

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

www.colognolaperilsuofuturo.it  
Tel. 333.6868341  
cod. fiscale 95198450165

All'attenzione del Ministro dell'Ambiente, Gen. Sergio Costa  
segreteria.ministro@pec.minambiente.it  
dgsta@pec.minambiente.it  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
dgsvi@pec.minambiente.it

E p.c. - Regione Lombardia  
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità  
Infrastrutture\_e\_mobilita@pec.regione.lombardia.it

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

## **OSSERVAZIONI PER VAS AEROPORTO "IL CARAVAGGIO" ORIO AL SERIO - BERGAMO**

### **PREMESSA**

L'Associazione "Colognola per il suo futuro", organizzazione per la promozione e la difesa dell'ambiente, nasce nel 2012: i soci promotori sono i cittadini di Colognola che, dal 2009, si battono per salvaguardare la residenzialità del loro quartiere (unico in tutta la città di Bergamo che la zonizzazione aeroportuale del 2010 aveva declassato a "zona di rispetto aeroportuale") e che hanno ottenuto l'annullamento del provvedimento stesso, vincendo i ricorsi al TAR di Brescia ed al Consiglio di Stato. Le due sentenze hanno riconosciuto le ragioni dei sottoscrittori, precisando che la zonizzazione acustica aeroportuale è un piano-programma e come tale presuppone l'attivazione di una Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Nel tempo, al gruppo iniziale, si sono aggiunti molti altri residenti del quartiere e l'associazione opera attivamente per la salvaguardia della vivibilità del quartiere di Colognola e per il contenimento dell'inquinamento atmosferico ed acustico derivante dal traffico veicolare ed aeroportuale.

Il fatto che il Ministero dell'Ambiente abbia classificato la nostra lettera del 20 Giugno 2018 come "**osservazioni di Enti competenti in materia ambientale**", è il riconoscimento che l'Associazione tutela interessi legittimi individuali e collettivi e ci autorizza ad integrare le osservazioni al "Rapporto preliminare ambientale della VAS" già fatte con il primo scritto. D'altro canto, l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale riportato (paragrafo 1.3 - pag. 7) dal documento di scoping è dallo stesso definito come semplice "*proposta*" che, l'autorità competente (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) ha evidentemente voluto integrare, imponendo la sua decisione alle autorità procedente (Ente Nazionale Aviazione Civile) e proponente (Commissione aeroportuale).

### **1 - PARTECIPAZIONE DELLA CITTADINANZA ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.**

D'altro canto, la **Convenzione di Aarhus** (cui anche il Rapporto fa esplicito riferimento) garantisce "*il diritto di accesso alle informazioni e di partecipazione del pubblico ai processi decisionali...*" (art. 1). Tale **Convenzione** (siglata il 25-6-98, ratificata anche dall'Italia con Legge 16-3-2001 n.108 ed entrata in vigore il 30-10-2001) ha la finalità di "*tutelare il diritto di ogni persona, nelle generazioni presenti e future, a vivere in un ambiente atto*

**ad assicurare la salute ed il suo benessere". L'art. 6** afferma espressamente che i contraenti devono assicurare il diritto del pubblico a partecipare ai piani e programmi in materia ambientale, garantendo che **"la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva"** (comma 4).

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

**OSSERVAZIONE** - Secondo la normativa, quindi, al pubblico deve essere garantita la partecipazione ai piani o programmi anche nella fase iniziale e comunque nella fase di elaborazione del piano/programma, al fine di avere un'effettiva influenza nelle scelte: scelte che incidono ed incideranno significativamente sulla salute, sulla sicurezza, sulla vivibilità dell'ambiente. Rileviamo pertanto **l'incoerenza tra la normativa di riferimento e l'iter proposto nella procedura di VAS in oggetto**, relativa alla zonizzazione acustica per l'aeroporto di Orio al Serio, che prevede l'intervento del pubblico solo quando la proposta è ormai definita e quindi le osservazioni non possono avere adeguata rilevanza, dal momento che le scelte sono già state operate.

Con spirito collaborativo e con la semplicità che inevitabilmente caratterizza le segnalazioni dei cittadini, vogliamo offrire il nostro contributo alla VAS in oggetto, presentando le seguenti osservazioni.

## **2 - CENNI STORICI**

"IL CARAVAGGIO", definito da Enac "aeroporto urbano", opera a soli 3 Km in linea d'aria dal centro di Bergamo e dista meno di 1 Km da alcuni paesi e popolosi quartieri cittadini. La sua compatibilità ambientale era stata riconosciuta nel 2003, sulla base di previsioni che contemplavano un impatto ambientale molto meno invasivo sugli intorni aeroportuali: l'attuale situazione è di gran lunga più pesante. **Il Decreto interministeriale di V.I.A. del 4/11/2003**, di cui sono parti integranti e sostanziali la Delibera della Regione Lombardia n. 12564/2003, la Relazione istruttoria (= allegato A della delibera regionale stessa), il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2002 (P.S.A.) e gli Studi di Impatto Ambientale del 1998 e 2002 (S.I.A.), **aveva autorizzato lo sviluppo dello scalo a condizione che fossero rispettate precise prescrizioni** e raccomandazioni contenute sia nella VIA che nella Delibera regionale.

**OSSERVAZIONE** - Ci preme osservare che il **Rapporto preliminare ambientale (RPA) non fa il minimo cenno ai limiti ed alle prescrizioni imposte dalla VIA 2003** e dai documenti autorizzativi che avevano riconosciuto la compatibilità ambientale dello scalo bergamasco, in ragione del delicato contesto ambientale in cui esso opera, contesto che in questi ultimi quindici anni ha accentuato le proprie criticità ambientali, sia per l'incessante edificazione (anche in aeree che avrebbero dovuto essere preservate perché sorvolate dagli aerei o addirittura in zone a rischio di incidente aereo) che per l'intensificarsi del traffico veicolare (60-70 mila veicoli al giorno entrano in città ogni giorno) ed il proliferare di attività commerciali e produttive che richiamano ogni giorno migliaia di persone nella stessa area in cui opera l'aeroporto. Dato che non è ancora stato approvato il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale al 2030, è possibile "ignorare" tale realtà ed i seguenti Decreti e delibere?

- **Deliberazione n. VII/12554 del 28.03.2003 della Giunta della Regione Lombardia:** in essa si esprime il parere favorevole al PSA, ma si legge che tale Piano "è calibrato su previsioni di sviluppo quantificate in 1.515.000 passeggeri e 285.000 t di merci al 2005, e 2.500.000 passeggeri e 360.000 t di merci al 2015"; più oltre si prende atto che **"la collocazione dello scalo in un delicato contesto territoriale e ambientale richiede e consiglia di identificare, anche per approssimazioni successive durante l'attivazione del piano stesso, la soglia massima che la struttura potrà raggiungere nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio"**;
- **Decreto VIA n. 677 del 04/11/2003 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio:** nelle valutazioni esposte in premessa (alla pag. 20) si evidenzia che "le simulazioni del rumore aeroportuale

sono state svolte per lo scenario attuale di traffico (anno 2000) e per gli orizzonti temporali 2005 e 2015, considerando le ipotesi di incremento di traffico delineate dal piano di sviluppo aeroportuale"; più oltre (pag. 24), nella parte riservata alle prescrizioni del Ministero, si legge: " **dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia riportate nelle premesse**";

- **Delibera n. 507 della Giunta Provinciale di Bergamo del 23/09/2004:** in essa, mentre si esprime parere favorevole al Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Orio al Serio, viene in premessa espressamente precisato che " **il piano di sviluppo aeroportuale prevede la crescita dell'attività aeronautica entro il limite di 6.174.000 unità traffico, in conformità alle linee di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo**";
- **Verbale della Conferenza dei Servizi tenutasi il 29.09.2004 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:** in premessa viene attestato che "il piano di sviluppo aeroportuale di Bergamo – Orio al Serio, quale strumento volto a disciplinare la crescita dell'attività aeronautica, **nel rispetto dei limiti fissato in 6.174.000 unità di traffico**, è conforme alle linee di sviluppo previste per il sistema aereo portuale lombardo";
- **Decreto con Provvedimento autorizzativo finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al PSA (2005)**, inviato a tutte le pubbliche amministrazioni interessate dal piano stesso, nonché ad enti e pubbliche istituzioni aeroportuali, dopo l'emanazione del già citato decreto VIA del Ministero dell'Ambiente: alla pag. 3 del documento si legge: " 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";

Non si comprende come mai, se nel 2003 si era ravvisata la necessità di individuare la soglia massima che la struttura poteva raggiungere (limite individuato poi da altri documenti autorizzativi in 6.147.000 unità di traffico), ora si possa invece ipotizzare uno sviluppo rapportato sostanzialmente alla non meglio definita "domanda del bacino di utenza dello scalo".

### **3 - EFFETTI ACUSTICI DELL'ATTIVITÀ AEROPORTUALE (Pag. 19 RPA)**

Pur riconoscendo che gli effetti acustici delle attività aeroportuali non sono l'esito univoco dell'entità del volume di traffico aereo di uno scalo, dobbiamo rilevare che finora a Bergamo all'incremento del traffico aereo è sempre corrisposto un ampliamento dell'impronta acustica: i confini delle curve di isofoniche si sono gradualmente allargati, come annualmente documentato da Arpa Lombardia (cfr. sito Arpa). D'altro canto l'utilizzo di aerei di maggiore tonnellaggio può aver annullato i benefici dell'evoluzione tecnologica in campo aeronautico.

**OSSERVAZIONI** - L'esperienza personale ci insegna che gli effetti sull'equilibrio psicofisico delle persone sono sensibilmente diversi a seconda dell'entità del traffico aereo movimentato: considerato che ad ogni sorvolo si toccano picchi di rumore tra gli 80 e i 90 decibel, il numero di tali eventi sonori non è per nulla irrilevante per la salute di chi è costretto a subirli per 24 ore al giorno, soprattutto in alcune fasce orarie in cui i decolli si susseguono ogni 2/3 minuti (quali le conseguenze in bambini ed anziani?). Va inoltre considerato il fatto che, a Bergamo, il traffico aereo non è l'unica fonte di rumore: la quasi totalità degli aerei in decollo sorvola numerosi quartieri di una città di medie dimensioni, dove traffico veicolare e attività antropiche hanno a loro volta una rilevanza acustica non indifferente e creano un clima acustico insopportabile per chiunque. Numerosi studi scientifici, condotti sia in Italia che all'estero, documentano i gravi danni dell'inquinamento acustico aeroportuale sulla salute delle persone: l'indagine epidemiologica effettuata dall'ATS locale (anche se riferita agli anni in cui il traffico era meno intenso e meglio distribuito sul territorio) ha già evidenziato i primi segnali di insofferenza al rumore da parte della popolazione. **La salute umana è il bene più prezioso per tutti: è giusto che lo sviluppo di un'attività economica metta a rischio la salute di migliaia di persone?** Una possibile risposta si legge in un passo della sentenza con cui è stato imposto l'alt all'ILVA di Taranto: "Sulla vita non si mercanteggia"... "non c'è contrapposizione tra diritto alla salute e diritto al lavoro perché quest'ultimo presuppone che il lavoro debba essere rispettoso dei diritti fondamentali della persona: salute, sicurezza, libertà

*e dignità umana". E' una sentenza in piena sintonia con quanto richiamato da Papa Benedetto XVI ai grandi della terra: "Non esiste sviluppo economico se questo è perseguito a danno e contro i diritti delle persone".*

Il Rapporto preliminare fa una tesi completamente opposta, che non ci pare vada nella direzione di un "approccio equilibrato", che presuppone il contemperamento delle esigenze di tutela della popolazione dall'inquinamento acustico con quelle di salvaguardia delle richieste di mercato.

Da anni si chiede che Il Caravaggio adotti tutte le modalità gestionali e le procedure antirumore necessarie per rendere la sua operatività ambientalmente compatibile: a nostro avviso non sembra che siano state adottate misure significative al riguardo, anzi nel 2013, dopo la sentenza del TAR, Enac aveva addirittura sospeso tutte le procedure antirumore. La stessa revisione delle rotte di decollo sulla città, la cui fattibilità è stata autorizzata sia da Enac che da Enav, operazione che potrebbe ridurre di 3.000 unità gli esposti sopra i 60 decibel e contenere l'estensione delle aree di rispetto aeroportuale, è stata osteggiata per anni dalla maggioranza dei membri della Commissione aeroportuale e l'attuale sperimentazione di nuove rotte non sta dando i risultati sperati: le evidenti pressioni politiche per tutelare le diverse aree coinvolte dai sorvoli hanno comportato modifiche alla versione originale, tali da rendere quasi insignificante il risultato dell'iniziativa. Non ci risulta inoltre che al mancato rispetto delle rotte sperimentali imposte ai velivoli abbiano fatto seguito sanzioni ai vettori.

Se realmente esistono strumenti e tecniche che consentono di contenere o ridurre l'inquinamento acustico, perché non sono stati applicati per rispettare le prescrizioni della VIA 2003 che aveva autorizzato uno scenario molto meno impattante di quello attuale, sia per numero di persone esposte che per estensione delle aree di rispetto? Considerato che il popoloso quartiere di **Colognola vive da anni in uno stato di "illegalità"**, dovuta al fatto che, **in assenza di zonizzazione aeroportuale, dovrebbero essere rispettati i limiti acustici di quella comunale**, perché non si sono adottate le misure in questione per migliorare la situazione e rispettare le prescrizioni imposte dalla VIA?

La **compatibilità ambientale** al Piano di sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio era stata **riconosciuta a condizione che lo sviluppo gravasse prevalentemente sulle aree meno antropizzate localizzate ad est dello scalo e che nessun quartiere residenziale della città diventasse area di rispetto aeroportuale**. Lo stesso **Comune di Bergamo** che, approvando la zonizzazione del 2010, aveva autorizzato il declassamento del quartiere di Colognola ad area di rispetto aeroportuale, nel 2013 ha responsabilmente rivisto la propria posizione ed ha approvato **all'unanimità un o.d.g.** i cui passaggi più significativi sono sintetizzati nei seguenti punti:

- a. **sostenere in ogni sede competente che il limite massimo di 68.570 movimenti annui per l'aeroporto di Orio al Serio non può essere superato:** si ritiene, infatti, che le attuali dimensioni della struttura aeroportuale siano congrue alla sua piena operatività, e tali da non ritenere opportuni ulteriori sviluppi alla luce della situazione attuale della tecnologia e dei trasporti;
- b. promuovere incontri con i sindaci dell'intorno aeroportuale finalizzati sia a ribadire l'intangibilità del tetto massimo dei movimenti annui, nel rispetto di quanto previsto e chiaramente declinato nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, sia ad agire nei confronti di SACBO perché abbandoni, stante il PSA (Piano di Sviluppo Aeroportuale) vigente, ogni progetto finalizzato ad un aumento di voli oltre il limite già da tempo stabilito in base al disposto combinato della delibera ministeriale di VIA, di approvazione del PSA, e dei documenti ufficiali ad esso correlati;
- c. adoperarsi in seno alla SACBO perché trovino finalmente concreta attuazione tutte le prescrizioni al V.I.A. che risultano ancora colpevolmente inevase a distanza di ben dieci anni (ora 15) dalla sua approvazione;
- d. dovendosi, per effetto della nota sentenza TAR, procedere alla definizione di una **nuova zonizzazione acustica**, previa necessaria Vas, si continui il confronto con i rappresentanti istituzionali dei cittadini (allora c'erano i Consigli circoscrizionali) e con i rappresentanti dei Comitati Aeroporto per arrivare all'esame preventivo, con il massimo coinvolgimento e informazione dei cittadini, di ogni proposta e soluzione idonea a rendere la meno impattante possibile tale zonizzazione, fermo restando **che nessun quartiere cittadino dovrà ricadere nei vincoli di rispetto aeroportuale;**

- e. sia fatto tassativamente rispettare il divieto di decollo sulla città nella fascia oraria 23,00 – 07.00 a suo tempo già decretato, e vengano progressivamente eliminati i voli notturni;
- f. **utilizzo privilegiato della pista con direzione est per i decolli**, stante le **direttive internazionali che impongono**, nella determinazione delle rotte di decollo, **di far sorvolare gli aerei sulle aree a minor densità abitativa**.

#### **4 - CONTESTO TERRITORIALE ESISTENTE** (pag. 80)

**OSSERVAZIONI SU USI IN ATTO DEL TERRITORIO**- Le figure 8.2, 8.3 e 8.4 (pagg. 82 e 83) che rappresentano il contesto territoriale esistente, confermano che l'unica area poco antropizzata, dove l'inquinamento acustico del traffico del Caravaggio potrebbe essere meno impattante per il territorio è quella ad est dello scalo. Anche se l'orientamento della pista è est-ovest, si è sempre sostenuto che i sofisticati strumenti di cui lo scalo dispone, rendono di fatto la stessa bidirezionale. Per tali motivi il PSA 2002 prevedeva espressamente che lo sviluppo fosse indirizzato verso est. La macro area sud (fig. 8.3 pag. 82) ha invece un unico corridoio non urbanizzato, quello tra Colognola ed Azzano San Paolo, che potrebbe essere riservato al sorvolo degli aerei. Le sperimentazioni in atto evidenziano tuttavia una certa difficoltà a seguire tale traiettoria e gli aerei in decollo continuano di fatto a sorvolare Colognola.

La macro-area Nord (fig. 8.2 pag. 82) è la più densamente abitata e l'unico corridoio che consente di ridurre l'impatto acustico è quello già percorso dalla vecchia rotta 220, che lambiva i quartieri residenziali di Campagnola, Colognola e S. Tommaso (dove il rumore supera i 60 decibel) senza tuttavia condannare all'invivibilità un intero quartiere ed i suoi siti sensibili. Proprio in tale area, sotto la direttrice di decollo degli aerei si trova l'area di rischio aeroportuale C dove, nel recente passato, sono state rilasciate una serie di licenze edilizie, nonostante il parere contrario della Circostrizione competente che segnalava: *“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.”* E ancora: *“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 urbanistici del territorio; al riguardo a questo consiglio(Circostrizione) 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**”.*

**OSSERVAZIONI SU PREVISIONI DI TRASFORMAZIONE** (pag. 83)- Dalla “Carta delle previsioni trasformative dei PGT” si deduce che il territorio cittadino è già così densamente urbanizzato che non è opportuno programmare nuove costruzioni; gli unici interventi che il PGT prevede riguardano gli impianti per attività produttive/terziario/servizi, lungo l'asse della autostrada A4. Sembra quasi che il Pgt abbia voluto preservare, ad est dell'autostrada, un corridoio verde dove far passare gli aerei. D'altro canto, anche il Piano di rischio approntato dal Comune di Bergamo, ma non ancora approvato, fa ricadere un'area a rischio di incidente aereo proprio su tale corridoio. Anche su quest'ultimo potrebbe essere indirizzato parte del traffico aereo, con ricadute meno pesanti per la popolazione.

#### **5 - ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE**

La **zonizzazione del 2010** (annullata da TAR e Consiglio di Stato) era stata approvata seguendo un **approccio semplificato**: per quanto riguarda le aree cittadine, i confini dell'intorno aeroportuale erano stati individuati utilizzando direttamente l'impronta acustica.

**OSSERVAZIONI** - Con soddisfazione apprendiamo che il Ministero dell'Ambiente, in armonia con quanto sentenziato dai giudici, riconosce **l'approccio pianificatorio** come quello **più corretto** da seguire, in modo da

arrivare all'identificazione dei confini delle zone di rispetto, sia in base alle risultanze delle modellazioni eseguite, sia **in funzione delle destinazioni territoriali in uso**, definite dagli strumenti di pianificazione locale. L'intorno aeroportuale non può che essere il risultato dell'attività di ottimizzazione di rotte, misure antirumore e tecnologie che rispettino l'attuale assetto territoriale: **il preuso del territorio non può essere ignorato**. Numerosa giurisprudenza ne ha decretato la prevalenza rispetto a qualsiasi altro interesse connesso alle attività produttive. Contiamo pertanto che l'Autorità competente sappia imporre tale approccio e che l'Amministrazione cittadina tenga fede ai suoi impegni di salvaguardare la residenzialità di tutti i suoi quartieri (vedi o.d.g. 2013), attivandosi a tutela di tutta la cittadinanza.

**La complessità dell'impianto metodologico e delle procedure messe a punto per definire la zonizzazione acustica aeroportuale crea comunque in noi non poche preoccupazioni: temiamo che lo sforzo di misurare tutte le variabili in gioco in termini quantitativi, combinandole in una logica matriciale molto articolata, rischi di diventare un sofisticato algoritmo, riservato ad esperti professionisti e difficilmente comprensibile per il pubblico: in tal modo si rischierebbe di giustificare decisioni che potrebbero non avere come obiettivo prioritario la compatibilità ambientale.** A nostro avviso, la soggettività che caratterizza i parametri delle variabili in gioco può dare risultati sensibilmente diversi, in funzione degli obiettivi che l'operatore intende perseguire. **Chi garantisce che tale operazione abbia come obiettivo primario lo sviluppo compatibile?** Considerata che questa è la **prima volta in Italia che si attua una VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale, ci sembrerebbe opportuno e necessario prevedere un meccanismo di controllo, indipendente dal proponente e dal precedente, in grado di evidenziare e superare le criticità del modello proposto, affinché sia veramente assicurata la compatibilità ambientale dell'attività aeroportuale.**

In merito ai criteri di misurazione e valutazione, richiamiamo l'attenzione sugli indicatori citati alle pagg. 75 e 76 del Rapporto preliminare ambientale. Per quanto riguarda le proposte di disaggregazione della popolazione influenzata dall'inquinamento acustico nelle aree A e B, si osserva che la soluzione proposta a pag. 76 si basa su un criterio non omogeneo, che genera evidenti discriminazioni per i residenti in città, rispetto ai cittadini dei paesi dell'hinterland. Se consideriamo il fatto che la popolazione di un singolo quartiere equivale a quella di numerosi paesi che fanno parte della Commissione aeroportuale, ponderare il numero delle persone esposte al rumore sul totale della popolazione residente in ciascun Comune, crea evidenti e discriminanti diversità di valutazione a danno dei cittadini di Bergamo. Gli stessi effetti distorsivi si rilevano anche rapportando il numero dei cittadini penalizzati dal traffico aereo con quello degli utenti beneficiari del servizio aeroportuale. Lo spirito della legge non è sicuramente quello di misurare un'attività in termini quantitativi di benefici/sacrifici, bensì quello di tutelare la popolazione, proponendo modelli di sviluppo sostenibile.

## **6 - OBIETTIVI DEL PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA AEROPORTUALE**

	<b>Obiettivi</b>	<b>OSSERVAZIONI</b>
1	<b>Tutelare la popolazione residente dall'inquinamento acustico</b>	Tutelare la popolazione significa preoccuparsi della salute e della sicurezza delle persone. Costringere la gente a sopportare picchi di rumore tra gli 80 e i 90 decibel per un centinaio di volte al giorno non è tutelare la loro salute. Se il nuovo PSA dello scalo di Orio al Serio sarà approvato, ci sarà un movimento aereo ogni 3 minuti. Chi potrà sopportare un simile stress psicofisico? Che futuro avranno i bambini che vivono negli intorni aeroportuali? Parte del nostro quartiere ricade in piena area a rischio di incidente, dove esistono vincoli precisi per le costruzioni residenziali. Poco importa: è già tutto edificato! Quali garanzie per chi ci vive?
2	<b>Salvaguardare le indicazioni della programmazione territoriale per</b>	Trasformare un quartiere residenziale in area di rispetto aeroportuale significa ignorare la pianificazione locale e disattendere la normativa che tutela i siti sensibili ed il preuso

	<p>come definite dagli strumenti di pianificazione locale</p>	<p>del territorio. Per Enac il declassamento è possibile, ma sicuramente è in contrasto con le indicazioni della programmazione territoriale e con la normativa internazionale che vieta il sorvolo delle aree più densamente abitate. Se le prescrizioni del VIA 2003 fossero state rispettate, se la zonizzazione fosse stata approvata nei tempi previsti (nel 2004) e ridimensionata secondo le prescrizioni imposte, nessun quartiere residenziale cittadino sarebbe stato assoggettato a vincoli aeroportuali e non ci troveremmo oggi in questa drammatica situazione.</p>
3	<p>Garantire un Interno aeroportuale idoneo al soddisfacimento della domanda di traffico del bacino di riferimento dello scalo</p>	<p>I voli low-cost, per ovvie ragioni, hanno un bacino di riferimento molto ampio, che si estende ben oltre i confini regionali. Ma non esiste solo lo scalo Orio al Serio per soddisfare la crescente domanda di traffico aereo low-cost. Se si vuole uno <b>sviluppo compatibile</b>, è indispensabile distribuire il traffico low cost anche su altri scali del nord, con meno vincoli ambientali. Con riferimento al solo sistema aeroportuale lombardo, esistono già aeroporti sottoutilizzati (Montichiari e Malpensa) che potrebbero accollarsi parte dei voli di Orio al Serio. Lo scalo bergamasco non può farsi totalmente carico degli ambiziosi programmi di Ryanair: è nato come city airport e una sua ulteriore crescita comprometterebbe definitivamente la vivibilità del territorio circostante. <u>Il futuro di Bergamo dipende quindi dalle decisioni che i Ministeri prenderanno o avalleranno.</u> Proprio per le pesanti responsabilità che essi si assumono nei confronti delle future generazioni, contiamo che le loro <b>decisioni</b> siano <u>guidate da una visione a lungo termine e da principi etici irrinunciabili.</u> E' un'occasione importante per restituire ai cittadini fiducia nelle Istituzioni.</p>
4	<p>Armonizzare la tutela delle popolazioni residenti, le dinamiche di sviluppo territoriale ed il soddisfacimento delle esigenze dettate dalle dinamiche della domanda di traffico</p> <p>A pag. 35 del documento di scoping si legge: <i>"...convincimento che l'oggetto del processo di VAS risieda non nell'esistenza dell'aeroporto e nella sua operatività, quanto invece nella valutazione degli effetti complessivi derivanti da quel range di operatività che supera quella che si potrebbe definire come "soglia minima di esercizio"... ossia la soglia al di sotto della quale le economie di scala non sono in grado di garantire l'efficienza della qualità del servizio di mobilità offerto, di sicurezza e competitività dello stesso..."</i></p>	<p><b>Se tuttavia la soglia minima di esercizio</b> (non è definito quale sia, se il limite indicato nei precedenti documenti autorizzativi, la situazione attuale, oppure quella che si configura nel nuovo PSA che ora è al tavolo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) <b>confligge con la tutela del preuso del territorio, dei diritti fondamentali della popolazione a salute e sicurezza</b>, in base alla normativa nazionale ed internazionale, <b>si è autorizzati a sostenere che debba essere prioritaria la salvaguardia del territorio e della cittadinanza: del resto, la procedura di VAS viene attuata proprio per assicurare tale tutela. Non è facile armonizzare i vari fattori:</b> finora le pressioni localistiche e di parte hanno sempre prevalso. La politica bergamasca sembra essere stata più attenta agli effetti positivi che lo sviluppo del Caravaggio ha comportato, piuttosto che a quelli negativi sulla vivibilità del territorio. Ora tutti i nodi sono venuti al pettine e le inadempienze del passato rischiano di compromettere il futuro di 50.000 persone, per le quali il rumore è ormai la colonna sonora della loro quotidianità. <b><u>Compito primario della Politica resta comunque quello di trovare soluzioni a situazioni</u></b></p>

	<b>complesse:</b> speriamo che ciò avvenga, <b>nel rispetto della legge, per il bene di tutta la comunità.</b>
--	--

## **7 - STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE LOCALE E PREUSO DEL TERRITORIO**

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 doc. di scoping**, 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*”.

**OSSERVAZIONI** - In base a tale affermazione si desume che **non è ammissibile stravolgere la realtà di un territorio**, ad esempio **declassando un quartiere residenziale** (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 alla salute.
- Numerosi studi scientifici internazionali dimostrano che tale danno è significativo.
- 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), una casa di riposo, una 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 5 dB).
- Esiste copiosa **giurisprudenza** 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.**

Se si vuole armonizzare la tutela della popolazione con le esigenze dell’attività aeroportuale, non si può prescindere dalle considerazioni sopra esposte. E’ comunque deludente per i cittadini constatare che, anche in un Paese civile come il nostro, **per vedere riconosciuti i propri diritti, si debba spesso adire alle vie legali**.

## **8 – INDIVIDUAZIONE DELLO SCENARIO DI MINIMO IMPATTO**

La normativa impone, come presupposto necessario per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, l'individuazione dello **scenario di minimo impatto**.

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

**OSSERVAZIONE PER LE ROTTE** - Dalla sopra indicata normativa si evince che, per la minimizzazione delle persone esposte a livelli di rumore superiori ai 60 dB, è assolutamente **necessario diversificare le rotte**, in modo da:

- distribuire su un'ampia area le ricadute acustiche e renderle così meno impattanti e sopportabili per ogni singola zona,
- diminuire significativamente le zone di rispetto ed il numero di esposti oltre i 60 dB,
- evitare scelte simili a quelle effettuate nel 2009-2010, quando la Commissione aeroportuale adottò **un'unica rotta che attraversava in pieno Colognola**, condannandola all'invivibilità e decretandone il declassamento da quartiere residenziale a zona di rispetto aeroportuale (unico in tutta la città a subire una tale sorte, **in contrasto con il PSA del 2002, con il conseguente decreto di VIA del 2003 e con la normativa precedentemente citata**).
- in merito, si veda la figura 6-8 riportata a pag. 56 del documento di scoping: l'intero quartiere di Colognola, i suoi numerosi siti sensibili e le migliaia di residenti sono incessantemente sorvolati dagli aerei, con gravissime ricadute a livello di inquinamento acustico ed atmosferico.

**OSSERVAZIONE PER LE PROCEDURE DI DECOLLO** – Il secondo modo **per ridurre l'impatto acustico** e quindi individuare lo **scenario di minimo impatto** consiste **nell'applicare rigorosamente le regole internazionali ICAO** (International Civil Aviation Organization), che impongono ai velivoli di adottare diverse procedure di decollo in relazione alla tipologia del territorio sorvolato. **Si tratta di due procedure standard per i decolli, obbligatorie per i voli civili a livello mondiale.**

- **NADP 1** (Noise Abatement Departure Procedure), **quando la pista di decollo è situata nelle immediate vicinanze di abitazioni**. Con tale procedura l'aereo viene portato a quota 3.000 piedi (circa 1.000 mt.), a quel punto vengono ritirati i flaps, l'aereo viene livellato ed il pilota provvede all'accelerazione per raggiungere la velocità di crociera.
- **NADP 2**, quando il decollo avviene su aree non abitate o verso il mare. In assenza di abitazioni nelle immediate vicinanze della pista di decollo, le operazioni di livellamento e accelerazione possono avvenire ad una quota più bassa (1.000/1.500 piedi), con conseguente risparmio di tempo e carburante.

L'applicazione della procedura NADP 1 non aumenta il rumore in fase di salita, in quanto la velocità e la spinta in salita dipendono esclusivamente dalle condizioni di decollo (peso trasportato, condizioni meteo, ecc...) e non dalla procedura stessa. La NADP 1 e la NADP 2 si distinguono solamente per la quota da raggiungere per livellamento ed accelerazione.

Come residenti di Colognola possiamo testimoniare che le modalità di decollo degli aerei che sorvolano le nostre abitazioni molto spesso non sono in linea con quanto prescritto da ICAO: raramente gli aerei volano a quote molto alte, la maggior parte delle volte attraversano il nostro quartiere a quote bassissime (300-400 mt.).

**OSSERVAZIONE PER LO SCENARIO DI MINIMO IMPATTO** – Va poi considerato che la zonizzazione del 2010, come risulta evidente dal documento ARPA del Gruppo tecnico aeroportuale del 24/6/2010, aveva definito i confini delle zone di rispetto nell'intorno aeroportuale, non conseguendo nessuno degli obiettivi acustici previsti dalla circolare dell'Enac del 3/7/2007, dove si legge: " *Il clima acustico è determinato dallo scenario di traffico che caratterizza l'aeroporto ed è funzione degli obiettivi acustici che si intendono raggiungere nella zona A e B. ... Gli obiettivi acustici possono essere uno o più dei seguenti elementi: a) minimizzazione della popolazione interessata dal fenomeno b) minimizzazione dell'estensione delle aree interessate dal fenomeno c) minimizzazione del rumore in aree caratterizzate dalla presenza di ricettori sensibili, quali ospedali, scuole, centri di assistenza*". Il documento Arpa citato, evidenzia chiaramente che il numero delle persone esposte al rumore superiore ai 60 decibel avrebbe potuto ridursi di quasi 1.000 unità, se la Commissione aeroportuale avesse optato per la soluzione che convogliava sulle aree ad est dello scalo l'incremento del traffico previsto, operazione possibile (vedi dichiarazione del rappresentante dell'Enav) e soprattutto prevista dal PSA 2002 dove si legge che: " *Per lo scenario al 2015, anche con l'incremento di traffico ipotizzato, lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica e in minima parte ad ovest verso Colognola*". Il tutto confermato alle pagg. 14 e 21 del PSA (Allegato 8B) dove ai paragrafi 3.1 e 3.2, nella parte relativa all'estensione territoriale, si legge: " **Colognola non interferita**". Lo stesso documento del Gruppo tecnico aeroportuale evidenzia che neppure gli altri due obiettivi sono stati concretamente perseguiti, soprattutto in considerazione del fatto che a Colognola sono presenti numerosi siti sensibili: 5 strutture scolastiche (asilo di v. Linneo, asilo e nido di v. Costantina, scuola elementare Muzio, scuola media, I.T.C. Belotti), 3 strutture sanitarie/ ospedaliere (Istituto Bosis per malati psichici, Case di riposo delle suore Sacramentine, Casa di riposo per anziani RSA San Sisto) Chiesa, Oratorio e relativo campo sportivo, 4 parchi pubblici (uno in zona Azzanella, uno tra v.Einstein e v. Linneo con attrezzature per i giochi dei bambini, uno in v. Muzio all'angolo con v. Costantina, uno in v. Caduti sul Lavoro), campo sportivo presso p.le della Scienza, Centro Terza Età in v. Caravana).

## **9 - CLIMA ACUSTICO DI ORIGINE AEROPORTUALE**

A pag. 50 del documento di scoping si legge: " *L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è dotato di una pista di volo orientata ..... est-ovest, ..... L'operatività dell'aeroporto è continuativa nell'arco delle 24 ore. L'uso della pista, seppur bidirezionale, prevede l'utilizzo prevalente della testata 28 sia per le operazioni di atterraggio che per quelle di decollo. Nel periodo notturno si predilige .... una configurazione che prevede atterraggi per pista 28 e decolli per pista 10, ... in modo da limitare il sorvolo ... sui centri abitati posti ad ovest dell'aeroporto*".

**OSSERVAZIONI** - Non appare esatto sostenere che anche per le operazioni di decollo si privilegia la pista 28, dal momento che **nel periodo diurno l'80% dei decolli avviene su pista 10, cioè verso ovest**. Come si evince dalla figura 8-6 "Carta della sensibilità complessiva", l'area ad ovest dello scalo presenta una **vasta e densa presenza antropica**, quindi con alto livello di sensibilità. Se si confronta la succitata figura 8-6 con la figura di pag. 56 che evidenzia i tracciati radar relativi al sorvolo degli aerei, si può rilevare il **pesante impatto acustico che subiscono i quartieri ad ovest, ma soprattutto il quartiere di Colognola**. Spesso il traffico si protrae anche nel periodo notturno, soprattutto in estate.

giorno	decolli su città pista 28	decolli verso est pista 10	<b>SCENARIO STRAVOLTO</b> I dati evidenziano che lo scenario in cui opera oggi il Caravaggio è <b>completamente diverso da quello previsto ed autorizzato dal VIA 2003</b> . Lo sviluppo dello scalo avrebbe dovuto gravare
	<b>80,4%</b>	<b>19,6%</b>	
	<b>atterraggi su città pista 10</b>	<b>atterraggi da est pista 28</b>	
	<b>0,3%</b>	<b>99,7%</b>	
<b>notte</b>	<b>decolli su città pista 28</b>	<b>decolli verso est pista 10</b>	

	<b>13,8%</b>	<b>86,2%</b>	sulle aree ad est e solo in minima parte sulla città, i cui quartieri residenziali erano esclusi dalle aree di rispetto e solo marginalmente lambiti dai decolli, previsti in asse pista.
	<b>atterraggi su città pista 10</b>	<b>atterraggi da est pista 28</b>	
	<b>CONFERMA 0,3%</b>	<b>99,7/%</b>	

Come è stato possibile stravolgere in modo così macroscopico un piano che ha una fortissima rilevanza a livello di impatto ambientale? **Che valore hanno i decreti ministeriali di VIA e VAS che autorizzano i Piani di Sviluppo Aeroportuali**, dal momento che possono essere disattesi in modo così plateale, senza alcuna conseguenza? **Le previsioni del nuovo PSA al 2030 , in via di approvazione, che valore avranno? Saranno vincolanti?**

## 10 – PROBLEMI DI SICUREZZA

Nel documento di scoping non si fa alcun cenno ai problemi connessi alla sicurezza. Nell'individuazione degli intorni aeroportuali è necessario prendere in considerazione le caratteristiche delle aree interessate: **zone ad alta densità abitativa devono essere salvaguardate**, non solo per le ricadute acustiche del traffico aereo, ma **anche e soprattutto per i possibili rischi di incidenti**. L'80% di essi si verifica nelle fasi di decollo/atterraggio: **quali garanzie può dare il continuo sorvolo degli aerei su un territorio così densamente urbanizzato?**

In passato si sono già verificati incidenti. Nel 2005 un aereo è precipitato nel territorio di Azzano S. Paolo, dopo aver operato una stretta virata a sinistra: fortunatamente il velivolo è caduto in un campo agricolo, altrimenti sarebbe stata una strage (ma comunque ha provocato 3 morti). Il 5 agosto 2016 un Cargo ha prolungato l'atterraggio oltre la pista, finendo sulla carreggiata di una importante strada; fortunatamente l'incidente è avvenuto alle quattro del mattino e per tale motivo non ha avuto risvolti più drammatici, ma non osiamo pensare cosa sarebbe potuto accadere se esso si fosse verificato durante le ore del giorno, con la strada intensamente trafficata.

Altre situazioni di emergenza si sono verificate nel corso di questi ultimi anni: **si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?**

## 11 - CREAZIONE DELL'INTORNO AEROPORTUALE (Pag. 35 RPA)

Vive preoccupazioni genera la procedura seguita per costruire gli **Scenari di riferimento**, basata essenzialmente sugli Scenari di domanda e sulle Modalità gestionali.

Nel 2003, il Piano di Sviluppo del Caravaggio era stato valutato ambientalmente compatibile, ma il Decreto di VIA aveva considerato uno scenario di sviluppo ben diverso da quello attuale: la crescita dello scalo era prospettata prevalentemente per il trasporto di merci; i voli courier previsti erano nettamente superiori ai voli di linea e charter e, operando prevalentemente in orari notturni, l'inquinamento acustico avrebbe dovuto interessare quasi esclusivamente le aree poco urbanizzate, poste ad est dello scalo. Tutti i territori a sud e ad ovest dello scalo non sarebbero stati interferiti dallo sviluppo. (Previsioni al 2015 del P.S.A.2002: 2.555.150 passeggeri + 3.619.500 q.li merci = 6.174.650 unità di traffico totali (equivalenti con 68.570 movimenti aerei previsti).

L'avvento del low cost ha completamente stravolto l'operatività dell'aeroporto bergamasco: il peso del settore merci si è drasticamente ridotto e sono aumentati in misura esponenziale i voli passeggeri. Al 31.12.2017 le unità di traffico ammontavano a 13.478.737 (+ 118,29%); i movimenti aerei erano pari a 86.113 (+ 25,58%); il numero delle persone esposte a livelli di rumorosità superiori a 60 decibel è pari a 12.800 unità (+379%), di cui 8.100 persone nel Comune di BG, contro le 260 unità previste. Come tale stravolgimento dello scenario sia potuto avvenire senza che le Istituzioni intervenissero per regolamentare lo sviluppo del Caravaggio resta un mistero.

## 12 – ALTERNATIVE DI INTORNO AEROPORTUALE (pag. 64 e seguenti RPA)

Fermo restando quanto già detto in merito all'intorno aeroportuale idoneo al soddisfacimento della domanda di traffico del bacino di riferimento (punto 5, Obiettivi del Piano di zonizzazione acustica aeroportuale - obiettivo 4), si osserva che per le società di gestione degli aeroporti, i margini di guadagno sui voli low cost sono molto bassi, se non addirittura negativi, e che il risultato economico positivo della loro gestione può essere assicurato solo con un numero elevato di movimenti e con gli introiti di attività accessorie (parcheggi ed esercizi commerciali interni allo scalo). Il Caravaggio ha sicuramente bisogno di grandi numeri per restare competitivo, soprattutto se conferma la volontà di ridurre o eliminare i voli cargo, indubbiamente più remunerativi dei low cost. La difficoltà di assicurare all'aeroporto l'economicità della sua gestione, deriva però dal fatto che il suo sedime ha dei limiti fisici, soprattutto perché è inserito in un'area densamente antropizzata, dove insistono molte altre attività industriali e commerciali (basti citare il centro commerciale Orio center) che richiamano ogni giorno in zona migliaia di veicoli che, sommati a quelli dei passeggeri dello scalo ed ai 100.000 veicoli giornalieri che transitano sull'autostrada A4, sono una fonte inquinamento che non può essere sottovalutata e che contribuisce a inquinare il vasto bacino della Pianura Padana, da anni sotto procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea.

Indubbiamente per Orio servono strategie di ampio respiro, da ricercare non in ambito locale, dove le pressioni campanilistiche e speculative tendono a prevalere, ma nel contesto ben più articolato e globale di un Piano nazionale o regionale, in cui sia possibile definire il ruolo e le dimensioni di Orio, che devono essere adeguate alle necessità reali del territorio, al di fuori di logiche esclusivamente commerciali e competitive.

La legittima ambizione del management Sacbo di programmare un'ulteriore crescita della società potrebbe avvenire per linee esterne: la strada può sembrare più faticosa e impegnativa, ma fare sistema e creare sinergie con altri scali è l'unica via praticabile se si vuole veramente salvaguardare il territorio circostante. Questo potrebbe essere il momento giusto per il Caravaggio di agire, sfruttando la sua netta posizione di superiorità.

## **CONCLUSIONI**

Dato che **è la prima volta in Italia che si attua la VAS prima di procedere alla definizione di una zonizzazione acustica aeroportuale**, continuiamo a sperare che tutti gli organi istituzionali si attivino responsabilmente per individuare una zonizzazione capace di *"... regolare, sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre circostanti per minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni"*, come riconosciuto dai giudici del Tribunale amministrativo regionale. Un aeroporto è una risorsa importante per il territorio che lo ospita solo nella misura in cui lo rispetta: **il suo sviluppo deve essere governato nell'ottica della sostenibilità, non trascurando mai i diritti primari a salute, sicurezza e qualità della vita dei cittadini.**

Bergamo, 12 luglio 2018

Associazione Colognola per il suo futuro