferico nettamente superiori a quelli dello studio dell'aria di Casorate Sempione (VA), località interessata dal traffico aeroportuale di Malpensa, per la quale i giornali avevano persino parlato di *"disastro ambientale"*.

Purtroppo rileviamo che il PSA 2015-2030 sembra sottovalutare il problema dell'inquinamento ambientale, urgono invece gli approfondimenti ritenuti necessari da ISPRA per valutare appieno l'esposizione della popolazione agli inquinanti. A pag. 85 del SIA si afferma che *"...nonostante l'incremento dei livelli di concentrazione allo scenario futuro rispetto allo stato attuale, è evidente la moderata entità dei valori assoluti in entrambi gli scenari che risultano essere nettamente al di sotto dei limiti normativi"* e che *"..., l'esercizio dell'aeroporto al 2030 non risulta essere critico in termini di inquinamento atmosferico"*. A noi sembra invece che **il contributo dato dall'aeroporto all'inquinamento dell'aria debba essere valutato in tutte le sue componenti**, soprattutto **senza trascurare l'incremento del traffico veicolare indotto**, che il suo ulteriore sviluppo determinerà: si prospetta addirittura uno scenario con 17 milioni di passeggeri!

In tanti documenti scientifici si dimostra l'importanza dell'inquinamento aereo; in proposito riteniamo significativo quanto esposto nel documento *"L'impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti"*, redatto da membri del Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale – Lazio, dell'Istituto per i Processi Chimico-Fisici U.O.S. – Pisa, dell'ISPRA e di ARPA – Lazio (<http://ambiente-salute.it/wp-content/uploads/Allegati-5-9.pdf>). In esso si afferma che *"Le emissioni prodotte dalle attività aeroportuali possono influenzare la qualità dell'aria e contribuire all'esposizione della popolazione determinando un incremento del rischio da esposizione ad inquinanti aerodispersi sia localmente che su scala più ampia"* e che *"Le osservazioni basate su misure ad alta risoluzione temporale (medie di un minuto o meno) consentono di evidenziare il contributo degli aeromobili, identificabile dai periodici picchi di concentrazione di UFP, BC, IPA e NO_x, in corrispondenza dei decolli e negli istanti immediatamente successivi"*. Nello studio citato si sostiene inoltre che *"le operazioni aeroportuali, incluse quelle a terra, possono influenzare in maniera importante i livelli dei diversi inquinanti monitorati nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (in un raggio di circa 3 Km)"*. Non bisogna infatti dimenticare che *"Altre fonti di emissione sono rappresentate dai flussi di traffico veicolare (passeggeri e merci) da e verso l'aeroporto stesso, dai numerosi veicoli a combustione interna che accedono all'area aeroportuale e/o all'interno del sedime stesso e che sono necessari per la manovra dei velivoli in sosta e le attività di assistenza agli aeromobili"*.

A nostro avviso, nel SIA non è adeguatamente esaminata l'emissione di inquinanti molto dannosi quali i biossidi di azoto (NO₂), i biossidi di zolfo (SO₂), il monossido di carbonio (CO) e le polveri ultra sottili; tali inquinanti possono risultare ancor più pericolosi se si considera l'effetto di sommazione.

Si dà inoltre poco rilievo ad altri numerosi inquinanti prodotti dagli aeromobili, quali *"composti organici volatili e semivolatili, in particolare alcheni C2-C3 altamente reattivi e materiale particolato ... gas-phase hazardous air pollutants, rilasciati in quantità significativa nelle fasi di avvicinamento e di attesa che precedono il decollo... tra questi i più importanti, sia in termini di emissione potenziale che di tossicità, sono l'acroleina, la formaldeide, l'1,3 butadiene, il naftalene, il benzene, l'acetaldeide, il toluene, lo xilene ed il propanale"* (studio già citato - <http://ambiente-salute.it/wp-content/uploads/Allegati-5-9.pdf>).

Ci sembra inoltre che si tenda a sminuire il peso dell'inquinamento aereo, esprimendolo in termini percentuali rispetto ad altre fonti inquinanti, quale soprattutto gli autoveicoli. A tale proposito è necessario fare una **distinzione anche a livello qualitativo fra le emissioni di scarico degli aerei e quelle delle auto**. Infatti, le turbine a reazione dei velivoli (alimentate a kerosene), a differenza delle auto, emettono quantitativi enormi di idrocarburi (HC), ossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x), particolato (PM), anidride carbonica (CO₂), poiché **sono del tutto privi di dispositivi assimilabili ai catalizzatori ed ai filtri anti-particolato**, capaci di ridurre drasticamente le emissioni allo scarico. Eppure,

quando si parla di alti livelli di inquinamento, si proibisce la circolazione degli autoveicoli maggiormente inquinanti (pur dotati dei dispositivi sopra citati), ma non si è mai intervenuti sul traffico aereo.

Quando si hanno alti livelli di inquinamento si prendono serie misure per non aggravare ulteriormente la situazione, dal momento che ogni ulteriore apporto di inquinanti aumenta esponenzialmente il rischio (si tratta della classica goccia che fa traboccare il vaso); per questo motivo non riteniamo condivisibile quanto affermato a pag. 85 del SIA, in cui si dice che *“...stante le condizioni già critiche di qualità dell’aria della zona circostante... la verifica condotta ha portato alla determinazione del contributo aeroportuale in termini percentuali in relazione alla qualità dell’aria complessiva che risulta essere notevolmente basso”*. Tali affermazioni appaiono smentite anche dallo studio “Progetto Orio” effettuato da ARPA Lombardia nel 2014-2015: le rilevazioni certificano che l’aeroporto di **Orio al Serio produce** – come qualsiasi altra attività aeroportuale – **emissioni in atmosfera importanti. Se è vero che il loro impatto si diluisce in un’area vasta, è pur vero che le emissioni degli aerei influenzano i livelli di qualità dell’aria a terra, soprattutto al di sotto dei 150 metri e ogniqualvolta si manifesta il fenomeno dell’inversione termica.** Non bisogna poi dimenticare che la **Pianura Padana**, per la sua naturale conformazione, presenta **condizioni meteo sfavorevoli, che spesso impediscono la dispersione degli inquinanti**: non a caso, tale area è una delle più inquinate d’Europa. E’ quindi confermato che l’attività aeroportuale (oltre ai voli degli aerei, vanno considerati il traffico per raggiungerlo, le navette ed i veicoli di servizio, i gruppi elettrogeni, la gestione carburanti, ecc.) impatta non poco sull’inquinamento. *“Dati alla mano, a Orio e Grassobbio il Pm10 prodotto dalle auto è pari al 47 per cento, quello dell’aeroporto al 22, ma solo in parte relativa queste emissioni restano nelle concentrazioni misurate localmente”*. *Molto più forte l’incidenza degli NOX, che nei due Comuni è data per il 46% dalle auto, ma ben per il 49% dall’aeroporto”*. Tuttavia, la maggiore incidenza dell’inquinamento dell’aeroporto sull’aria dei due Comuni risulta più evidente confrontandone le emissioni con quelle del molto più ampio bacino aerografico: per le PM10 si passa dal 2 al 22%, per gli NOX dal 10% al 49%.

Come già detto a proposito dell’inquinamento acustico, **si chiede:**

9.1.1 - prima di autorizzare qualsiasi eventuale sviluppo del traffico, si misurino i livelli di inquinamento seguendo le metodologie suggerite da ISPRA, mediante tutti gli strumenti che la più avanzata tecnologia mette a disposizione;

9.1.2 - che siano rilevati tutti gli inquinanti, in particolare quelli specifici prodotti dagli aeromobili e quelli a più alta tossicità (particolato ultrasottile e agenti cancerogeni);

9.1.3 – che si rilevino con adatta strumentazione gli inquinanti specifici prodotti dagli aeromobili dal momento che, prendendo come parametro il solo PM 10, l’informazione perde significatività in quanto l’inquinamento aereo si diluisce e si confonde con quello automobilistico e industriale;

9.1.4 – se sia in previsione l’uso di nuovi carburanti di origine vegetale, che inquinano molto meno.

9.2 – Inquinamento del suolo

Premesso che:

le alte **concentrazioni di inquinanti nell’aria comportano la deposizione e l’accumulo degli stessi nel suolo, con effetti non secondari sulla salute umana.** La polvere sedimentabile è costituita dal materiale particolato, avente granulometria molto elevata, che sedimenta sotto l’azione del campo di gravità. La misurazione dell’esposizione della popolazione alle sostanze inquinanti deve considerare le tre vie: inalazione – ingestione – assorbimento dermico e vari comparti ambientali.

Il **D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155**, norma la massa totale di sostanze inquinanti che, in una data area e in un dato periodo, è trasferita dall’atmosfera al suolo, alla vegetazione, all’acqua, agli edifici ed a qualsiasi altra superficie. Per la misurazione dei tassi di deposizione, il campionamento deve avere una durata di una settimana o di un mese. La misura del rateo di deposizione fornisce importanti informazioni sulla situazione di contaminazione dell’area e sulla valutazione della esposizione della popolazione.

“La polvere sedimentabile viene valutata mediante raccolta in appositi deposimetri, tipo “bulk”, con successiva determinazione analitica di diverso tipo. La determinazione dei flussi di deposizione per alcuni inquinanti atmosferici costituisce un buon sistema di sorveglianza ambientale in particolare per una serie di inquinanti di origine aeronautica che possono accumularsi nell’ambiente: tipo Idrocarburi – Idrocarburi

Policiclici Aromatici [in primis: Benzo(a)pirene, cancerogeno a bassissima concentrazione] – sostanze chimiche organiche – metalli pesanti - I campionamenti devono essere ripartiti in modo uniforme nel corso dell'anno ed i tassi di deposizione devono essere espressi in "µg/mq" giornalieri".

La misura della deposizione di microinquinanti, oltre a fornire importanti informazioni sulla situazione di contaminazione di un'area, consente di valutare in modo indiretto l'esposizione della popolazione attraverso la catena alimentare, anche se non esistono valori ufficiali di riferimento.

La via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare; **le caratteristiche di bioaccumulo e di esposizione a lungo termine degli inquinanti fanno sì che anche una minima quantità possa determinare effetti negativi sulla salute.** Si rende quindi prioritario monitorare le fonti, le vie di diffusione dei contaminanti, controllarne l'accumulo, ridurre l'inquinamento ambientale e, di conseguenza, il rischio di esposizione.

Anche l'Istituto Superiore di Sanità – Ministero della Salute – il 6/2/2014 segnalava : "*Le emissioni da varie fonti sono una causa di possibile contaminazione dei suoli con conseguente accumulo nella catena alimentare (POPs e metalli). La misura del rateo di deposizione, fornisce importanti informazioni sulla situazione di contaminazione dell'area e sulla valutazione della esposizione della popolazione.*

Via preferenziale dell'esposizione umana è quella alimentare, le caratteristiche di bio accumulo e di esposizione a lungo termine (additiva) di questi inquinanti fanno sì che anche una quantità minima di sostanze chimiche pericolose possa determinare effetti negativi sulla salute".

Si osserva che:

anche per quanto riguarda l'accumulo al suolo di sostanze inquinanti la documentazione presentata per la procedura di VIA non appare adeguata: essa si basa su un'analisi che tiene conto solo dello "stato attuale" e dello "stato di progetto" (o stato futuro previsto). Vengono totalmente ignorati gli effetti del forte sviluppo della pluralità di attività produttive in prossimità dell'aeroporto: la concentrazione in un'area ristretta di un aeroporto, di uno dei più grandi centri commerciali europei e di tante altre attività produttive, sta generando forte inquinamento e gravi problemi di accessibilità, per l'inevitabile **ingorgo delle vie di accesso.**

Osserviamo a tale proposito che:

nel SIA **manca un completo ed organico Piano del traffico**, senza il quale risulta carente l'analisi dell'impatto complessivo che un eventuale sviluppo del Caravaggio comporterebbe.

Si chiede pertanto alla Commissione Tecnica di Valutazione VIA ed al Responsabile del Procedimento

9.2.1 - di sollecitare il Proponente a produrre una documentazione più completa e attendibile ai fini della valutazione dell'inquinamento del suolo. La concentrazione di tanti inquinanti produce un forte impatto sull'uomo e sull'ambiente, sia in termini di danno immediato, di accumulo del danno e di danno futuro, per contaminazione da deposizione e accumulo.

9.2.2 – di sollecitare il Proponente ed il Committente a presentare un organico Piano del traffico.

9.3 - Acque reflue

Premesso che:

il Proponente non sembra riportare precisi e approfonditi riferimenti riguardanti il problema del recupero e del trattamento acque reflue risultanti dalle procedure che trattano le previste operazioni collaterali tecniche e di assistenza a terra ed al trattamento acque meteoriche.

Le operazioni delle piazzole "de-icing" prevedono l'uso di un antighiaccio normalmente costituito da un addensato di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti di anti-corrosione; è necessario che le acque di dilavamento siano opportunamente convogliate in unità di trattamento/disoleatura e che la composizione del refluo in uscita dalle unità di trattamento venga controllata/analizzata con sistematica periodicità da ARPA della Regione Lazio.

In genere le quantità di fluido utilizzato per un singolo "jet" dipende dalla % di diluizione in acqua (dal 25% dal 75%), dalle condizioni meteorologiche e dalle dimensioni dell'aereo; comunque la quantità varia da alcune centinaia ad alcune migliaia di litri per ciascuna operazione.

E' noto che il glicole propilenico manifesta alti livelli di domanda biochimica di ossigeno, durante il processo di degradazione in acqua; questo processo può influenzare negativamente la vita degli organismi acquatici, consumando ossigeno.

L'operazione "de-icing" (rimozione neve e ghiaccio) e "anti-icing" (operazione antighiaccio) deve avvenire espressamente non nelle piazzole di sosta degli aeromobili ma in specifiche piazzole dedicate per gestire la completa operazione antighiaccio, con l'intento di evitare assorbimento da parte dell'ambiente circostante e magari finire in falda e non effettuare la pulizia del piazzale con mezzi meccanici.

Il glicole propilenico presenta una idrosolubilità completa con elevato punto di ebollizione: 185°C.

Per lo smaltimento del glicole propilenico, non è prevista l'eliminazione per diluizione in acqua; l'unica possibilità prevista è lo smaltimento in impianti autorizzati, trattandosi di rifiuto speciale perché contenente anche sostanze inquinanti solubilizzate o indissolte.

Il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della pista e dei piazzali prevede normalmente sistemi di filtrazione per trattenere le particelle solide, di dissabbiatura e di disoleatura, pianificando un controllo periodico degli effluenti che sversano la parte organica in sistemi di recupero – stoccaggio – smaltimento.

Le acque di scarico devono rispettare i limiti previsti dalla tabella 3 del D. Lgs. 152/99. Le analisi di controllo dei limiti di accettabilità sul refluo in uscita dall'impianto di depurazione, devono essere effettuate da un Laboratorio accreditato con cadenza periodica. I referti devono riportare il giorno e l'ora dell'avvenuto campionamento e devono essere a disposizione dell'autorità di controllo.

Tutte le altre operazioni a terra, sia da parte dell'organizzazione aeroportuale che dei passeggeri e frequentatori a ogni titolo del sedime aeroportuale, producono "acque chiare" e "acque nere" (comprese acque di dilavamento e di "prima pioggia") le quali possono essere "caricate" di ogni tipo di inquinanti: da quelli non pericolosi a quelli potenzialmente letali.

Al fine di poter fare una corretta valutazione appare quindi indispensabile disporre di una documentazione che descriva in modo completo ed accurato ogni fase di generazione, raccolta, canalizzazione, trattamento e scarico nel corpo idrico recettore di tutti i tipi di acque reflue. Compresa la documentazione della gestione di eventuali fanghi, oli o altri inquinanti, non scaricabili nel corpo idrico recettore.

Sulla base di queste considerazioni **si chiede alla Commissione di verificare**

9.3.1 - se ci sia una completa mappatura e descrizione della rete di raccolta, convogliamento e scarico delle acque reflue di tutti i tipi;

9.3.2 - se ci sia la mappatura e una adeguata descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali dispersioni nel suolo o nel sottosuolo;

9.3.3 - se ci sia la mappatura completa e la descrizione adeguata dei dispositivi di decantazione, pompaggio, disoleazione, trattamento, filtraggio e depurazione delle acque reflue di ogni tipo, compresa la mappatura di eventuali fosse biologiche o altri sistemi disperdenti che necessitano dell'intervento di autopurgo, con trasporto e conferimento in siti da individuare e descrivere nella documentazione;

9.3.4 - se ci sia adeguata descrizione della produzione e del riciclo, a valle dei dispositivi di cui sopra, di acque industriali riutilizzabili per le operazioni tecniche che abbondano nelle attività aeroportuali.

9.4 – Inquinamento elettromagnetico

Premesso che:

in merito alle ripercussioni del traffico aeroportuale sulla salute umana, è necessario anche citare **l'inquinamento elettromagnetico**. In questi ultimi anni sono state potenziate le indagini sugli effetti che esso produce, ma esistono già molti studi scientifici che ne comprovano **significative ricadute sulla salute**. Suscita perciò viva **preoccupazione la scelta del nuovo PSA 2030 (pag. 54) di ricollocare l'impianto VOR/DME "in un'area esterna al sedime aeroportuale a nord del parcheggio P3 sull'asse pista", in prossimità di zone fortemente antropizzate.**

Si osserva a tale proposito che è necessario limitare l'esposizione della popolazione ad una molteplicità di campi elettromagnetici, per evitare un effetto di "sommazione" che può arrecare gravi danni. Possono essere citati in merito gli studi effettuati dalla dott.ssa Litta, referente per l'Italia dell'ISDE (International Society of Doctors for the Environment): *"I sistemi radar delle torri di controllo e quelli a bordo degli aerei,*

insieme alle antenne di radiotrasmissione ... producono un inquinamento elettromagnetico e i lavoratori e i residenti in aree prossime agli aeroporti possono essere esposti ad effetti di sommazione di campi elettromagnetici provenienti da più fonti ...L'esposizione a campi magnetici (EMF) induce correnti e assorbimento di energia nei tessuti del corpo umano ... Il sistema circolatorio e quello nervoso sono particolarmente sensibili agli effetti delle EMF..."

In merito all'inquinamento elettromagnetico, si veda anche il decreto legislativo 1 agosto 2016, n.159, attuazione della Direttiva 2013/35/UE sulle disposizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici).

In base a tutte queste considerazioni, **si chiede pertanto che:**

9.4 - quanto sostenuto nel SIA non debba essere ritenuto accettabile e tanto meno accolto, senza ulteriori approfondimenti e verifiche, da parte delle Istituzioni che sono chiamate a rilasciare un giudizio di compatibilità ambientale sullo sviluppo di un aeroporto.

Le occasioni di VAS e VIA sono l'unico momento in cui le problematiche ambientali tornano in primo piano e gli obblighi istituzionali impongono di non sottovalutarne la portata, per tutelare prioritariamente la salute della popolazione e la salvaguardia dell'ambiente.

10 - SICUREZZA

Premesso che:

l'attività aeroportuale comporta dei rischi che non possono essere sottovalutati: l'art. 707 del Codice della Navigazione ravvisa la necessità di elaborare i piani di rischio. Il Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, al capitolo 6 recita che *"...i Piani di rischio hanno lo scopo di rafforzare i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti... e garantire la possibilità di intervento del servizio di soccorso...in caso di incidente aereo..."*. **"Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono previsti vincoli precisi, al fine del contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia"**... In particolare, **nella zona di rischio C**, la più esterna, **devono essere evitati insediamenti ad elevato affollamento, obiettivi sensibili**, ecc. Può essere prevista solo una modesta funzione residenziale.

Osservazione

Date queste premesse, il PSA 2030 suscita gravi preoccupazioni nei cittadini, dal momento che propone un ulteriore aumento del traffico aereo, già estremamente intenso: le previsioni di movimenti che si susseguono ogni 3/5 minuti aumentano sensibilmente il rischio su un territorio estremamente antropizzato, le cui **fragilità sono acute dal fatto che migliaia di persone gravitano intorno al sedime aeroportuale**, dove si concentrano anche numerose attività produttive e commerciali (primo fra tutti il vastissimo complesso di Orio center su cui ogni giorno gravitano decine di migliaia di persone, tra lavoratori, visitatori e clienti e più di 50.000 veicoli). Ci pare che la stessa Regione Lombardia, nel 2003 abbia espresso preoccupazioni simili: nell'Allegato Sub "A" della DR n. 12564, a pag. 37 - **Valutazione e gestione dei rischi incidenti** si legge che *"Elemento negativo è invece la maggiore capacità di traffico, con un incremento significativo (già in atto) del numero dei movimenti e, probabilisticamente, un aumento del rischio"*.

Secondo i dati ICAO, circa l'80 % degli incidenti aerei si verifica durante le fasi di decollo/atterraggio. Il traffico aereo del "Caravaggio" sorvola paesi e quartieri densamente abitati, siti sensibili incluse scuole con migliaia di studenti, parcheggi pieni di auto: **è possibile che in un'unica ristretta area si concentrino tante criticità?** Chi ha tracciato le curve di isorischio si è reso conto della gravità della situazione? **Chi sarà chiamato a rispondere in caso di incidente?** Casi di vera emergenza si sono già verificati nel corso di questi ultimi anni: **si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?**

E' importante rilevare che:

- **nel 2005 un aereo cargo è caduto sul territorio di Azzano S. Paolo**, dopo una stretta virata a sinistra: i componenti dell'equipaggio sono deceduti e solo per puro caso non ci sono state altre vittime, dato che il velivolo è precipitato in una zona verde e non abitata (ora invece caratterizzata da insediamenti industriali).

- **nell'agosto 2016 un cargo** in fase di atterraggio **ha invaso un'importante arteria stradale**; fortunatamente l'incidente è avvenuto alle quattro del mattino e non ha avuto risvolti drammatici, ma non osiamo pensare cosa sarebbe potuto accadere se esso si fosse verificato durante le ore del giorno, con la strada intensamente trafficata.

Osservazione

Purtroppo rileviamo che nella Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) al problema sicurezza è dedicata solo l'ultima pagina (pag.128), dove ci si limita ad indicare il rapporto tra rischi e le aziende "RIR". Nella stessa pagina viene rappresentata una semplice mappa in cui sono indicate le curve di isorischio. In proposito, crea molta perplessità la difformità tra le curve indicate nella parte est e quelle ad ovest. **Perché le curve di isorischio ad ovest sono così diverse rispetto alla forma che esse assumono ad est? Nell'area sud-ovest, inoltre, le curve di isorischio 10E-06 indicano un territorio che non corrisponde a quello realmente sorvolato e che coincide con l'unica e stretta area non urbanizzata** dove sorge il cimitero di Colognola e Azzano S.P. **In realtà i sorvoli degli aerei insistono quasi esclusivamente sull'area densamente abitata del quartiere di Colognola.** (vedasi Allegato 4 - Tracciati radar su Colognola e Piano di rischio per Bergamo)

Rileviamo inoltre che la rotta verso ovest è disallineata rispetto all'asse pista e prevede una virata a sinistra, che offre minori garanzie di sicurezza rispetto alla rotta 220 in linea con l'asse pista. Inoltre, a causa di tale rotta, le **aree a rischio risultano molto più estese del previsto.** E' inspiegabile tuttavia il fatto che in conseguenza di tale virata, il rischio sia limitato all'unico corridoio non antropizzato (l'area su cui sorge il cimitero) e non ricada sul quartiere di Colognola, realmente sorvolato dagli aerei.

Ad ovest, nelle aree in linea con l'asse pista ed **in piena area di rischio C, si trovano numerosi edifici residenziali e siti sensibili**, tra cui **l'ostello della chiesetta di S. Sisto, la casa di riposo "RSA San Sisto"**.

Al confine del sedime aeroportuale è collocato (lato ovest) il **vasto parcheggio dell'aeroporto**, mentre il grandissimo **complesso di Oriocenter**, che è stato nuovamente ampliato negli ultimi anni, è situato nel lato sud della pista, ad una distanza minore di quella normalmente prevista, per ragioni di sicurezza, nelle fasce laterali agli scali (pari ad un chilometro).

Parecchie delle edificazioni in area di rischio risalgono a tempi relativamente recenti, quando era già stato autorizzato lo sviluppo dell'aeroporto e quindi prevista la relativa area di rischio. Perché è stata permessa la loro costruzione? **Quali le funzioni di ENAC in tali circostanze?** Il Comune di BG ci disse che nelle aree "critiche" veniva chiesto l'ok di Enac prima di concedere licenze edilizie. Ma allora i conti non tornano: l'Ente ha forse autorizzato nuove costruzioni nel momento in cui non erano state ancora definite né le aree di rispetto aeroportuale né approvate quelle di rischio? Sembra proprio che ci sia stato un periodo di sostanziale "deregulation", durante il quale sono state rilasciate concessioni nella consapevolezza che la successiva definizione delle servitù aeroportuali non avrebbe inciso sugli insediamenti esistenti, sottovalutando però il fatto che lo sviluppo del traffico aereo avrebbe compromesso la loro vivibilità e sicurezza.

Tali perplessità sembrano emergere anche dalle affermazioni contenute nell'allegato A della Delibera della Regione Lombardia n. 12564/2003, in cui a pag. 38 si legge: *"... viene posta una severa critica che nasce dalla considerazione del fatto che il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica nelle aree contermini agli aeroporti. Sotto questo profilo in Italia si devono registrare due ordini di problemi. Il primo problema riguarda lo scarso rispetto delle norme esistenti."*

In relazione a quanto sopra esposto, **si chiede che:**

10.1 - si verifichi l'esistenza e l'entità di siti ad alta sensibilità nelle aree di rischio aeroportuale, cioè insediamenti ad elevato affollamento, obiettivi sensibili, grandi complessi commerciali, ampi parcheggi, depositi di carburante;

10.2 - si verifichino le modalità con le quali sono state costruite le curve di isorischio (a chi compete tale gravosa responsabilità?);

10.3 - si verifichi la correttezza delle curve di isorischio, relative al corridoio verde tra Colognola ed Azzano S. Paolo (in corrispondenza del cimitero), dal momento che esse non corrispondono alla rotta reale volata dagli aerei, che insiste sul popoloso quartiere di Colognola (e sui suoi numerosi siti sensibili) e non sull'area citata;

10.4 - si verifichi se nelle fasce laterali alla pista, le costruzioni esistenti rispettano i limiti della normativa vigente;

10.5 - si controlli se siano state rilasciate concessioni edilizie in aree che sicuramente si sapeva sarebbero risultate incluse nelle aree a rischio.

CONCLUSIONI

Basandoci sull'esperienza vissuta in questo arco di tempo sulla nostra pelle, possiamo consapevolmente affermare che il nostro territorio non è in grado di sopportare il fortissimo impatto che lo scalo ha prodotto e produce, pertanto **riteniamo improponibile un ulteriore sviluppo, anzi auspichiamo un ridimensionamento dello scalo per garantire veramente la compatibilità tra aeroporto e territorio.** In merito ci rivolgiamo direttamente al Ministro dell'Ambiente, grazie al quale è stato conseguito quello che egli stesso definisce "*un importante risultato*": **la Conferenza unificata del 22.11.2018** (con la quale è stata raggiunta un'intesa sullo schema di decreto predisposto dal Ministero dell'Ambiente) di approvazione del **Piano d'intervento per il contenimento e l'abbattimento del rumore** dell'aeroporto "Pastine" di Ciampino. Si tratta del primo piano di interventi di contenimento del rumore aeroportuale in Italia, predisposto ai sensi della normativa sull'inquinamento acustico. Il decreto del Ministero dell'Ambiente prevede, tra l'altro, una riduzione delle operazioni di volo dell'aeroporto. In concreto, vengono applicate quelle "**restrizioni operative**" cui si fa riferimento anche nel **Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014** (entrato in vigore in Italia il 13 giugno 2016), nel quale la priorità riservata a territorio e popolazione è espressa proprio dall'ipotesi di introdurre restrizioni operative in caso di eccessive ricadute sull'ambiente.

Per concludere queste osservazioni, non possiamo che ribadire la necessità di valutare attentamente la critica collocazione dell'aeroporto, le esigenze di migliaia di cittadini che si vedono negati i loro fondamentali diritti, l'imprescindibile necessità di contenere il traffico aereo entro i limiti di effettiva compatibilità con il territorio, l'imposizione di vincoli precisi e inderogabili, per **evitare che anche la VIA relativa al PSA 2015–2030 resti un insieme di buoni propositi inattuati, come già accaduto per la VIA 2003-2015.**

Desideriamo rivolgere a Codesta Commissione questo nostro appello conclusivo, richiamando il dettato costituzionale che considera la tutela della *salute come diritto fondamentale dell'individuo*, che le Istituzioni sono chiamate a difendere e garantire. Siamo consapevoli dell'importanza delle attività economico/produttive, che costituiscono il motore della società, **tuttavia esse non possono prevalere sulla tutela dei diritti inalienabili dei cittadini**, come recita l'art. 41 della nostra Costituzione: "*L'attività economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recar danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La Legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali.*"

SINTESI DELLE RICHIESTE

1 – OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Si chiede alla Commissione:

1.1 - di rigettare la proposta di sviluppo dell'aeroporto Caravaggio;

1.2 - di controllare l'ottemperanza alle prescrizioni del VIA 2003, imponendone il rispetto qualora siano state disattese;

1.3 - di valutare la possibilità di un ridimensionamento del traffico aereo che lo renda compatibile con la realtà territoriale esistente;

1.4 – di riconfermare, come limite inderogabile, quello di 68.570 movimenti aerei annui, in base ai quali il PSA 2001, poi autorizzato dalla VIA 2003, aveva individuato gli scenari previsionali che avrebbero concretamente garantito la coesistenza e la compatibilità tra aeroporto e territorio.

2 – ENTI E ISTITUZIONI: MOLTEPLICITA' DI RUOLI

2.1 - Inadeguatezza del Proponente

si chiede che:

2.1 - la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e il Responsabile del Procedimento vogliano fare chiarezza in merito e vogliano disporre una netta distinzione di ruoli tra proponente e committente.

2.2 - Partecipazioni azionarie delle Pubbliche Amministrazioni in SACBO, società di gestione aeroportuale

Si chiede alla Commissione

2.2 - di approfondire il problema e fare chiarezza in merito perché, come nel caso riportato al punto 2.1, la molteplicità di funzioni porta spesso a situazioni confuse e potrebbe indurre a comportamenti contrastanti con il ruolo istituzionale ricoperto.

3 – RIFERIMENTI AI VINCOLI ED ALLE PRESCRIZIONI DELLA VIA DEL 2003

3.1 – Mancata ottemperanza alle prescrizioni del VIA del 2003

si chiede alla Commissione:

3.1.1 - di verificare, nel rispetto dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006, l'ottemperanza delle condizioni ambientali (che comprendono anche l'estensione delle aree impattate, il numero delle persone esposte, il numero dei siti sensibili coinvolti);

3.1.2 - di appurare e quantificare l'entità dello scostamento tra lo sviluppo autorizzato e quello effettivamente realizzato;

3.1.3 - di conoscere le risposte date da Sacbo spa e Regione Lombardia alla richiesta del Ministero dell'Ambiente di essere informato sull'eventuale modifica dello scenario in base al quale era stato autorizzato il PSA 2001 e contenute nella nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE della Regione Lombardia (del 13.07.2015) in risposta alla nota prot. 27027 del Ministero dell'Ambiente (25.11.2013), citate a pag. 7 del SIA;

3.1.4 - di verificare se si stiano effettivamente realizzando investimenti per la trasformazione dello scalo in hub (progetto di cui hanno parlato ampiamente anche i mass media), nonostante nessuna autorizzazione sia stata data in tal senso;

3.1.5 - di essere preventivamente consultati, quali soggetti interessati, su ogni intervento di contenimento dell'inquinamento acustico;

3.1.6 - di essere informati adeguatamente sulle misure di contenimento del rumore già adottate nello scalo di Orio al Serio, ai sensi del Regolamento UE 598/2014.

3.2 - Mancata riduzione delle curve isofoniche e degli scenari degli interni aeroportuali

Si chiede

3.2.1 - come sia stato possibile stravolgere in modo così macroscopico un piano che ha una fortissima rilevanza a livello di impatto ambientale;

3.2.2 - che valore abbiano 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.

Si chiede inoltre di controllare e verificare:

3.2.3 - se le curve isofoniche si siano ridotte, come da prescrizioni, o al contrario si siano ampliate;

3.2.4 - se la Regione Lombardia abbia svolto nel tempo, con la dovuta accuratezza, l'azione di monitoraggio e verifica di ottemperanza che le competeva;

3.2.5 - se le curve isofoniche e le aree impattate prospettate nel nuovo PSA 2030 siano in linea con quanto previsto e autorizzato dalla VIA 2003 o se esse gravitino su zone che dovevano essere salvaguardate, per esplicita menzione nel PSA 2001 ("*Colognola non interferita*", pag. 21 del PSA 2001).

3.3 - Mancata attuazione delle prescrizioni relative alle mitigazioni ambientali

Si chiede alla Commissione che:

- 3.3.1 - accerti le eventuali inadempienze della società di gestione, relativamente agli interventi di mitigazione imposti dalla VIA 2003,
- 3.3.2 - verifichi l'effettivo utilizzo di tutte le risorse economiche che a tale scopo erano state previste dalla VIA 2003;
- 3.3.3 - verifichi la quantità e qualità degli interventi posti in atto;
- 3.3.4 - verifichi l'adeguatezza delle nuove risorse stanziare nel PSA 2015 – 2030;
- 3.3.5 - garantisca che vengano prima evase le inadempienze pregresse e successivamente realizzati eventuali nuovi adempimenti previsti al proposito dal PSA 2030.

4 – OSSERVAZIONI IN MERITO AL SIA 2015-2030

4.1 – Zonizzazione acustica aeroportuale: presupposto indispensabile per l'approvazione del nuovo PSA

Per questi motivi si chiede:

- 4.1.1 - che la procedura di VAS sia completata “... *anteriamente all'approvazione del piano, ...*” (art. 11, c. 3), al fine di garantire la sostenibilità delle scelte da intraprendere. Se così non fosse, “...*I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge*” (art. 11, c. 5 D.Lgs 152/2006);
- 4.1.2 - che la procedura di VIA sia attivata successivamente alla definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, affinché i vincoli della stessa guidino le decisioni della VIA per il Caravaggio;
- 4.1.3 - che non si autorizzi alcuno sviluppo dell'aeroporto bergamasco prima del completamento delle procedure VAS e VIA.

4.2 – Contenuto dello Studio di Impatto Ambientale (SIA)

Si chiede pertanto di verificare se nell'esposizione del Proponente risultano adeguatamente sviluppati e approfonditi i seguenti punti:

- 4.2.1 - il rapporto "costi-benefici" del progetto dal punto di vista ambientale, economico e sociale;
- 4.2.2 - le principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta "opzione zero", con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;
- 4.2.3 - gli effetti sul suolo del progetto.

4.3 Previsioni di sviluppo sottostimate

Si chiede pertanto che

- 4.3.1 – si rielaborino le previsioni contenute nel SIA in modo che le stime siano più attendibili;
- 4.3.2 – Sia risolta urgentemente l'attuale situazione di “deregulation”, perché procrastinare ulteriormente le decisioni, significa permettere all'aeroporto di continuare indisturbato la sua crescita senza vincoli, non come risorsa per il territorio ma come minaccia.

5 – RIFERIMENTI A VINCOLI DI LEGGE

5.1 – Sentenza della Corte di Giustizia Europea ECLI:EU:C:2017:589 del 26.07.2017.

Si chiede pertanto che:

- 5.1 - la nuova valutazione d'impatto ambientale tenga conto della situazione intervenuta a partire dal momento in cui i limiti sono stati superati per la prima volta nel 2006.

5.2 – Sentenze del TAR di Brescia e del Consiglio di Stato – Preuso del territorio

Si chiede pertanto alla Commissione che:

- 5.2.1 - si verifichino le caratteristiche delle aree che risultano incluse negli intorni aeroportuali;
- 5.2.2 - si verifichi in dette aree la densità abitativa e si identifichino tutti i siti sensibili in esse presenti;
- 5.2.3 - si escludano dagli intorni aeroportuali le zone residenziali ed i siti sensibili, come la legge impone, in armonia con la pianificazione territoriale ed urbanistica vigente. Solo a tali condizioni si può concretizzare lo sviluppo sostenibile previsto dalla legge.

5.3 – Rispetto della zonizzazione acustica comunale, in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale

Si chiede pertanto alla Commissione:

5.3.1 - di verificare i motivi di tali inadempienze: come mai tale situazione non è mai stata sanata?

5.3.2 - di verificare i motivi per cui non sono state adottate tutte le procedure (quali ad esempio la ripartizione dei movimenti tra est ed ovest, la diversificazione delle rotte verso la città, l'osservanza della procedura di decollo NAPD 1, obbligatoria a livello mondiale per gli aerei civili secondo il Regolamento ICAO) atte a mantenere il quartiere residenziale di Colognola, se non entro i 55 decibel previsti dalla zonizzazione acustica comunale, almeno al di sotto del livello di soglia dei 60 decibel (oltre il quale si identificano le aree di rispetto aeroportuale).

5.4 – Coinvolgimento siti sensibili

Si chiede pertanto alla Commissione

5.4.1 - di verificare quanti siti sensibili siano presenti negli scenari ipotizzati dal nuovo PSA 2030;

5.4.2 - di adoperarsi affinché il nuovo Piano di Sviluppo non includa siti sensibili all'interno delle linee isofoniche dei 60 decibel e delle aree di rischio;

5.4.3 - di verificare che siano applicate le tutele che la legge impone per tali siti.

6 – RIBALTAMENTO DELLE PRIORITA', IN MERITO AL RAPPORTO TRA ESIGENZE DI TUTELA AMBIENTALE E ATTENZIONE ALLE REALTA' ECONOMICO-PRODUTTIVE

Si chiede pertanto che:

6.1- sia data la priorità alla tutela dell'ambiente e della popolazione;

6.2 - siano preservate le caratteristiche del territorio e della realtà ambientale preesistente;

6.3 - in base a tali priorità venga negata l'autorizzazione ad uno sviluppo inconciliabile con i principi citati in precedenza.

7 - CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO E DELICATO EQUILIBRIO AEROPORTO-TERRITORIO

Si chiede:

7.1 - se sia possibile modificare le previsioni del PSA di un aeroporto, andando a penalizzare territori completamente diversi rispetto a quelli inizialmente ipotizzati. Qualora la risposta fosse affermativa, si chiede se la modifica debba essere assoggettata a una procedura di VAS o ad altri adempimenti che tutelino i diritti dei cittadini;

7.2 - se le sentenze di un Tribunale Amministrativo Regionale italiano (rif. TAR di Milano), passate in giudicato, perdano valore nel tempo e possano essere ignorate;

7.3 - se tutte le procedure autorizzative delle costruzioni sotto la rotta di decollo 220 siano state correttamente esperite;

7.4 - se esistono, nel nostro Paese, strumenti di tutela per i cittadini che, dopo aver acquistato casa in uno dei più bei quartieri residenziali della città, con regolare licenza edilizia, si trovano assoggettati ai pesanti vincoli che l'attività aeroportuale comporta, con gravi rischi per la salute e la sicurezza e la consistente perdita di valore del loro patrimonio immobiliare.

Si chiede pertanto che:

7.5 - data la bocciatura delle ultime sperimentazione delle rote sulla città ed il ripristino dell'unica rotta 44 su Colognola, siano ridisegnati gli scenari e riverificato l'impatto sul territorio;

7.6 - sia effettuata una vera, efficace diversificazione delle rotte sulla città, per ridurre l'impatto sull'unico corridoio percorso dagli aerei in decollo e consistente in un'area residenziale con tanti siti sensibili, oppure sia ripristinata la rotta 220 che lambiva più quartieri, senza però attraversarne nessuno;

7.7 - siano poste in atto tutte le altre procedure tese a rendere meno pesante l'impatto sul territorio, quali un miglior bilanciamento del traffico tra est ed ovest, il rispetto delle procedure di decollo obbligatorie durante il sorvolo di zone abitative (cioè NAPD 1, come l'ICAO impone);

7.8 - siano posti limiti precisi al volume di traffico, in ragione di ciò che il territorio può effettivamente sopportare;

7.9- a livello regionale si attui una più equilibrata distribuzione del traffico aereo, in base alla capacità, alle potenzialità ed ai limiti oggettivi di ogni singolo scalo.

8 – INQUINAMENTO ACUSTICO

Si chiede:

- 8.1 - di verificare i motivi della mancata diminuzione delle persone esposte come previsto dalla VIA 2003;
- 8.2 - di costruire gli scenari con il più avanzato modello AEDT, ormai usato a livello internazionale, anziché con l'obsoleto modello INM;
- 8.3 - di procedere ad una più efficace distribuzione del traffico aereo in modo da individuare lo scenario di minimo impatto, come la legge prescrive;
- 8.4 - di verificare che il traffico sia indirizzato verso le aree con minore presenza abitativa, come sembra affermare il SIA, in contrasto con la realtà di fatto;
- 8.5 - di verificare quale sarebbe l'impatto acustico dei vari scenari, nel caso in cui non si realizzasse la sostituzione dei velivoli attuali con aeromobili meno rumorosi e tecnologicamente più performanti. (Il PSA 2030 riferisce di mezzi capaci di ridurre la rumorosità del 40%);
- 8.6 – che l'impatto acustico venga misurato in modo più completo ed organico, predisponendo un sistema di centraline di rilevazione dislocate in tutte le aree coinvolte dalle ricadute acustiche del traffico aereo;
- 8.7 - di fissare limiti precisi allo sviluppo del traffico aereo, che deve essere vincolato a quelli già imposti dai documenti autorizzativi finali del 2003, 2004 e 2005, che definivano lo scenario di impatto ambientale ammissibile ed oltre il quale non era più garantita la compatibilità con il territorio circostante. Non riteniamo, del resto, che si possano concedere autorizzazioni solo sulla base di un ipotetico cambiamento della flotta, di cui non sono chiari né i tempi né le modalità di realizzazione e che oltretutto è demandato ai vettori operanti nello scalo: soggetti terzi che rendono inattendibile l'impegno di Sacbo nell'assicurare, sotto la propria responsabilità, la realizzazione del cambio flotta.

Si chiede inoltre

- 8.8 - quali siano nel dettaglio le procedure gestionali di cui parla il SIA a pag. 108, capaci di ridurre l'impatto acustico sul territorio, dato che le ipotesi fatte appaiono alquanto generiche e non verificabili;
- 8.9 - se le procedure citate siano già state sperimentate nello scalo bergamasco e con quali risultati;
- 8.10 - i tempi necessari perché esse vadano a regime;
- 8.11 - quali siano le garanzie di una loro effettiva applicazione;
- 8.12 - se le procedure antirumore possano essere di non facile applicazione, in quanto possono confliggere con obiettivi di rapidità di immissione nelle aerovie, con esigenze di risparmio di carburante o anche con gli stili di pilotaggio;
- 8.13 - quali siano le sanzioni in caso di mancato rispetto delle procedure stesse, dato che *"in assenza di tecnologie di controllo a cui associare un meccanismo di sanzionatorio per le compagnie, la possibilità di utilizzare procedure in grado di ridurre l'impatto acustico potrebbe essere di difficile applicazione. Infatti tali procedure possono confliggere con obiettivi di rapidità di immissione nelle aerovie, con esigenze di risparmio di carburante e, qualche volta anche con gli stili di pilotaggio."* (pag. 17 All. A Delibera regionale 12564/2003)

Si chiede:

- 8.14 - che sia valutata la pressione totale esercitata sulla popolazione dalla sovrapposizione degli effetti delle diverse fonti di inquinamento acustico;
- 8.15 - che almeno si consideri l'effetto congiunto del traffico urbano e di quello aereo (rumore a terra e in volo degli aeromobili, vibrazioni, inquinamento da traffico veicolare indotto, ecc...);
- 8.16 - di conoscere come la pressione acustica potrà evolvere, man mano il Piano di sviluppo dell'aeroporto andrà a regime. Infatti chi abita ad Orio al Serio, Grassobbio e nei quartieri più impattati della città (Cognola e Campagnola) ha diritto di conoscere quale impatto acustico subirebbe complessivamente, visto che è soggetto a una molteplicità di fonti inquinanti che si sommano. Si chiede che almeno si consideri l'effetto congiunto del traffico urbano e di quello aereo (rumore a terra e in volo degli aeromobili, vibrazioni, inquinamento da traffico veicolare indotto, ecc...).

Si chiede pertanto:

8.17 - di rivalutare le conseguenze dell'impatto acustico causato dal traffico del Caravaggio e dal suo eventuale ulteriore sviluppo sulla salute della popolazione, in base alla autorevole copiosa documentazione scientifica nazionale ed internazionale;

8.18 - di attuare un costante monitoraggio sulle ricadute del traffico aereo sulla popolazione, attraverso studi epidemiologici che coinvolgano le fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani e disabili) e su tutte le persone che realmente subiscono l'inquinamento acustico in modo continuativo, proprio perché trascorrono le loro giornate nelle aree impattate. Far rientrare nel campionamento anche i residenti che tuttavia trascorrono l'intera giornata lontano da casa, impedisce che lo studio faccia emergere le reali criticità ed i danni causati dal rumore.

9 – INQUINAMENTO ATMOSFERICO, DEL SUOLO, DELLE ACQUE ED ELETTROMAGNETICO

9.1 - Inquinamento atmosferico

si chiede:

9.1.1 - prima di autorizzare qualsiasi eventuale sviluppo del traffico, si misurino i livelli di inquinamento seguendo le metodologie suggerite da ISPRA, mediante tutti gli strumenti che la più avanzata tecnologia mette a disposizione;

9.1.2 - che siano rilevati tutti gli inquinanti, in particolare quelli specifici prodotti dagli aeromobili e quelli a più alta tossicità (particolato ultrasottile e agenti cancerogeni);

9.1.3 – che si rilevino con adatta strumentazione gli inquinanti specifici prodotti dagli aeromobili dal momento che, prendendo come parametro il solo PM 10, l'informazione perde significatività in quanto l'inquinamento aereo si diluisce e si confonde con quello automobilistico e industriale;

9.1.4 – se sia in previsione l'uso di nuovi carburanti di origine vegetale, che inquinano molto meno.

9.2 – Inquinamento del suolo

Si chiede pertanto

9.2.1 - di sollecitare il Proponente a produrre una documentazione più completa e attendibile ai fini della valutazione dell'inquinamento del suolo. La concentrazione di tanti inquinanti produce un forte impatto sull'uomo e sull'ambiente, sia in termini di danno immediato, di accumulo del danno e di danno futuro, per contaminazione da deposizione e accumulo.

9.2.2 – di sollecitare il Proponente ed il Committente a presentare un organico Piano del traffico.

9.3 - Acque reflue

si chiede alla Commissione di verificare

9.3.1 - se ci sia una completa mappatura e descrizione della rete di raccolta, convogliamento e scarico delle acque reflue di tutti i tipi;

9.3.2 - se ci sia la mappatura e una adeguata descrizione dei dispositivi e dei metodi di controllo ed intervento per le eventuali dispersioni nel suolo o nel sottosuolo;

9.3.3 - se ci sia la mappatura completa e la descrizione adeguata dei dispositivi di decantazione, pompaggio, disoleazione, trattamento, filtraggio e depurazione delle acque reflue di ogni tipo, compresa la mappatura di eventuali fosse biologiche o altri sistemi disperdenti che necessitano dell'intervento di autospurgo, con trasporto e conferimento in siti da individuare e descrivere nella documentazione;

9.3.4 - se ci sia adeguata descrizione della produzione e del riciclo, a valle dei dispositivi di cui sopra, di acque industriali riutilizzabili per le operazioni tecniche che abbondano nelle attività aeroportuali.

9.4 – Inquinamento elettromagnetico

si chiede pertanto che:

9.4 - quanto sostenuto nel SIA non debba essere ritenuto accettabile e tanto meno accolto, senza ulteriori approfondimenti e verifiche, da parte delle Istituzioni che sono chiamate a rilasciare un giudizio di compatibilità ambientale sullo sviluppo di un aeroporto.

10 - SICUREZZA

si chiede che:

10.1 - si verifichi l'esistenza e l'entità di siti ad alta sensibilità nelle aree di rischio aeroportuale, cioè insediamenti ad elevato affollamento, obiettivi sensibili, grandi complessi commerciali, ampi parcheggi, depositi di carburante;

10.2 - si verifichino le modalità con le quali sono state costruite le curve di isorischio (a chi compete tale gravosa responsabilità?);

10.3 - si verifichi la correttezza delle curve di isorischio, relative al corridoio verde tra Colognola ed Azzano S. Paolo (in corrispondenza del cimitero), dal momento che esse non corrispondono alla rotta reale volata dagli aerei, che insiste sul popoloso quartiere di Colognola (e sui suoi numerosi siti sensibili) e non sull'area citata;

10.4 - si verifichi se nelle fasce laterali alla pista, le costruzioni esistenti rispettano i limiti della normativa vigente;

10.5 - si controlli se siano state rilasciate concessioni edilizie in aree che sicuramente si sapeva sarebbero risultate incluse nelle aree a rischio.

La risposta ai seguenti quesiti sarà fondamentale per il futuro del territorio bergamasco: potrà porre le basi per una vera salvaguardia dell'ambiente, oppure apparirà come una resa nei confronti degli interessi economici, che in passato hanno prevalso rispetto alla tutela dei diritti dei cittadini. Le responsabilità delle scelte che saranno operate dureranno nel tempo e non si cancelleranno. Tale consapevolezza dovrebbe indurre a prendere decisioni ponderate e condivise, perché nel tempo tutti saremo chiamati a render conto del nostro operato alle future generazioni.

Sono parte integrante di queste osservazioni i seguenti allegati:

Allegato 1 – Dati personali del soggetto che presenta le osservazioni

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Focus point sul “Caravaggio”

Allegato 4 – Osservazioni e documentazione su slides

Allegato 5 – Firme autografe dei sottoscrittori: associazioni, gruppi e cittadini

Bergamo, 14 dicembre 2018

Associazione Colognola per il suo futuro
Maria Camilla Colnago (Presidente)

CODICI Centro per i Diritti del Cittadino
Davide Zanon

Legambiente Bergamo
Nicola Cremaschi (Presidente)

Comitato genitori Colognola
Natascia Rota Bulò (Presidente)

ACLI sez. Colognola
Giuseppe Daminelli

AIDO sez. Colognola
Francesco Benigni (Presidente)

Associazione Arcobaleno
Graziella Vavassori (Presidente)

Associazione Ceralacca
Loredana Zambetti Capelletto (Presidente)

Scuola materna di via Costantina
Fausto Giuliani (Presidente)

Amici della biblioteca di Colognola
Maria Caterina Ghisalberti (Presidente)

Amici di Colognola
Agostino Cardinali (Presidente)

Ass. Circolo Gramsci Colognola
Alberto Scanzi (Presidente)

**Centro ricreativo socioculturale
Terza età Colognola**
Serafino Fornoni (Presidente)

Associazione Help mum Colognola
Cristina Laganà (Presidente)

Polisportiva Colognola 2012
Santo Pesenti (Presidente)

ASD Bergamasca Sankaku
Santo Pesenti (Presidente)

A.I.I.G. (Ass. It. Ins. di Geografia sez. BG)
Maria Caterina Ghisalberti

n. 897 cittadini

Nota: Le firme autografe di tutti i sottoscrittori sono inserite nell'allegato n. 5; gli originali sono depositati presso la sede dell'Associazione *Colognola per il suo futuro*.