

Allegato n. 3 – alle 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*, nell'ambito della Procedura di VIA per l'aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4217)

FOCUS POINT sul "Caravaggio"

Dopo un primo parere interlocutorio negativo da parte del Ministero dell'Ambiente (DEC/VIA/5126 del 11 luglio 2000), giustificato dalle criticità ambientali dell'area in cui lo scalo opera, la compatibilità ambientale dell'aeroporto fu riconosciuta nel 2003, sulla base di previsioni (Piano di Sviluppo Aeroportuale - PSA del 1997 e del 2001) 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 completamente 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), il P.S.A. 2001, **aveva** comunque **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).

PREVISIONI PSA 2001-2015 e PRESCRIZIONI VIA 2003	SITUAZIONE al 2015 e ATTUALE	OSSERVAZIONI
<p><u>PREVISIONI DI TRAFFICO</u></p> <p>Lo sviluppo di Orio al Serio era prospettato per voli di linea, voli charter, e voli "merci leggere".</p> <p>Nel 2001 i primi rappresentavano il 74% del totale dei movimenti aerei, mentre i cargo erano solo il 26%.</p> <p>Gli scenari previsti ipotizzavano uno sviluppo maggiore per l'area cargo, che al 2015 avrebbe dovuto rappresentare il 42% del traffico totale.</p> <p>I voli merci erano concentrati soprattutto nel periodo notturno e avrebbero dovuto sorvolare le aree meno urbanizzate poste ad est dello scalo, che risultavano quindi essere le più impattate dall'inquinamento acustico.</p> <p>Nel SIA del 2001, a pag. 23, si legge "... Per lo scenario al 2015 anche con l'incremento di traffico ipotizzato lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed in minima parte ad ovest verso Colognola."</p>	<p>L'avvento del low cost ha potenziato lo sviluppo del traffico passeggeri e comportato il progressivo incremento della taglia dei velivoli.</p> <p>Il traffico merci ha avuto invece uno sviluppo minore del previsto: si sono registrati meno movimenti, ma con velivoli molto più capienti, capaci di trasportare anche carichi eccezionali (per peso e caratteristiche della merce).</p> <p>L'impronta acustica del traffico del Caravaggio, che Arpa predispone ogni anno, evidenzia che lo scenario territoriale impattato dallo sviluppo del Caravaggio è molto più esteso del previsto ed è stato completamente stravolto: lo sviluppo era stato previsto verso est dello scalo, sulle aree meno antropizzate, mentre oggi grava sui popolosi quartieri della città.(si vedano mappe nell'allegato 4)</p> <p>L'utilizzo di aerei di maggiori dimensioni ed i volumi di traffico superiori al previsto non hanno permesso di ridurre l'impatto ambientale, come previsto.</p> <p>I decolli notturni vengono prevalentemente indirizzati verso est, ma spesso le esigenze gestionali costringono a utilizzare anche la pista 28 ed a sorvolare la città. Nei primi nove mesi del 2018, sono decollati sui quartieri residenziali del capoluogo bergamasco ben 449 aerei nel periodo</p>	<p>Modificata la tipologia di traffico: si utilizzano velivoli di maggiori dimensioni.</p> <p>Potenziato il trasporto passeggeri, ridimensionato quello merci.</p> <p>Lo scenario territoriale impattato è molto più esteso del previsto ed è stato completamente stravolto: lo sviluppo era stato previsto verso est dello scalo, sulle aree meno antropizzate, mentre oggi grava pesantemente anche sulla città.</p>

	<p>notturno (anche nelle ore centrali della notte, dato che i voli dalle 23 alle 24 sono ormai una costante).</p> <p>La situazione non potrà che peggiorare con l'aumento dei movimenti prospettato dal PSA 2030: i ritardi e gli imprevisti non potranno che moltiplicarsi e la motivazione sarà sempre la stessa: <i>“Si segnala che a causa di congestione del traffico aereo generatasi sull'Area Terminale di Milano, onde evitare l'accumularsi di ulteriori ritardi nelle operazioni di decollo ed atterraggio e ridurre il disagio acustico causato dagli aeromobili sia in attesa a terra sia in volo, secondo quanto pubblicato in AIP Italia riguardo le Noise Abatement Procedures, sono stati autorizzati i decolli per Pista 28 di seguito specificati”</i>. (https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/)</p>	<p>Anche sulla città molti voli notturni: l'aumento di traffico peggiorerebbe ulteriormente la situazione.</p>
<p><u>VINCOLI ALLO SVILUPPO</u></p> <p>Lo scenario di massimo sviluppo prospettato nel PSA 2001 per l'anno 2015 (pag. 21) prevedeva: 2.555.150 passeggeri e 3.619.500 q.li merci, corrispondenti a 6.174.650 unità di traffico totali equivalenti (1 q.le merci = 1 passeggero).</p> <p>Tale dato coincide con il limite fissato per la crescita dell'attività aeroportuale e riportato nel verbale della Conferenza dei servizi del settembre 2004 e nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2005.</p> <p>- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella Conferenza dei servizi del 29/9/2004, verbalizzava che: <i>“Il Piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo-Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo”</i></p> <p>- Nel decreto con Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al PSA (anno 2005 pag. 3) si legge: <i>“il PSA, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, nel rispetto del limite fissato in 6.174.000 unità di traffico, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aeroportuale lombardo”</i>.</p> <p>Per maggiori dettagli su unità di traffico e numero di movimenti, si veda la tabella a pag. 14 del presente documento.</p>	<p>Lo scenario di massimo sviluppo, in termini di unità di traffico, è stato superato per la prima volta nel 2006, con 6.651.094 unità di traffico ed uno sfioramento del 7,72% rispetto al limite autorizzato.</p> <p>Negli anni successivi lo scostamento rispetto alle previsioni si è sempre più accentuato, fino ad arrivare a 11.615.075 nel 2015 e 13.595.617 nel 2017, con variazioni rispettivamente del 88,11% e 120,18%</p> <p>Dopo il raggiungimento del limite di unità di traffico, non si è più considerato tale parametro come limite allo sviluppo aeroportuale, ma si è preferito fare riferimento al numero dei movimenti aerei in base ai quali erano stati costruiti gli scenari di sviluppo, pari a 68.570 movimenti annui.</p>	<p>Mancato rispetto dei limiti operativi indicati nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2005.</p> <p>Superati ampiamente tutti i parametri alla base della pianificazione aeroportuale, relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unità di traffico (+88,11%) - movimenti aerei (+11%). - numero persone esposte a più di 60 decibel Lva (+199%) - aree soggette a vincoli aeroportuali molto più estese verso la città. <p>(variazioni % riferite ai volumi di traffico autorizzati per il 2015)</p>
<p><u>SCENARIO DI MASSIMO SVILUPPO</u></p> <p>Gli scenari di traffico erano stati costruiti ipotizzando, al 2015, 187,86 movimenti giornalieri, anche se il busy day previsto (= giorno di maggior traffico), era di 213 movimenti.</p> <p>Nel PSA 2001 (pag. 21) era stato pertanto elaborato lo scenario di massimo sviluppo in base a 68.570 movimenti annui, valore ottenuto moltiplicando il volume di traffico giornaliero (187,86 movimenti) per i 365 giorni</p>	<p>Nel 2011, con un traffico di 71.514 movimenti annui, anche il limite dei movimenti fu superato e allora si precisò (vedi Consiglio comunale di Bergamo del 13.12.2010) che, essendo stata approvata la zonizzazione acustica aeroportuale, l'unico vincolo allo sviluppo di Orio era ormai il rispetto dei livelli di rumore imposti con le curve isofoniche approvate dalla Commissione aeroportuale.</p> <p>Gli anni successivi hanno visto una</p>	<p>Superati i limiti di sviluppo previsti dal PSA 2001 ed autorizzati dal Provvedimento ministeriale (2005) e dalla Conferenza dei Servizi (2004), sia in termini di unità di traffico che di</p>

<p>dell'anno.</p> <p>Fino al dicembre 2010, prima che fosse superato il limite delle unità di traffico, Comune e Provincia di Bergamo, nelle loro delibere, avevano sempre fatto riferimento a 6.174.000 unità di traffico; dal 2011 preferirono considerare i 68.570 movimenti.</p> <p>Nell'Allegato Sub "A" della Delibera regionale n. 12564, a pag. 36, la Regione evidenziava la necessità di porre limiti allo sviluppo di Orio, perché «<i>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 ...</i>».</p> <p>La citata raccomandazione della Regione Lombardia è ripetuta anche nella V.I.A. 2003 (a pag. 12), dove la raccomandazione si trasforma in prescrizione da ottemperare. A pag. 24 della VIA è infatti scritto: «(Il Ministero dell'Ambiente) ... <i>esprime giudizio positivo circa la compatibilità ambientale A condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni: ... d) – dovranno essere altresì ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia; ... il proponente farà riferimento all'allegato Sub "A" alla citata delibera regionale 12564.</i>»</p> <p>Le Tavole allegate al PSA 2001 evidenziavano chiaramente che, al 2015, anche con lo scenario di massimo sviluppo, la città non sarebbe stata interferita dalle curve di isolivello dei 60 decibel Lva. (si vedano le mappe dell'allegato 4)</p>	<p>incessante crescita dei numeri dello scalo, per arrivare a 76.078 movimenti (+ 10,95%) nel 2015 e 86.113 (25,58%) nel 2017.</p> <p>Nel gennaio 2012, 11 sindaci degli intorni aeroportuali avevano inviato una diffida a Sacbo perché rispettasse il limite di 68.570 movimenti.</p> <p>Nel marzo 2013 la Direzione generale del Ministero dell'Ambiente rispose ai Comuni di Bergamo e di Orio al Serio che il decreto VIA, "<i>... non contiene alcuna disposizione, nel quadro prescrittivo, relativa al tetto massimo del numero dei voli</i>". Poi aggiunse: "<i>qualora negli anni si rilevi che le ipotesi alla base degli scenari prospettati ... siano cambiate, spetta al proponente evidenziare e valutare se tali differenze possano comportare variazioni significative sugli impatti ambientali considerati</i>".</p> <p>Il 25/3/2013 i Comitati aeroportuali bergamaschi scrissero al Ministero, segnalando le significative differenze tra quanto previsto e autorizzato e la realtà dei fatti.</p> <p>Il 10 maggio 2013, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente rispose di aver richiesto " ... al proponente (Sacbo) una verifica sulla effettiva variazione degli scenari prospettati nel PSA del 2002, attraverso la predisposizione di uno specifico documento contenente le variazioni agli scenari di traffico aeroportuali e una valutazione se tali differenze abbiano determinato variazioni significative negative sugli impatti ambientali già considerati con il Decreto n. 677 del 4/11/2003...". La stessa Autorità chiese inoltre "<i>...un riscontro alla Regione Lombardia, in merito allo stato delle attività per la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni contenute nel decreto VIA</i>".</p> <p>Il disconoscimento dei limiti allo sviluppo e l'assenza della zonizzazione (annullata dalle sentenze del TAR e Consiglio di Stato) hanno di fatto determinato una sorta di "deregulation" che ha permesso al Caravaggio di espandersi senza vincoli, rompendo il fragile equilibrio tra territorio e aeroporto e compromettendone la compatibilità ambientale.</p> <p>Il PSA 2030 programma un ulteriore sviluppo del Caravaggio: ci sarà mediamente un decollo ogni 6 minuti. Nelle fasce orarie a più intenso traffico gli aerei partiranno ogni 2 minuti, come spesso già accade oggi! Ad ogni decollo, nel nostro quartiere, il rumore raggiunge picchi di 80/90 decibel. Può una persona sopportare un simile inquinamento acustico senza gravi conseguenze per la propria salute? Che tutele ci sono per le fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani, disabili)?</p>	<p>movimenti.</p> <p><u>Impatto acustico sulla città molto più pesante di quanto previsto e autorizzato.</u></p> <p><u>E' stata disattesa la raccomandazione della Regione Lombardia di porre limiti allo sviluppo di Orio, la VIA 2003 l'aveva inserita tra le prescrizioni da ottemperare.</u></p> <p><u>Il disconoscimento dei limiti allo sviluppo ha determinato una sorta di "deregulation" del traffico aereo del Caravaggio.</u></p> <p><u>Lo sviluppo senza vincoli del Caravaggio ha rotto il fragile equilibrio tra territorio e aeroporto e ne ha compromesso la compatibilità ambientale.</u></p> <p><u>Ma il PSA 2030 programma un ulteriore sviluppo...</u></p>
---	---	--

	<p>Anche ipotizzando l'insonorizzazione delle case, è giusto costringere le persone a vivere sempre in ambienti chiusi?</p>	
<p><u>INQUINAMENTO ACUSTICO e ZONIZZAZIONE</u></p> <p>Nell'Allegato Sub "A" della Delibera regionale 12564, a pag. 49 si legge: 10.2.1. Rumore e vibrazioni – "La Commissione aeroportuale provvederà, ai sensi del d.m.31.10.1997, a definire le curve di isolivello Lva che delimitano le zone A, B, C dell'intorno aeroportuale di Orio al Serio. Qualora entro 120 giorni dalla data della pronuncia ministeriale di compatibilità ambientale la Commissione aeroportuale non abbia delimitato dette zone, dovrà essere indetta dagli Enti preposti apposita Conferenza dei Servizi ai sensi del d.m. 30.10.1997, articolo 6 comma 4."</p> <p>A pag.26 dello stesso documento si dice "Per i diversi scenari dell'anno 2000 si hanno diverse dimensioni delle curve di isolivello. ... Viene comunque previsto che rispetto alla situazione del gennaio 2001 vi sarà nel 2005 e anche nel 2015, una riduzione dell'intorno aeroportuale del 50%". La riduzione si sarebbe ottenuta grazie a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sostituzione aeromobili - decolli notturni da pista 29 (ora 28) - partenza da inizio pista (punto alfa). <p>Nel SIA 2002, a pag.16, tra le modifiche e gli impegni gestionali, si spiegava che " ... una serie di interventi di tipo gestionale possono contribuire a ridurre significativamente l'impatto dell'aeroporto con riferimento particolare all'impatto sicuramente più rilevante dell'inquinamento acustico Le azioni in questo senso consistono essenzialmente:</p> <p>... b) ... nell'applicazione di procedure di decollo e atterraggio che tengano in maggior conto il problema dell'inquinamento acustico"</p> <p>Sempre il SIA, a pag. 17, diceva: "– Relativamente ai sistemi di controllo è del tutto evidente che in assenza di tecnologie di controllo a cui associare un meccanismo 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."</p> <p>Il V.I.A. 2003 (pag. 22) imponeva l'aggiornamento almeno biennale delle curve di isolivello.</p>	<p>La zonizzazione acustica aeroportuale avrebbe dovuto essere approvata entro il 4 marzo 2004. Non è stato così.</p> <p>Non fu neppure indetta la Conferenza dei Servizi.</p> <p>Solo 7 anni dopo la pronuncia di compatibilità ambientale del Caravaggio è stata approvata la zonizzazione acustica aeroportuale (novembre 2010), con uno scenario territoriale ben diverso da quello previsto e autorizzato.</p> <p>Mentre ad est dello scalo, sulle aree meno antropizzate, la zonizzazione acustica aeroportuale 2010 coincideva sostanzialmente con quanto previsto, ad ovest (in città) le aree soggette a vincoli aeroportuali risultavano molto più estese di quanto autorizzato e comprendevano l'intero quartiere residenziale di Colognola (circa 6.000 abitanti), caratterizzato da elevata densità abitativa e da numerosi siti sensibili.</p> <p>Lo sviluppo del traffico aereo avrebbe dovuto dirigersi soprattutto verso est, sulle aree meno antropizzate, purtroppo invece l'80% dei decolli diurni sono stati diretti verso ovest, sulla città.</p> <p>Nel 2013, la zonizzazione acustica aeroportuale 2010 è stata annullata dalla sentenza del TAR di Brescia.</p> <p>Nel 2015 il Consiglio di Stato ha confermato il giudizio di primo grado ed imposto che la zonizzazione deve essere preceduta dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La procedura di VAS è iniziata nel mese di aprile 2018.</p> <p>In risposta alla richiesta di alcuni Comuni bergamaschi di conoscere quali fossero i limiti acustici da rispettare in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale, il Ministero dell'Ambiente aveva precisato che deve essere rispettata la zonizzazione comunale.</p> <p>Secondo la zonizzazione acustica del Comune di Bergamo (approvata nel 2014), il quartiere di Colognola dovrebbe quindi avere al massimo 55 decibel Leq. Le centraline di monitoraggio del rumore misurano oggi 64,4 decibel Lva, 10 volte più del limite.</p> <p>Il PSA 2002 prevedeva l'aggiornamento biennale della zonizzazione aeroportuale e prospettava la riduzione delle aree soggette a vincoli aeroportuali. Tutto questo non è mai accaduto, non per le vicende giudiziarie che hanno annullato i provvedimenti della Commissione aeroportuale, ma per l'esponentiale sviluppo del Caravaggio.</p> <p>Il superamento di tutti i limiti previsti per il traffico aereo ha dato inizio ad un periodo di sostanziale "deregulation", che ha portato a sottovalutare i problemi ambientali e ha</p>	<p>Inspiegabili ritardi nell'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale e inadempienze per la Conferenza dei servizi.</p> <p>La zonizzazione acustica aeroportuale 2010 evidenziava uno scenario territoriale molto diverso ed un impatto acustico molto più pesante sulla città, in contrasto con quanto previsto e autorizzato.</p> <p>Il PSA 2001 prevedeva: "Colognola non interferita",</p> <p>Annullata zonizzazione nel 2013: Colognola torna area residenziale solo sulla carta.</p> <p>2018: iniziate procedure di VAS e di VIA.</p> <p>Il clima acustico di Colognola non rispetta le disposizioni del Ministero Ambiente: è 10 volte più del limite</p> <p>Poco o nulla si è fatto per risolvere la situazione.</p> <p>Nel periodo di "deregulation" sono</p>

<p>Il P.S.A. 2001 presentava le mappe che evidenziavano le curve isofoniche previste per il 2005 e per il 2015. In entrambi i casi tutti i quartieri residenziali cittadini (Colognola compresa) erano al di fuori delle aree di rispetto. (Si vedano le mappe dell'Allegato 4)</p>	<p>compromesso la vivibilità di interi quartieri e paesi.</p> <p>La definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, previa individuazione dello scenario di minimo impatto, è una necessità improcrastinabile: senza di essa e senza i vincoli che ne derivano, è impossibile attuare la procedura di VIA per il nuovo PSA al 2030.</p> <p>Neppure gli interventi di tipo gestionale promessi nel SIA 2001 sono riusciti a migliorare il clima acustico. Il fallimento, nel 2017 e 2018, delle due sperimentazioni attivate per ridurre la popolazione esposta al rumore superiore a 60 decibel Lva, sembra sia dovuto (secondo Arpa) al fatto che le rotte sperimentali non sono state volate correttamente. Il che evidenzia che mancano ancor oggi nell'aeroporto bergamasco efficaci strumenti di controllo e sanzionatori, capaci di contrastare "stili di pilotaggio" non adeguati a contenere l'inquinamento acustico. Tra le cause che hanno determinato il fallimento delle sperimentazioni, vanno però annoverate anche:</p> <p>1 - la difficoltà dei velivoli a seguire la rotta PRNAV; 2 - il consistente aumento dei movimenti aerei nel periodo successivo alla data di formulazione delle stime; 3 - gli «aggiustamenti» fatti dalla Commissione aeroportuale per accogliere le richieste dei politici locali, a tutela dei territori da essi amministrati. I rapporti di forza delle varie forze politiche potrebbero aver avuto un ruolo non secondario nelle rettifiche apportate alle rotte, rispetto alle ipotesi di partenza.</p> <p>Dai giornali abbiamo appreso che la Commissione aeroportuale del 19.11.2018 ha proposto l'adozione della procedura di decollo NAPD 1: il che vuol dire che, fino ad ora, la NAPD 1 non è stata osservata. Ciò stupisce, perché secondo le norme ICAO, si tratta di una procedura prevista a livello mondiale per gli aerei civili, quando la pista di decollo è situata nelle immediate vicinanze di abitazioni.</p> <p>Non va dimenticato che il rumore avvertito dalla popolazione è di gran lunga superiore a quello misurato dalle centraline che rilevano solo il rumore prodotto dagli aerei. Le aree di rispetto della città sono infatti sottoposte anche al pesante inquinamento acustico delle più importanti arterie viarie della provincia (autostrada, asse interurbano, ex SS42), che da sole fanno rilevare dai 70 agli 80 decibel. La somma del rumore prodotto dalle strade e quello del traffico aereo rende di fatto invivibile aree sempre più estese di Bergamo.</p>	<p>state sottovalutate le problematiche ambientali.</p> <p><u>Improcrastinabile necessità di definire la zonizzazione acustica aeroportuale, prima di attuare la VIA per PSA 2030.</u></p> <p>Andrebbbero comminate <u>sanzioni</u> in caso di mancato rispetto delle procedure.</p> <p><u>Incompleta applicazione delle misure antirumore; necessità di controlli rigorosi sul loro rispetto.</u></p> <p><u>Applicazione tardiva della procedura di decollo NAPD 1, prevista a livello mondiale per gli aerei civili.</u></p> <p>Il clima acustico prodotto dalla <u>pluralità delle fonti</u> presenti sul territorio, rende di fatto <u>insopportabile la situazione.</u></p> <p>Urgono interventi adeguati per il contenimento del rumore.</p>
<p><u>ROTTE sulla città di BERGAMO e SCENARIO DI MINIMO IMPATTO</u></p> <p>Nell'ultimo decennio, l'esponenziale sviluppo</p>	<p>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</p>	<p><u>Le aree di rispetto aeroportuali si sono sensibilmente estese</u></p>

<p>di Orio al Serio ha reso necessario concentrare sulla città quasi tutti i decolli diurni.</p> <p>Nel 2010 la Commissione aeroportuale aveva approvato una nuova rotta sulla città di Bergamo (rotta 44), non più in linea con l'asse della pista e caratterizzata dall' anticipo della virata a sinistra a 1.195 piedi (anziché a 3.000 piedi), proprio sul quartiere di Colognola.</p> <p>In merito al problema delle rotte, la circolare Enac APT 26 precisa:</p> <p>- paragrafo 7.1 "I criteri in base ai quali la Commissione deve operare sono indicati nell'art. 3 del D.M.03/12/99 ... Per la definizione della zonizzazione acustica è necessaria... la scelta dello scenario di traffico ottimale – ossia quello che induce il minor impatto sul territorio..."</p> <p>"La Commissione (aeroportuale) deve pertanto elaborare proposte per le rotte preferenziali, le procedure antirumore, l'appropriata distribuzione del traffico secondo le varie rotte. In pratica tra i vari possibili scenari deve essere individuato quello che garantisce il raggiungimento degli obiettivi acustici di cui al paragrafo 5 della presente Circolare."</p> <p>- paragrafo 5 "Gli obiettivi acustici possono essere uno o più dei seguenti elementi:</p> <p>a) minimizzazione della popolazione interessata dal fenomeno</p> <p>b) minimizzazione dell'estensione delle aree interessate dal fenomeno</p> <p>c) minimizzazione del rumore in aree caratterizzate dalla presenza di ricettori sensibili, quali ospedali, scuole, centri di assistenza".</p> <p>- paragrafo 6.2 "Al di fuori delle zone (di rispetto)l'indice LVA Non può superare il valore di 60 dB(A)".</p> <p>Nel 2009, anno in cui fu modificata la rotta sulla città, la rigorosa applicazione della normativa vigente e una corretta diversificazione delle rotte avrebbero potuto "salvare" Colognola, senza includere altri quartieri nelle curve isofoniche dei 60 decibel.</p> <p>Sia il vecchio Piano Regolatore che il nuovo PGT di Bergamo prevedevano che Colognola fosse area residenziale e la zonizzazione acustica del Comune di Bergamo (datata 2014) la inserisce nella zona residenziale classe II, in cui il limite massimo di rumore è 55 decibel Leq.</p> <p>L'Allegato A della Delibera regionale, a pag. 24, ricordava che, già nel DEC/VIA/5126 del 11 luglio 2000 (che esprimeva il parere interlocutorio negativo del Ministero al PSA 1998) si stabiliva che si sarebbe dovuto</p>	<p>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.</p> <p>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 le scuole. A pag. 3, il verbale della Commissione aeroportuale del 16/2/2010 conferma quanto appena detto.</p> <p>Di fatto 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 inoltre che la logica quantitativa (minor numero di esposti), 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).</p> <p>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 750 unità.</p> <p>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 limitava l'area a rischio di incidenti (vedasi figura 13). Come evidenziano i tracciati radar, il suo utilizzo consentiva agli aerei</p> <ul style="list-style-type: none"> - di rispettare la rotta nominale ed evitare la dispersione delle rotte; - di evitare il sorvolo delle scuole e di molti altri obiettivi sensibili e - di virare sulla città a 3.000 piedi, molto più alti di quanto non facciano ora. <p>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" (vedasi figura 11).</p> <p>Inevitabile chiedersi se sia stato corretto</p>	<p>sulla città.</p> <p>Non è stato individuato lo scenario di minimo impatto, come impone la legge, prima della zonizzazione acustica aeroportuale 2010.</p> <p>La diversificazione delle rotte e la ridistribuzione del traffico su più rotte restano operazioni imprescindibili per individuare lo scenario di minimo impatto.</p> <p>La zonizzazione acustica aeroportuale del 2010 ha comportato un'ingiusta discriminazione tra i cittadini.</p> <p>Il cambio della rotta sulla città (da 220 a 44) ha comportato il declassamento di tutto il quartiere residenziale di Colognola.</p> <p>Per il cambio rotta sarebbe stata necessaria la VAS.</p> <p>La nuova rotta sulla città (rotta 44) fu dettata più che da motivazioni tecniche, da scelte politiche, forse tese a contenere il malcontento della popolazione ed a minimizzare la portata delle</p>
---	---	---

<p>definire “<i>lo scenario di breve termine che garantisca un adeguato livello di tutela ambientale e prefiguri un progressivo percorso di riduzione dell’impatto ad un livello di compatibilità soddisfacente, o dovranno conseguentemente essere attivati gli strumenti necessari per garantire che l’eventuale ulteriore sviluppo del traffico aeroportuale avvenga secondo i criteri ed i requisiti caratterizzanti lo scenario stesso</i>”.</p> <p>Lo stesso giudizio interlocutorio negativo, dato dal Ministero dell’Ambiente nel 2000, riportava la raccomandazione “<i>ai Comuni interessati di non aggravare, consentendo la realizzazione di nuovi insediamenti in aree oggetto di servitù o potenzialmente rientranti nelle zone B o C del DM 31.10.1997, gli impatti ed i rischi critici connessi alla presenza dell’aeroporto...</i>”.</p> <p>Essendo stata annullata la zonizzazione acustica aeroportuale(per effetto delle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato), il Ministero dell’Ambiente ha precisato che doveva essere rispettata la zonizzazione comunale. Colognola dovrebbe avere al massimo 55 decibel. Arpa ha certificato che nel nostro quartiere ci sono 64,4 decibel , pari a 10 volte il limite.</p>	<p>operare un cambiamento così significativo delle aree coinvolte dal traffico aereo, senza coinvolgere il territorio con una procedura di VAS o almeno con una Conferenza dei servizi, che dessero la possibilità alla popolazione coinvolta di presentare istanze a tutela dei suoi diritti.</p> <p>La nuova rotta di decollo sulla città sembrò dettata più che da motivazioni tecniche, da precise scelte politiche, tese a concentrare la quasi totalità dei decolli su un unico corridoio, forse per contenere il malcontento della popolazione ed minimizzare la portata delle proteste.</p> <p>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. 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 2002 e autorizzata dal VIA 2003.</p> <p>Nel nulla sono caduti i ripetuti appelli rivolti dall'Associazione <i>Colognola per il suo futuro</i> (che rappresenta i firmatari dei ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato e molti altri residenti di Colognola) alla Commissione aeroportuale per sollecitarne la ricerca di soluzioni alternative all'unica rotta.</p> <p>Nel 2016 la Commissione aeroportuale rifiutò la proposta di una sperimentazione tesa a diversificare le rotte verso ovest ed a diminuire il numero delle persone esposte.</p> <p>Una seconda proposta di sperimentazione venne poi avviata nel 2017, ma con traiettorie di decollo modificate rispetto a quelle 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.</p> <p>Nel 2018 è stata effettuata una seconda 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 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. Non stupisce, quindi, il fatto che gli esiti della sperimentazione siano stati negativi e che ancora una volta l'impatto acustico più grave si sia concentrato su</p>	<p>proteste.</p> <p>Nel 2016 la <u>Commissione aeroportuale respinse la proposta di sperimentare una nuova rotta per ridurre il numero delle persone esposte a più di 60 decibel LVA.</u></p> <p>Nel 2017 e 2018, <u>due sperimentazioni sono fallite.</u></p> <p>Le rotte erano state avallate da Enav e Arpa: <u>di chi è la responsabilità dello scostamento tra rotte nominali e rotte reali?</u></p> <p>Errori dei piloti o degli Enti preposti a regolare il traffico aereo?</p> <p>Che garanzie ci sono che simili errori non si ripetano?</p> <p>Che attendibilità ha il <u>Piano di sviluppo al 2030, se costruito con gli stessi strumenti e metodologie?</u></p>
--	---	---

	<p>Colognola.</p> <p>La soluzione non consiste comunque nel sospendere le sperimentazioni, ma nell'effettuarle secondo le indicazioni validate da Enav e nell'imporre il completo rispetto delle rotte previste. 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.</p>	
<p><u>LIMITAZIONI ALL'EDIFICAZIONE in aree di rispetto</u></p> <p>A pag. 9 della Relazione istruttoria Reg. Lombardia, si legge: "2.4 Considerazioni sulla pianificazione locale - ... è opportuno evidenziare come la presenza dell'aeroporto in un'area fortemente antropizzata richieda una pianificazione locale coordinata ed un governo delle trasformazioni locali particolarmente rigoroso. Il progetto prevede l'acquisizione di aree adiacenti al sedime aeroportuali che, ..., esclude completamente la possibilità di nuovi insediamenti residenziali o di funzioni assimilabili di ulteriori attrattive di traffico, quali attività commerciali, complessi fieristici, ecc..., lungo la viabilità di accesso al sedime aeroportuale, al fine di evitare l'acuirsi di ulteriori problemi connessi alla mobilità".</p> <p>C'erano quindi indicazioni precise per limitare l'edificazione nelle aree ricadenti nelle zone di rischio aeroportuale: ci si doveva limitare a insediamenti residenziali di modesta entità ed erano sconsigliati insediamenti di attività commerciali, potenzialmente generatori di ulteriore traffico.</p> <p>A discolpa di chi aveva rilasciato nuove concessioni edilizie, sempre a pag. 24, la Regione ammetteva che: "... la mancata determinazione delle curve isofoniche impedisce di fatto ai Comuni di provvedere agli adempimenti previsti dalla normativa in materia di inquinamento acustico".</p>	<p>Da anni, nelle aree verdi a sud della città, in passato riservate al sorvolo degli aerei, è in atto un'intensa attività di urbanizzazione. Le concessioni edilizie rilasciate nelle aree cittadine situate sotto la direttrice di decollo degli aerei potrebbero aver avuto una significativa influenza persino sul cambio della rotta di decollo sulla città.</p> <p>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 una cittadella dello sport. I due progetti hanno poi trovato localizzazioni diverse, ma sono stati oggetto di accessi dibattiti a livello locale.</p> <p>Comunque le concessioni edilizie rilasciate per l'area ex GRES, per quella ex Molini Moretti (per 7-8 palazzi di 5-6 piani, con annesso supermercato), per l'ex Franchi (per un ostello ed un ospizio per anziani), per l'area del Parco Ovest (per abitazioni, un asilo nido ed una grande palestra) si trovano proprio nelle aree verdi sotto la perpendicolare della vecchia rotta in asse pista (rotta 220). Persino nell'area destinata a diventare zona C del Piano di rischio aeroportuale è stata costruita una casa di riposo e ristrutturata una chiesa cui è annesso un nuovo ostello.</p> <p>A questo proposito, è significativo il parere contrario espresso dalla Circostrizione 7 del Comune di Bergamo (il 4 luglio 2007), in occasione dell'approvazione del Piano Integrato di Intervento Parco Ovest, in variante al P.R.G. Nel citato parere si legge: - "l'intervento proposto non tiene conto delle osservazioni date dalla Regione e dal Ministero dell'Ambiente in sede di parere al VIA tra le quali vi è l'espresso invito ... a non più rilasciare permessi a costruire nei dintorni aeroportuali e sotto le direttrici di decollo e atterraggio."</p> <p>- "l'intervento proposto non tiene conto delle disposizioni contenute nel Piano di Rischio previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti emanato dall'ENAC al fine di contenere, nelle aree limitrofe agli aeroporti, le conseguenze che un eventuale incidente aeronautico può generare sul territorio: tale Piano, che è volto a disciplinare l'edificabilità delle aree ubicate lungo il prolungamento delle piste, deve essere recepito dagli strumenti</p>	<p>E' stata disattesa la raccomandazione/ /prescrizione di non rilasciare concessioni edilizie in aree soggette a servitù aeroportuale.</p> <p>Si sono rilasciate concessioni edilizie sulla perpendicolare della rotta di decollo degli aerei.</p> <p>Autorizzate nuove costruzioni in aree destinate a divenire zona C di rischio aeroportuale.</p> <p>La mancata definizione delle curve isofoniche ed il tardivo recepimento del Piano di rischio aeroportuale hanno permesso ai Comuni di rilasciare concessioni edilizie anche nelle aree che avrebbero dovuto essere preservate,</p>

<p>Con l'emendamento n. 8 al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", datato 21.12.2011, Enac ha integrato la normativa a tutela di chi vive od opera in prossimità degli scali, disponendo che, ai lati della pista, vi siano due fasce di sicurezza di 1 Km. In precedenza l'ampiezza prevista era di soli 500 mt.</p>	<p><i>urbanistici del territorio; al riguardo a questo consiglio(Circoscrizione) risulta che l'area oggetto del presente P.I.I. si trova esattamente sulla linea di prolungamento della pista in una fascia larga 400 metri e compresa tra i 1.500 mt. e i 3.000 mt. di distanza dalla testata della pista aeroportuale, fascia classificata come zona C nella quale può essere prevista solo una modesta funzione residenziale, con indice di edificabilità medi e altezze limitate".</i></p> <p>Anche le recenti concessioni rilasciate per l'ampliamento del centro commerciale Orio center, che ha portato alla costruzione del cosiddetto "Polo del lusso" non appaiono in linea, né con le normative Enac per la sicurezza, né con le prescrizioni della VIA 2003.</p>	<p>disattendendo così vincoli e prescrizioni (VIA 2003 e normativa Enac).</p>																																																	
<p>POPOLAZIONE ESPOSTA</p> <p>A pag. 11 della VIA 2003 si leggono i dati relativi alla popolazione esposta al rumore secondo gli scenari del PSA 2001. In sintesi, al 2015, solo 2.673 persone si sarebbero trovate nelle zone di rispetto aeroportuale A e B.</p> <table border="1" data-bbox="151 929 630 1086"> <thead> <tr> <th>scenari PSA 2002</th> <th>zona A 60<Lva <65</th> <th>zona B 65<Lva <75</th> <th>zona C Lva >75</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>al 2005</td> <td>1.423</td> <td>541</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>al 2015</td> <td>1.802</td> <td>871</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nonostante sia stata pronunciata per una causa che non riguardava il traffico aereo, la sentenza della Corte di Giustizia Europea (ECLI:EU:C:2017:589) del 26 luglio 2017, contiene un'importante dichiarazione di carattere generale, applicabile a tutti i casi nei quali la VIA sia stata avviata in ritardo rispetto all'avvio del progetto. In tale dichiarazione, la Corte premette che, pur essendo obbligatorio fare la valutazione ambientale dei progetti prima che siano messi in esecuzione, in caso di omissione lo Stato membro deve anzitutto "rimuovere le conseguenze illecite di tale omissione" e poi fare una valutazione ambientale a titolo di regolarizzazione, purché: <i>"- le norme nazionali che consentono tale</i></p>	scenari PSA 2002	zona A 60<Lva <65	zona B 65<Lva <75	zona C Lva >75	al 2005	1.423	541	0	al 2015	1.802	871	0	<p>Nella "Stima curve L_{VA} 2006", del Gruppo tecnico aerop. (24.6.2010) ARPA- Lombardia certificava che le curve di isolivello comprendevano:</p> <table border="1" data-bbox="678 784 1157 929"> <thead> <tr> <th>n° persone esposte</th> <th>zona A 60< Lva <65</th> <th>zona B 65< Lva <75</th> <th>zona C Lva >75</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>al 2006</td> <td>2.260</td> <td>720</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>di cui a BG</td> <td>260</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Al 2006, totale esposti: 2.980 persone, di cui solo 260 in città.</p> <p>Il piano di azione 2018 – sintesi non tecnica, pubblicato sul sito della società di gestione Sacbo, evidenzia i seguenti dati, riferiti al 2017</p> <table border="1" data-bbox="678 1120 1157 1310"> <thead> <tr> <th>livello d(B) /aree</th> <th>55-59 d(B)</th> <th>60-64 d(B)</th> <th>65-70 d(B)</th> <th>70-74 d(B)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ovest</td> <td>25.300</td> <td>8.100</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>centro</td> <td>2.000</td> <td>2.500</td> <td>1.300</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>est</td> <td>9.200</td> <td>400</td> <td>300</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>totale</td> <td>36.500</td> <td>11.000</td> <td>1.600</td> <td>200</td> </tr> </tbody> </table> <p>Al 2017, un totale 12.800 persone viveva nelle aree di rispetto (ben il 379% in più del previsto!) e 49.300 persone subivano comunque i disagi o i danni dell'inquinamento acustico aeroportuale.</p> <p>Per le innegabili difficoltà di accesso agli atti che il pubblico trova sempre sulla sua strada, non siamo purtroppo a conoscenza delle risposte che il Ministero dell'Ambiente ha ricevuto dalla società di gestione del Caravaggio e dalla Regione Lombardia in merito alla ottemperanza delle prescrizione del VIA, (risposte citate dal PSA 2030 a pag. 7; vedasi anche il punto Verifiche di ottemperanza di questo documento), ma i dati riportati in queste pagine non possono che confermare che lo scenario in base al quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale allo scalo bergamasco, si è decisamente modificato, in termini nettamente peggiorativi per la popolazione ed il territorio.</p> <p>E' allarmante che il nuovo PSA 2030</p>	n° persone esposte	zona A 60< Lva <65	zona B 65< Lva <75	zona C Lva >75	al 2006	2.260	720	0	di cui a BG	260	0	0	livello d(B) /aree	55-59 d(B)	60-64 d(B)	65-70 d(B)	70-74 d(B)	ovest	25.300	8.100	0	0	centro	2.000	2.500	1.300	100	est	9.200	400	300	100	totale	36.500	11.000	1.600	200	<p>La popolazione esposta a rumorosità superiore a 60 decibel Lva è il 379% in più di quanto previsto e autorizzato.</p> <p>Quasi 50.000 persone subiscono gli effetti negativi dell'inquinamento acustico del Caravaggio.</p> <p>Lo scenario in base al quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale al Caravaggio si è decisamente modificato.</p> <p>Vanno rispettate le norme comunitarie, ribadite nella sentenza della Corte di Giustizia Europea del 26.7.2017.</p> <p>Non si possono ignorare i pesanti scostamenti tra</p>
scenari PSA 2002	zona A 60<Lva <65	zona B 65<Lva <75	zona C Lva >75																																																
al 2005	1.423	541	0																																																
al 2015	1.802	871	0																																																
n° persone esposte	zona A 60< Lva <65	zona B 65< Lva <75	zona C Lva >75																																																
al 2006	2.260	720	0																																																
di cui a BG	260	0	0																																																
livello d(B) /aree	55-59 d(B)	60-64 d(B)	65-70 d(B)	70-74 d(B)																																															
ovest	25.300	8.100	0	0																																															
centro	2.000	2.500	1.300	100																																															
est	9.200	400	300	100																																															
totale	36.500	11.000	1.600	200																																															

<p><i>regolarizzazione non offrano agli interessati l'occasione di eludere le norme di diritto dell'Unione o di disapplicarle e – 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.”</i></p> <p>Alla luce di queste prese di posizione comunitarie che, se non rispettate, avrebbero portato a una nuova infrazione comunitaria per l'Italia, è stato pubblicato un “Parere” della Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero che riconosce l'obbligo di rispettare le citate disposizioni comunitarie.</p>	<p>prospetti scenari ancora più invasivi. Va comunque valutata la correttezza dell'operato di chi intende partire dalla situazione attuale per costruire il PSA 2015-2030.</p> <p>Alla luce della sentenza della Corte di Giustizia Europea citata, non ci pare giusto che vengano ignorati e tacitamente legittimati i pesanti scostamenti tra quanto previsto e autorizzato nel VIA 2003 e quanto si è poi verificato nella realtà dei fatti.</p> <p>A nostro avviso la procedura di VIA dovrebbe avere come riferimento iniziale il momento in cui si sono superati i limiti di sviluppo quantificati nel Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al PSA (anno 2005), pari a 6.174.650 di unità di traffico. La VIA dovrebbe partire dall'anno 2006.</p>	<p>quanto previsto e autorizzato e quanto si è verificato nella realtà dei fatti.</p> <p>La procedura di VAS per il Caravaggio dovrebbe partire dalla situazione dell'anno 2006. (vedi Parere” della Commissione Tecnica VIA/VAS del Ministero).</p>									
<p><u>ESPOSIZIONE SITI SENSIBILI</u></p> <p>Per legge, scuole ed ospedali sono “siti sensibili”, protetti, dove il rumore non può superare i 50 dB di LVA.</p> <p>Nelle previsioni, solo la scuola elementare di Orio al Serio risultava all'interno delle zone di rispetto e, in merito, la VIA 2003 (pag. 23) disponeva che:</p> <p><i>“...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”.</i></p>	<p>Il piano di azione 2018 – Sacbo, precedentemente citato, rileva invece una situazione nettamente peggiore:</p> <table border="1" data-bbox="730 853 1110 936"> <thead> <tr> <th>livello d(B)</th> <th>ospedali</th> <th>scuole</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>55-59</td> <td>3</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>60-64</td> <td>2</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Un totale di 41 siti sensibili, cui vanno aggiunti altri ricettori sensibili non citati nel documento, 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.</p> <p>Due ospedali e 12 scuole si trovano nella zona di rispetto A. E' legittimo che le esigenze di sviluppo del traffico aereo siano prioritarie rispetto alle norme che disciplinano i siti sensibili?</p> <p>Tali strutture ospitano centinaia e centinaia di bambini, ragazzi, anziani o malati cui vengono negati dei diritti; nel solo quartiere di Colognola, la popolazione scolastica esposta ad inquinamento acustico /atmosferico conta più di 2.000 studenti! Gli effetti negativi del rumore sulla salute dei bambini non possono essere ignorati.</p> <p>Alcuni siti sensibili di Colognola ricadono persino nell'area di rischio incidente, per effetto dello scostamento delle rotte reali da quelli nominali (vedi note successive), effetto che pare non sia stato considerato quando sono state costruite le curve di isorischio (vedasi figura 14)</p> <p>Chi si assume la responsabilità di scelte così gravose, che mettono a rischio persino la vita di migliaia di giovani?</p>	livello d(B)	ospedali	scuole	55-59	3	24	60-64	2	12	<p>12 scuole e 2 ospedali in zona di rispetto A: non era previsto né autorizzato dalla VIA</p> <p>Le esigenze di sviluppo del traffico aereo sono prioritarie rispetto ai diritti di migliaia di studenti e malati?</p> <p>Autorevoli studi scientifici hanno dimostrato quali sono gli effetti del rumore sulla salute dei bambini: non possono essere ignorati!</p> <p>Chi si assume la responsabilità di scelte così gravose, che mettono a rischio persino la vita di migliaia di giovani?</p>
livello d(B)	ospedali	scuole									
55-59	3	24									
60-64	2	12									
<p><u>PIANO DI RISCHIO</u></p> <p>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.</p> <p>Nel capitolo 8.1 del PSA 2001 “Elementi di</p>	<p>La rotta 44 sulla città prevede una virata a bassa quota che crea forti preoccupazioni sulla sicurezza dei decolli.</p> <p>La vecchia rotta 220 permetteva di limitare il rischio di incidenti alle aree in linea con l'asse pista e non coinvolgeva le scuole ed altri siti sensibili.</p>	<p>In una decina d'anni ben due incidenti gravi al Caravaggio.</p>									

<p>rischio a terra” si legge: <i>“Effettivamente le statistiche dimostrano che solo il 5,2% degli incidenti avviene in fase di crociera, mentre il 28,7% avviene in fase di decollo e di salita iniziale e il 41,1% nelle ultime fasi di avvicinamento e di atterraggio. ...”</i></p> <p>Il Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, al capitolo 6 recita che <i>“...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”...</i></p> <p>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.</p> <p>Nell'Allegato Sub “A” della delibera regionale 12564, a pag. 37 - Valutazione e gestione dei rischi incidenti si legge <i>“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”</i>. E ancora, a pag. 38 – <i>“Infine 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.... ”</i></p>	<p>In questi ultimi anni, situazioni di vera emergenza non sono mancate: nel 2005, dopo una stretta virata a sinistra, un aereo si è schiantato in una zona agricola del Comune di Azzano San Paolo, provocando la morte dei tre membri dell'equipaggio. In quella stessa area, ora vi sono nuovi insediamenti industriali e commerciali.</p> <p>Il 5 agosto 2016, un cargo ha prolungato l'atterraggio oltre la pista, finendo sulla carreggiata di una trafficata arteria stradale. L'incidente non ha avuto risvolti più drammatici solo perché avvenuto alle quattro del mattino, con le strade ancora deserte.</p> <p>Perché non prendere atto di una situazione così grave?</p> <p>Il Piano di rischio è stato approvato tardivamente da ENAC e copre un'area molto più vasta del previsto, sia per la modifica delle rotte che per il citato emendamento al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.</p> <p>Le curve di rischio, a causa della stretta virata verso sud effettuata dagli aerei in fase di decollo, risultano molto più estese del previsto. Siamo consapevoli che il decollo con virata dà meno garanzie di sicurezza, ma il fatto che maggiormente stupisce è che il rischio venga limitato all'unico corridoio non antropizzato è assolutamente inspiegabile, perché le rotte realmente volate insistono prevalentemente su Colognola. Bisogna fare chiarezza: è indispensabile un controllo con i tracciati radar che evidenziano la reale traiettoria seguita dagli aerei e approfondire la questione.</p> <p>Non si capisce comunque come tale situazione possa essere autorizzata. Si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?</p> <p>Chi sarà chiamato a rispondere in caso di incidente?</p> <p>Parecchie edificazioni in aree a rischio risalgono a tempi relativamente recenti, quando già era stato autorizzato lo sviluppo dell'aeroporto e quindi era prevedibile anche l'area di rischio. Basti pensare al grande parcheggio (con 7.000 posti auto) adiacente allo scalo, all'ampliamento del centro commerciale Orio center (c.d. Polo del Lusso), alla RSA San Sisto in via Colognola ai colli.</p> <p>Perché è stata autorizzata la loro costruzione?</p> <p>Il Comune di BG sostiene che nelle aree “critiche”, il rilascio della concessione era condizionato all'autorizzazione di Enac. A questo punto risulta pienamente condivisibile la riflessione fatta dalla Regione Lombardia a pag. 38 del suo allegato: <i>“... il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica.. Il primo problema riguarda lo scarso rispetto delle norme esistenti.... ”</i></p>	<p>Il valore assoluto degli incidenti aerei è in funzione del numero di movimenti: l'ulteriore sviluppo dello scalo aumenterebbe i rischi per la popolazione.</p> <p>Si sono ampliate le aree di rischio ad ovest dello scalo, per effetto della virata delle rotte 44 e NAV.</p> <p>Inspiegabile il fatto che il rischio ricada sull'unico corridoio non urbanizzato, mentre i sorvoli gravano su aree antropizzate e con siti sensibili.</p> <p>Quale il rischio effettivo dei numerosi siti sensibili ?</p> <p>A chi compete la responsabilità di una situazione così critica?</p> <p>Valutazione della Regione Lombardia: <i>“... il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica... Il primo problema riguarda lo scarso rispetto delle norme esistenti.... ”</i></p>
---	---	---

<p><u>IMPATTO AMBIENTALE</u></p> <p>Le prescrizioni prevedevano un attento governo delle trasformazioni territoriali e una pianificazione rigorosa a tutela dell'ambiente.</p> <p>Fondamentale era ritenuto il continuo <u>monitoraggio dell'impatto ambientale</u> (salute, qualità dell'aria, inquinamento acustico, piano delle acque, controllo di suolo e sottosuolo, ecosistemi...)</p> <p>La Regione aveva fatto proposte operative per la tutela della popolazione e l'attenuazione dell'impatto ambientale.</p> <p>Era stata prevista la collocazione di centraline fisse per il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico.</p>	<p>Il territorio bergamasco è 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 città più inquinate in Europa ed è ai primi posti in Italia per patologie tumorali. Per tali motivi molto di più si sarebbe dovuto fare per approfondire gli effetti prodotti dall'inquinamento aeroportuale: i monitoraggi routinari non sono adeguati per rilevare e misurare gli inquinanti tipici del traffico aereo; servono strumenti più precisi e sofisticati.</p> <p>Persino ISPRA, nelle sue osservazioni alla procedura VAS per il Caravaggio, sottolinea la necessità di effettuare indagini più accurate, perché "...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...". ISPRA aggiunge poi 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...". ISPRA conclude le sue osservazioni sottolineando "...la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici". "Questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti".</p> <p>Nelle aree più critiche degli intorni aeroportuali (e forse anche nello stesso sedime) mancano purtroppo centraline fisse per rilevare l'inquinamento atmosferico, nonostante fossero previste nelle raccomandazioni della Regione.</p> <p>Nel 2012 il Comune di Azzano S. Paolo aveva commissionato alla società certificata Costech uno studio sulla qualità dell'aria, con ricerca degli inquinanti tipici del traffico aereo (Idrocarburi Policiclici Aromatici = IPA). I risultati evidenziavano preoccupanti superamenti dei limiti di legge di alcuni inquinanti.</p>	<p>Le prescrizioni prevedevano un attento governo delle trasformazioni territoriali e una pianificazione rigorosa a tutela dell'ambiente.</p> <p>Per ISPRA, gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente gli inquinanti tipici del traffico aereo.</p> <p><u>Occorre integrare il monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici.</u></p> <p><u>Mancano centraline fisse per rilevare gli inquinanti tipici del traffico aereo nelle aree sorvolate dagli aerei.</u></p> <p>Perché non si approfondisce l'analisi delle criticità emerse da monitoraggi "di parte"?</p>
<p><u>SALUTE PUBBLICA</u></p> <p>La Delibera regionale aveva espresso indicazioni per approfondire gli effetti dell'attività aeroportuale sulla salute umana, richiamando uno studio ad hoc condotto dall'ASL di Varese.</p> <p>Nel paragrafo 4.2.6 della Delibera della Regione Lombardia (pag. 22) "salute pubblica,</p>	<p>Le ripercussioni sulla salute pubblica degli aeroporti sono da tempo sotto osservazione: studi condotti in altri paesi sotto l'egida della Unione europea hanno evidenziato una forte correlazione tra molte patologie ed il rumore (ansia, ipertensione, malattie cardiovascolari, disturbi del sonno, etc.).</p> <p>ATS Bergamo ha effettuato un primo monitoraggio dello stato di salute della</p>	<p>Per ATS Bergamo, al momento, l'aeroporto non ha prodotto alterazioni importanti sulla salute, ma permangono criticità per l'esposizione al rumore.</p> <p><u>Non possono essere</u></p>

<p>radiazioni”, si legge: <i>“la componente salute pubblica non è stata specificamente trattata nello studio (SIA)... Resta perciò aperto il tema della conoscenza del modo in cui il macrosistema potrà evolvere in funzione delle immissioni in atmosfera, in acqua e sul suolo a seguito della venuta a regime dell'aeroporto, e in relazione allo stato di salute della popolazione residente. Occorrerà pertanto che in fase di attuazione del Piano di sviluppo vengano condotte le attività di monitoraggio che sono indicate nel par. 10.2.4 della presente relazione”.</i></p>	<p>popolazione residente nei comuni adiacenti all'aeroporto per il periodo 2006-2011; il lavoro è proseguito anche per gli anni 2012-2017.</p> <p>Pur non rilevando un'alterazione dello stato di salute, relativamente agli indicatori sull'incidenza tumorale, sulla mortalità e sui ricoveri, ATS ha evidenziato che permangono alcune criticità correlabili all'esposizione al rumore (già rilevate anche nel primo studio epidemiologico) e che comunque l'indagine ha esaminato una realtà ancora in evoluzione, mentre i danni possono manifestarsi più a lungo termine.</p> <p>Le statistiche ci dicono comunque che Bergamo è una delle aree più inquinate d'Italia per biossido di azoto e PM10 (è al 90esimo posto su 110 province) ed è ai primi posti per patologie tumorali.</p>	<p><u>ignorati i numerosi studi nazionali ed internazionali che provano i pesanti effetti negativi del rumore sulla salute umana.</u></p> <p>Il monitoraggio sulla salute di chi vive in prossimità del Caravaggio deve continuare.</p>
<p><u>INTERVENTI MITIGAZIONE AMBIENTALE</u></p> <p>A pag. 23, la VIA 2003 prevedeva l'opzione delocalizzazione per i residenti nella zona B e l'installazione di infissi antirumore e di impianti di condizionamento estivo (+ copertura spese di gestione) per tutti i residenti in zona A.</p> <p>Erano previsti stanziamenti per opere di monitoraggio e di mitigazione ambientale.</p> <p>(Stralci della Relazione istruttoria, pag.27) Nell'anno 2000, il Ministero dell'Ambiente aveva giustificato il proprio parere interlocutorio negativo al PSA 1998 dicendo (pag. 2) che: <i>“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”.</i> E ancora: <i>“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 ...”</i></p> <p>A pag. 3 dello stesso documento il Ministero diceva: <i>“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</i></p>	<p>L'assenza delle curve isofoniche ha rallentato gli interventi di mitigazione, che hanno riguardato comunque le aree ad est e confinanti con lo scalo.</p> <p>Nelle aree cittadine con rumorosità superiore ai 60 decibel Lva, dove risiedono 8.100 persone, non sono state effettuate mitigazioni ambientali, eccezion fatta per le scuole, dove sono stati installati i doppi vetri (estate 2012). D'altro canto, tutti i quartieri cittadini avrebbero dovuto essere esclusi dalle curve isofoniche dei 60 decibel. Per tale motivo, la popolazione cittadina ha sempre chiesto la riduzione del rumore, non le mitigazioni.</p> <p><u>Già nel 2000 la situazione ambientale dell'aeroporto bergamasco era critica dal punto di vista ambientale</u>, soprattutto per quanto riguardava l'inquinamento acustico: il Ministero dell'Ambiente non aveva riconosciuto, in prima battuta, la compatibilità ambientale, e chiedeva che fossero <u>“effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempo brevi la situazione acustica”.</u></p> <p>Sono trascorsi 18 lunghi anni e la situazione è nettamente peggiorata, senza nessun intervento a difesa dei diritti dei cittadini: la salute, la sicurezza e la qualità di vita di migliaia di persone sono state sacrificate per favorire lo sviluppo dell'aeroporto.</p> <p>Tanto meno si sono concretizzati i programmi di <u>“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”.</u></p>	<p>Limitati interventi di mitigazione sono stati effettuati nelle aree ad est e confinanti con lo scalo. In città, solo nelle scuole sono stati installati i doppi vetri.</p> <p>D'altro canto, <u>tutti i quartieri cittadini avrebbero dovuto essere esclusi dalle curve isofoniche dei 60 decibel.</u></p> <p>Il Ministero dell'Ambiente aveva chiesto <u>“interventi in grado di migliorare in tempo brevi la situazione acustica”.</u></p> <p>Nessun recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso.</p> <p>Dopo 18 anni, <u>nessun miglioramento: la situazione è nettamente peggiorata.</u></p>

<p>pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso”.</p>		
<p><u>VERIFICHE DI OTTEMPERANZA</u></p> <p>In merito alle verifiche di ottemperanza, a pag. 24 della VIA 2003 è precisato che: “Le prescrizioni del presente decreto sono soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lombardia. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia nell’allegato Sub “A” alla delibera regionale 12564”.</p> <p>Nell’Allegato Sub “A” della Delibera regionale citata, a pag. 54, si legge: – 10.3 Conclusioni. “... Si ritiene opportuno proporre la stipula di un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti (Ministero dell’ambiente, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni) con le seguenti finalità:</p> <p>a) esercitare l’alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale;</p> <p>c) assicurare la conduzione delle attività finalizzate agli interventi e ai sistemi di monitoraggio e la predisposizione degli elaborati di dettaglio relativi ad ulteriori interventi di mitigazione che dovessero risultare necessari in seguito agli esiti del monitoraggio stesso; assicurare l’alta sorveglianza sulla realizzazione delle attività indicate, il tutto con particolare riferimento a quanto evidenziato in merito alla componente rumore”.</p>	<p>Non è noto quali controlli e/o monitoraggi abbia effettuato la Regione Lombardia, né se sia stato stipulato un accordo procedimentale tra gli attori direttamente coinvolti.</p> <p>Tuttavia, considerato il fatto che le più importanti prescrizioni e raccomandazioni non risultano ottemperate, è inevitabile chiedersi se le verifiche di ottemperanza della VIA siano state fatte con la dovuta accuratezza.</p> <p>A pag. 7 del SIA contenuto nel PSA 2015-2030, si legge: “In merito allo stato di ottemperamento alle prescrizioni, le informazioni concernenti tale aspetto sono contenute nella nota prot. 15-8544/PRE/DG/DIN/ATE del 13.07.2015 (Nota prot. 27027 del 25.11.2013) della Struttura VIA della Regione Lombardia, in riscontro alla nota2 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la quale si richiedeva a detta struttura un aggiornamento sulla verifica di ottemperanza.”</p> <p>Dal 2004 il sistema di monitoraggio del rumore è passato dalla Provincia a Sacbo. Arpa si limita a certificare il buon funzionamento delle centraline ed a controllare 1-2 settimane all’anno. L’operazione ha suscitato un certo disappunto, per il fatto che la società di gestione “controllata” è diventata per legge anche “controllore” di sé stessa.</p>	<p>Mancano informazioni in merito a verifiche di ottemperanza: la legge impone <u>massima trasparenza</u>.</p> <p>Considerato che le più significative prescrizioni non appaiono ottemperate, ci si chiede se le verifiche siano state fatte con la dovuta accuratezza.</p> <p>E’ singolare che monitoraggi “delicati” come quelli acustici siano delegati alla stessa società di gestione.</p>

Occorre porre fine alla “deregulation” e riaffermare il concetto di “**sviluppo sostenibile**”, dando un contenuto concreto al termine sostenibilità. L’unica **soluzione possibile** sembra quella di ricondurre la realtà aeroportuale entro i limiti a suo tempo imposti per garantire la salvaguardia dell’ambiente e dei cittadini: in linea con il progetto iniziale, occorre **restituire allo scalo la caratteristica di city airport**, struttura capace di dare respiro più ampio alla città, senza tuttavia snaturarla.

Di questo avviso era, il 3 dicembre 2009, l’ing. 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*”, (vedasi ultima slide presentata al Convegno nell’allegato n. 4).

PSA 2001 e Decreto VIA 2003	numeri previsti e autorizzati	situazione al 2015	situazione al 2017	PSA 2015-2030 scenario max sviluppo
Unità di traffico (persone +merci)	6.174.650 Decr.Min.Ambiente 2005	11.502.745 (+ 86,29%)	13.478.737 (+ 118,29%)	17.000.000 pax (+ 175%)
movimenti annui	68.570 PSA e VIA 2003	76.078 (+ 10,95%)	86.113 (+ 25,58%)	126.835 (+ 85%)
popolazione esposta a più di 60 decibel	al 2006: 2.980 persone di cui solo 260 a BG al 2015: 2.673 persone	8.000 persone (+ 199%)	12.800 persone di cui 8.100 a BG (+ 379%)	5.200 persone (+ 95%) solite promesse?
rumore superiore a 60 decibel Lva	in nessun quartiere cittadino	in tutta Colognola,	a Colognola e Campagnola sud	a Colognola e Campagnola sud

Tabella di confronto dei dati previsti e autorizzati dalla VIA 2003 (e dai documenti autorizzativi del 2004 e 2005) con i dati reali (al 2015 ed al 2017) e con quelli ipotizzati dal PSA 2015 – 2030.

Figura 1: Chiesa parrocchiale del quartiere di Colognola, sorvolata nell'agosto 2018 da una media di 110 aerei al giorno, con picchi di rumore di 80-90 decibel ad ogni passaggio. **L'equilibrio psicofisico dei residenti è stato messo a dura prova.**

