

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

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

Alla cortese attenzione del/della

**Commissione Aeroportuale dell'aeroporto "Il Caravaggio"
e del suo Presidente**

- Presidente della Commissione aeroportuale del "Caravaggio"

m.piccirillo@enac.gov.it

- Direttore Aeroportuale ENAC dello scalo "Caravaggio"

protocollo@pec.enac.gov.it

aero.bergamo@enac.gov.it

- Direttore Aeroportuale ENAV del "Caravaggio"

aeroporto.orio@pec.enav.it

- Direttore ARPA Lombardia

arpa@pec.regione.lombardia.it

dipartimentobergamo.arpa@pec.regione.lombardia.it

- Regione Lombardia- Direzione generale Ambiente

ambiente@pec.regione.lombardia.it

- Presidente della Provincia di Bergamo

protocollo@pec.provincia.bergamo.it

presidenza@provincia.bergamo.it

- Sindaco di Bergamo

protocollo@cert.comune.bergamo.it

sindaco@comune.bg.it

E p.c.

- Ministero dell'Ambiente

segreteria.ministro@pec.minambiente.it

dgsta@pec.minambiente.it

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

dgsvi@pec.minambiente.it

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

- Presidente sede centrale Enac di Roma

protocollo@pec.enac.gov.it

- Presidente sede centrale Enav di Roma

protocollogenerale@pec.enav.it

- Prefetto di Bergamo

protocollo.prefbg@pec.interno.it

segreteriaiprefetto.pref_bergamo@interno.it

Oggetto: richiesta di **informazioni e accesso agli atti** in merito a **procedure antirumore, scenario di minimo impatto, volume di traffico e Piano di Rischio aeroportuale dell'aeroporto "Il Caravaggio"** di Orio al Serio - Bergamo

Spett.le Commissione Aeroportuale,

Considerato che

il **Regolamento UE n.598/2014**, abrogando la Direttiva 2002/30/CE, ha introdotto precise **disposizioni a garanzia della trasparenza** delle procedure in esso previste, con particolare attenzione agli aspetti connessi alla salute e alla sicurezza dei residenti che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto e che l'art. 5 del regolamento stesso prevede la necessità di consultare preventivamente i soggetti interessati su ogni intervento di contenimento dell'inquinamento acustico, nonché la necessità di una adeguata informazione sulle misure già adottate,

l'Associazione "Colognola per il suo futuro a.p.s."

CHIEDE

1 - di essere informata in merito alle Procedure antirumore che sono **utilizzate** nell'aeroporto "*Il Caravaggio*" di Bergamo-Orio al Serio, con particolare riferimento a quelle introdotte dopo l'approvazione del Decreto VIA n. 677/2003. Al riguardo si desidera conoscere

- **se le procedure** in oggetto **siano** realmente **rispettate da tutti i vettori** che operano nello scalo e **per tutti i movimenti** da essi effettuati;

- **se esistano deroghe** a tali procedure e in quali casi possano essere concesse;

- **se venga sanzionato il mancato rispetto** delle procedure antirumore stesse e, in tal caso, si chiede di conoscere il **numero complessivo delle sanzioni comminate dal 2003 ad oggi**.

Nel lontano anno 2000, nella sua Relazione istruttoria per la VIA 2003-2015, il Ministero dell'Ambiente aveva giustificato il proprio parere interlocutorio negativo al PSA 1998 affermando (pag. 2) che: "*... lo stato attuale di criticità induce, peraltro, ad assumere tutte le iniziative che possano in tempi brevi ridurre gli impatti ed i rischi attualmente esistenti*". E ancora: "*Un giudizio positivo potrà essere formulato quando si saranno verificate le seguenti condizioni: - per quanto riguarda gli impatti del rumore: ...*

- siano effettuati gli interventi in grado di migliorare in tempi brevi la situazione acustica

- sia prodotta ... una serie di simulazioni su differenti scenari di utilizzo dell'aeroporto nel suo assetto fisico attuale e in quello previsto con la realizzazione del progetto, al fine di identificare lo scenario in grado di minimizzare l'impatto sonoro ..."

A pag. 3 dello stesso documento il Ministero diceva: "*per un esito efficace delle azioni di cui sopra appare altresì importante il raggiungimento dei seguenti obiettivi:*

- la definizione di procedure sanzionatorie certe ed efficaci nel dissuadere comportamenti non conformi alle norme di tutela;

- la definizione di tasse sull'inquinamento acustico commisurate al fabbisogno finanziario per la realizzazione di programmi di bonifica ...

- la definizione dei criteri generali e delle fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti..., con particolare riferimento alla eventuale delocalizzazione di recettori sensibili ed al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso”.

Preso atto che la situazione ambientale dell'aeroporto bergamasco era già critica nel 2000, i cittadini rilevano che l'inquinamento acustico sul territorio è nettamente peggiorato (nel 2018 le centraline di monitoraggio del rumore di alcuni quartieri cittadini hanno rilevato valori compresi tra i 63.5 ed i 65 dB(A))e chiedono pertanto informazioni su come operativamente si sono concretizzati i **programmi di “minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti ... con particolare riferimento ... al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli in uso”**.

2 - di conoscere quali siano le Procedure antirumore che si intendono adottare per individuare lo “scenario di minimo impatto”, presupposto indispensabile, a norma di legge, per poter definire la zonizzazione acustica aeroportuale.

Questa è la **prima volta in Italia che si applica la VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale** e ciò è dovuto ai due ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato sottoscritti, finanziati e vinti proprio dai cittadini che si sono attivati in prima persona per tutelare i loro diritti alla salute, alla sicurezza, alla vivibilità dei loro quartieri, ormai “residenziali” solo sulla carta.

Essi hanno creduto che le cose potessero cambiare e che veramente ci fosse la volontà di diversificare le rotte, attuando una più equa distribuzione delle ricadute acustiche sul territorio e diminuendo la fortissima pressione su Colognola che vede migliaia di persone esposte oltre la soglia di legge dei 60 decibel. Tuttavia, dopo l'incomprensibile fallimento delle sperimentazioni del 2017 e 2018, si è tornati alla situazione preesistente, si è di nuovo convogliata la quasi totalità dei decolli su Colognola, con un impatto acustico intollerabile, anche peggiore rispetto al passato, dal momento che il traffico aereo continua ad aumentare, pur non essendo stato ancora autorizzato il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030.

La situazione attuale non corrisponde certamente allo scenario di minimo impatto che la normativa richiede: ciò è comprovato sia dal fatto che fin dal 2010 - nella stessa Commissione aeroportuale - si era ravvisata la necessità di apportare modifiche per mitigare l'impatto acustico, sia dagli studi effettuati da ARPA (validati da ENAV ed ENAC) prima dell'avvio delle sperimentazioni. D'altro canto gli strumenti tecnici per individuare “sulla carta” lo scenario di minimo impatto non mancano; manca forse ancor oggi la volontà politica di “imporre” l'applicazione di tutte quelle procedure e/o accorgimenti che potrebbero migliorare il clima acustico. Ne sono la prova il ritardo con cui sono stati recepiti sia l'obbligo di partenza da inizio pista (Delibera regionale n. 12564/2003 – Relazione istruttoria All. A) che la procedura NAPD 1 (prevista da ICAO).

Considerato che nel SIA del 2002 (pag. 17) si legge: *“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.”* Si chiede se l'eventuale assenza di tecnologie di controllo e delle sanzioni che ne derivano possano spiegare il mancato rispetto da parte dei vettori delle rotte PRNAV e NAV, che paiono essere state la causa determinante del fallimento della sperimentazione 2017 prima e 2018 poi. D'altro canto, tuttora i cittadini non riescono a capire perché gli stessi aerei che altrove (Linate

e Treviso) decollano su piste di 2.400 mt, ad Orio al Serio non riescano a seguire le rotte PRNAV e NAV, pur essendo la pista del Caravaggio lunga ben 3.000 mt.

3 – Dopo aver analizzato attentamente le risposte che la nostra Associazione ha ricevuto da ARPA ed ENAC in merito ai risultati delle “pseudo-sperimentazioni” del 2017 e 2018, si **chiede di conoscere su quale volume di traffico si stia predisponendo la zonizzazione acustica aeroportuale nell’ambito della procedura di VAS**, considerato che il volume di traffico dello scalo non è influente sui confini degli intorni aeroportuali, tanto è vero che, secondo ARPA, il notevole aumento dei voli nel 2018 è stato una delle cause che ha determinato l’insuccesso dell’ultima sperimentazione. Non essendo ancora stato approvato dai Ministeri competenti il PSA al 2030, dovrebbe essere ancora in vigore il Decreto VIA 677/2003, con numeri molto diversi da quelli attuali e da quelli previsti per il prossimo futuro.

4 - Se si elaborasse un Piano di zonizzazione senza modificare lo scenario attuale, sarebbe un paradosso: da una parte finalmente si rispetta la normativa con l’attuazione della VAS, dall’altra parte però non viene osservato l’iter procedurale, imposto anch’esso dalla legge, per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale.

La normativa prescrive infatti che, prima di procedere alla definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, occorre individuare lo “scenario di minimo impatto”. A quanto sappiamo, invece, la Commissione aeroportuale sta attuando la fase 3 della VAS (cioè Proposta di Piano e Rapporto Ambientale), e non ci risulta che siano in corso operazioni concrete per individuare lo *scenario di minimo impatto*, **che presuppone la minimizzazione del numero delle persone esposte oltre i 60 decibel.**

Eppure, i riferimenti di legge sono chiari e vengono citati anche nelle circolari di ENAC: essi consistono nella legge quadro 447 del 26.10.95, in vari Decreti ministeriali (citati a pag. 2 e 3 della circolare ENAC APT-26), nei criteri procedurali indicati nell’art.3 del D.M. 03/12/99, espressamente menzionato a pag.6 della già citata circolare ENAC APT-26 del 3/7/2007. Nella stessa circolare, oltre ai doveri procedurali per l’individuazione degli intorni aeroportuali, sono indicati anche gli obblighi di ENAC in merito alle sanzioni da comminare per eventuali violazioni delle procedure antirumore da parte dei vettori.

Quello attuale non è certamente lo “scenario di minimo impatto” di cui parla la normativa: migliaia di residenti e numerosi siti sensibili tra cui 2 ospedali e 12 istituti scolastici con circa duemila allievi costretti a subire un centinaio di decolli al giorno con picchi di 80/90 decibel che in certe fasce orarie si susseguono ogni due/tre minuti! (*cfr. Piano azione 2018 Sintesi non tecnica dell’aeroporto internazionale Bergamo-Orio al Serio*). Proprio in merito alle scuole crediamo necessario ricordare che per esse, come per tutti i siti sensibili, la legislazione impone il limite di 50 decibel diurni: la situazione attuale è ben lontana da ciò che la normativa prevede!

Relativamente a quanto detto sopra, riportiamo alcuni passi di precedenti verbali della Commissione aeroportuale:

Dal verbale del 16 febbraio 2010:

- “La dott.ssa Alberici di ARPA LOMBARDIA specifica che, benché non direttamente previsto dalla normativa (la quale prevede la valutazione della rumorosità superiore ai 60dB (A) di LVA), a tutela di una fascia più ampia di territorio, sono state valutate rumorosità sino ai 55 dB(A) di LVA, valore equivalente alla soglia in cui l’annoyance acustica è sensibilmente percepita”
- “La dott.ssa Piccirillo di ENAC ribadisce inoltre che la nuova sperimentazione, laddove approvata, sarà senz’altro suscettibile di subire modifiche e miglioramenti, da parte della Commissione aeroportuale,

nell'ottica di conseguire una progressiva riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico"

- *"L'assessore Bandera del Comune di Bergamo rappresenta che, nonostante siano stati riscontrati evidenti benefici per la popolazione residente, derivati dall'applicazione della nuova rotta, gli abitanti del quartiere di Colognola sono stati penalizzati, sia sotto il profilo dell'impatto acustico che dal punto di vista dell'impatto visivo. Ciononostante, pur confermando il suo giudizio positivo, in merito all'approvazione della nuova rotta, chiede alla commissione di valutare la possibilità di apportare ulteriori miglioramenti alla stessa, al fine di contenere l'impatto acustico sulla frazione di Colognola"*

Da verbale del 31 luglio 2015:

- *"Il rappresentante di REGIONE LOMBARDIA, Ing. Lucia precisa che, come previsto dalla normativa, l'obiettivo di una nuova distribuzione del traffico, dovrà necessariamente perseguire la finalità di minimizzare la popolazione dell'intorno aeroportuale esposta a livelli di LVA superiori ai 60dB. La normativa, infatti è molto puntuale in tal senso, e la Commissione non può che seguire la logica di una riduzione della popolazione nell'intorno aeroportuale (livelli di LVA > 60dB)."*

5 – In merito al Piano di Rischio aeroportuale (PRA), l'Associazione Colognola per il suo futuro ha presentato a suo tempo al Comune di Bergamo le sue osservazioni, facendo presente innanzitutto che, a quanto sappiamo, il PRA fa riferimento al traffico aereo del 2011 (forse addirittura a quello del 2008) e non alla situazione attuale: ciò significa che il rischio conseguente risulta fortemente sottostimato.

Il continuo ed incessante incremento dei movimenti aerei ha esteso sensibilmente l'area soggetta a rischio, includendo fitti insediamenti abitativi e numerosi siti sensibili: in città i quartieri di Colognola e Campagnola sono quelli maggiormente coinvolti. Suscita preoccupazione sapere che **migliaia di studenti e migliaia di persone ogni giorno sono soggette al rischio di incidente aereo e la maggior parte di loro non è neppure informata.** Ad Orio al Serio, incidenti e casi di vera emergenza si sono già verificati nel corso di questi ultimi anni: **si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?**

Nel 2010, la modifica della rotta sulla città ha comportato la duplicazione delle aree soggette a rischio aeroportuale: all'area standard, imposta dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, si è aggiunta la zona di *Third party risk assessment*. Risulta tuttavia inspiegabile il fatto che **l'area sud-ovest di Risk assessment corrisponda ad un territorio che non è quello realmente sorvolato.** Infatti esso coincide con l'unica area non urbanizzata tra Colognola e Azzano S.P., dove sorge il cimitero, mentre in realtà i sorvoli insistono quasi esclusivamente sul popoloso quartiere di Colognola e sulle sue scuole frequentate da circa 2000 studenti. **Si evidenzia pertanto un sensibile scostamento tra rotte realmente volate e area di rischio individuata sulla carta** (che considera forse le rotte nominali).

In proposito si chiede alla Commissione aeroportuale

- di effettuare verifiche per accertare **l'effettiva coincidenza tra rotte volate e aree di rischio definite;**

- **se sia previsto un aggiornamento del Piano di Rischio in rapporto all'attuale volume di traffico, considerando l'esponenziale aumento dei voli di questi ultimi anni.**

6 – Visto il Regolamento UE n.598/2014 e considerato che ENAC è tenuto ad assicurare la trasparenza delle informazioni relative all'impatto acustico degli aeroporti, garantendo che le stesse siano prontamente messe a disposizione dei residenti e delle autorità locali, così come previsto anche dalla normativa nazionale sul diritto di accesso civico e sul diritto di accesso ai documenti amministrativi, l'Associazione "Colognola per il suo futuro a.p.s." rinnova la sua richiesta di partecipazione ed accesso agli atti già presentata nel 2015 tramite l'avv. Giacomelli

(Presidente nazionale dell'Associazione CODICI per la tutela dei cittadini) e nell'ottobre 2016 sottoscritta dal dott. Zanon (dell'Associazione CODICI Lombardia), istanze che finora non hanno avuto alcun riscontro concreto.

Auspichiamo che ENAC, ente sottoposto al controllo del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e preposto alla sorveglianza dell'attività aeronautica a tutela dei cittadini, voglia riservare adeguata attenzione alle nostre richieste.

Chiediamo gentilmente al Presidente della Commissione aeroportuale di trasmettere il presente documento a tutti i membri della Commissione stessa.

In attesa di un cortese riscontro, porgiamo distinti saluti.

Associazione *"Colognola per il suo futuro a.p.s."*

Il Presidente

M. Camilla Colnago

Bergamo, 23 settembre 2019