

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

colognolaperilsuofuturo@pec.it  
info@colognolaperilsuofuturo.it  
cod. fiscale 95198450165  
tel. 333.6868341

Alla c.a. del/la

- Presidente del Consiglio dei Ministri: prof. Mario Draghi  
presidente@pec.governo.it
- Ministro della transizione ecologica: prof. Roberto Cingolani  
segreteria.ministro@pec.minambiente.it  
segreteria.capogab@pec.minambiente.it
- Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile: prof. Enrico Giovannini  
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
- Presidente della Commissione di Valutazione Ambientale VIA e VAS  
cress@pec.minambiente.it
- Presidente della Regione Lombardia: avv. Attilio Fontana  
presidenza@pec.regione.lombardia.it
- Presidente della VI Commissione Ambiente e Protezione civile della Regione Lombardia  
protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it

**OGGETTO:** aeroporto “Il Caravaggio” – Orio al Serio (Bergamo)

Oggi, in Europa e nel mondo, si è fatta strada la convinzione che la tutela dell’ambiente è questione urgente e prioritaria. Non a caso anche il Recovery Plan, predisposto dalla UE per favorire la ripresa economica del nostro Paese, impone di destinare una parte significativa degli aiuti alla Green Economy. Infatti tra le missioni previste, il Piano annovera la rivoluzione verde, la transizione ecologica e la realizzazione di infrastrutture per una mobilità sostenibile. Anche a livello nazionale ci sembra di percepire l’intenzione di un “cambio di passo” a favore di una politica razionale e lungimirante, come comprova l’istituzione del nuovo Ministero per la transizione ecologica.

La tutela dell’ambiente comprende anche la pianificazione del sistema aeroportuale nazionale, che finora è stata caratterizzata da una visione frammentaria e campanilistica, favorendo lo sviluppo di un numero eccessivo di aeroporti: nella Pianura Padana, area tra le più inquinate in Europa, ci sono numerosissimi scali, a poco più di 50 Km uno dall’altro. La realtà italiana differisce sensibilmente da quella di gran parte dei Paesi europei, dove si è creata un’organica rete di hub, atti a concentrare il traffico aereo in modo razionale e collocati in aree idonee, cioè lontane dai centri abitati e quindi tali da non distruggere la vivibilità delle aree residenziali. Nel nostro Paese, l’esplosione dei voli low cost ha invece trasformato gran parte dei city airport preesistenti in scali di grandi dimensioni, dove centinaia di decolli e atterraggi giornalieri compromettono la vivibilità delle città che li ospitano, eludendo spesso i decreti che ne regolamentano l’attività. (Vedasi quanto la nostra Associazione ha rilevato nelle sue osservazioni alla VIA per il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 e relative integrazioni: <https://va.minambiente.it/it->

[IT/Oggetti/Documentazione/6874/9613?pagina=18](https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6874/9613?pagina=18) e ancora <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6874/9613?Testo=&RaggruppamentoID=129#form-cercaDocumentazione> di cui allegiamo alla presente il Focus point (all. 3) e le slides (all. 4)).

E' ormai improcrastinabile che lo sviluppo sostenibile si traduca in realtà concreta e non rimanga soltanto un concetto astratto: è tempo di dare veramente la priorità alla tutela dell'ambiente, ponendo in primo piano il rispetto dei diritti dei cittadini e la salvaguardia del territorio. Fino ad ora ciò non è mai accaduto a Bergamo, il cui aeroporto, che dista solo 3 Km (in linea d'aria) dal centro della città è divenuto il terzo scalo italiano per volume di traffico, nonostante fossero stati indicati precisi limiti alla sua crescita e creati tutti i presupposti affinché ne fosse garantita la compatibilità ambientale. Il quartiere cittadino in cui viviamo, Colognola, nell'ultimo decennio è stato stravolto dallo sviluppo enorme del traffico aereo del "Caravaggio": più di un centinaio di aerei al giorno sorvolano a bassa quota le nostre case e il rumore è così assordante da minare l'equilibrio psicofisico delle persone e far temere per la loro salute. Nonostante la presenza in loco di numerosi siti sensibili, (tra cui 5 scuole con 2.000 presenze quotidiane, 2 RSA e una casa per disabili) la rotta di decollo attraversa in pieno l'area residenziale, con inevitabili rischi per la popolazione e con una quotidianità che sarebbe inaccettabile in ogni paese civile. La terribile esperienza della pandemia, che ha stravolto la nostra vita, ha avuto per noi un unico risvolto positivo: il diradarsi del traffico aereo ci ha fatto riscoprire un quartiere tranquillo e vivibile, come era prima che l'aeroporto lo distruggesse. Non va inoltre sottovalutato che ogni decollo aereo genera ricadute di gas di scarico pari circa a quelle emesse da 60 TIR. E questo su una città che deprecabilmente vanta il triste primato europeo per incidenza di morti da "particolato".

In realtà, al fine di garantire la compatibilità ambientale dello scalo, il Decreto di VIA 2003 prevedeva numerose prescrizioni che tuttavia sono state per la gran parte disattese e anzi è stato permesso lo sviluppo esponenziale del traffico aereo che ha stravolto la vivibilità di numerosi quartieri cittadini, con gravissime ricadute a livello di inquinamento, soprattutto acustico. Persino un progetto di per sé sostenibile, come il collegamento ferroviario Bergamo-Orio, rischia di tramutarsi in un'ulteriore violenza nei confronti del territorio, spaccando in due parti un quartiere e sconvolgendo una vasta area urbana, a livello di vivibilità e viabilità preesistente e potrebbe mal celare il perseguimento di un ulteriore incremento deregolarizzato del traffico aeroportuale (in vista delle Olimpiadi del 2026).

Le istanze dei cittadini, da sempre impegnati per tutelare i loro diritti a salute, sicurezza e qualità di vita, sono sempre rimaste inascoltate, persino dopo i due ricorsi al TAR di Brescia (Sentenza del 15/07/2013, N. 00668/2013 Reg. Prov. Coll. – N.00315/2011 Reg. Ric.) e al Consiglio di Stato (Sentenza del 12/03/2015, N.01278/2015 Reg. Prov. Coll. – N. 01986/2014 Reg. Ric.) che hanno riconosciuto le ragioni della popolazione e hanno imposto l'attivazione della procedura di VAS e la partecipazione dei cittadini, come presupposto indispensabile per definire la zonizzazione acustica aeroportuale. Essa ha un'importanza molto rilevante, perché da tale classificazione dipende la tutela o lo stravolgimento della realtà urbana preesistente. Sono proprio le Istituzioni a dover salvaguardare la residenzialità dei territori amministrati, senza sacrificarla in nome di meri interessi economici. Finora, chi di dovere non ha mai provveduto alla delocalizzazione delle strutture residenziali più afflitte dall'inquinamento acustico e atmosferico, nonostante l'operazione fosse prevista nelle prescrizioni del Decreto VIA 2003.

La recente pubblicazione sul sito del Ministero per la transizione ecologica della delibera della Regione Lombardia n°XI/ 3657 del 13 ottobre 2020 (<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6874/9613?Testo=&RaggruppamentoID=189#form-cercaDocumentazione>), ci fa temere che si voglia autorizzare il nuovo PSA 2030 del Caravaggio, ancor prima di completare la procedura di VAS e di aver ottemperato a tutte le prescrizioni imposte dal Decreto n. 677/2003. Ulteriore preoccupazione è data dal fatto che i vincoli previsti dalla delibera citata sono meno restrittivi ed incisivi rispetto a quelli imposti dalla VIA 2003, le cui prescrizioni erano state suggerite dalla stessa Regione

Lombardia che, per decreto, era l'ente preposto al monitoraggio e al controllo dello sviluppo dello scalo. L'esponentiale crescita del Caravaggio ed il superamento dei limiti previsti fanno pensare che tale attività di vigilanza sia venuta a mancare.

Che valore hanno Decreti e prescrizioni se vengono continuamente disattesi e se le sentenze passate in giudicato non vengono rispettate per anni? Che credibilità potremo attribuire alle nuove prescrizioni, dal momento che gran parte di quelle precedenti non sono state rispettate? (Per informazioni più precise, vedasi allegato 3)

Questo è il momento di un reale cambio di passo: anche i piani aeroportuali non possono più essere meri enunciati di buoni propositi, ma strumenti vincolanti per realizzare uno sviluppo sostenibile. Attualmente, nel nostro Paese ci sono stati segnali contraddittori: da una parte è stata riconosciuta la legittimità della riduzione dei movimenti aerei a Ciampino, per garantire la compatibilità ambientale; dall'altra parte è stato autorizzato l'ulteriore sviluppo degli scali di Treviso e Parma dove, come a Bergamo, non mancano le criticità ambientali. Temiamo quindi che si continui a perseguire una politica di moltiplicazione degli scali, situati in prossimità di aree urbane, anziché realizzare un progetto organico, teso a coniugare le necessità del traffico aereo con la salvaguardia dei territori e della popolazione.

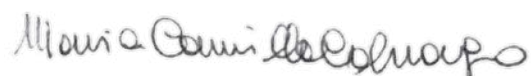
Auspichiamo che il nuovo Governo delinei strategie e politiche a lungo termine che traducano in realtà quella Green Economy che il Recovery Plan persegue ed impone; ci auguriamo veramente che il nostro Paese ponga al centro di ogni suo progetto la salute e la sicurezza dei cittadini, nonché la tutela dell'ambiente.

Chiediamo con forza che lo Stato garantisca un reale controllo sulla realtà aeroportuale bergamasca, dove spesso gli interessi economici hanno prevalso su tutto. Chiediamo che si completi al più presto la procedura di VAS e sia garantita ai cittadini la partecipazione alle scelte che saranno operate. Chiediamo che gli apparati di controllo (c.d. "centraline per il monitoraggio dell'inquinamento acustico") vengano sottratti alla competenza delle società aeroportuali e affidate ad ARPA, come organismo terzo. Inoltre il nuovo PSA 2030 dovrà indicare con chiarezza i limiti che il traffico aereo deve rispettare per non arrecare danni al territorio ed ai cittadini; il nuovo decreto di VIA dovrà imporre prescrizioni vincolanti e non peggiorative rispetto a quelle della VIA 2003.

La risposta a tali quesiti sarà fondamentale per la comunità locale e nazionale: potrà porre le basi per una vera salvaguardia dell'ambiente, oppure apparirà come una resa nei confronti degli interessi economici. Le responsabilità delle scelte che saranno operate dureranno nel tempo e non si cancelleranno: il Paese sarà chiamato a render conto del suo operato alle future generazioni.

Con la speranza che i nostri suggerimenti siano accolti con la dovuta attenzione, porgiamo distinti saluti.

Associazione "Cognola per il suo futuro a.p.s."  
Maria Camilla Colnago  
(Presidente)



Allegati

All. 3 - Focus point

All. 4 - Osservazioni e documenti su slides