

ASSOCIAZIONE “COLOGNOLA PER IL SUO FUTURO a.p.s.” **Rep. n. 3096**

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

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

Procedura di VIA per l'aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4217) - Osservazioni riferite alle integrazioni volontarie presentate dal Proponente e pubblicate il 25.6.2021.

La lettura delle ultime integrazioni presentate dal Proponente ha molto deluso i cittadini: gran parte delle loro osservazioni sono rimaste senza risposta e anche la versione finale del piano non assicura a molti quartieri di Bergamo quella vivibilità che ogni paese civile dovrebbe garantire alle proprie aree residenziali.

Consapevoli che la procedura di VIA per il Caravaggio non è una mera formalità ma un'operazione complessa, finalizzata a contenere i danni ambientali che il traffico aereo inevitabilmente comporta, abbiamo impiegato tempo e risorse preziosi per segnalare criticità, inadempienze, incongruenze e arbitrarie interpretazioni delle normativa vigente. Anche se le nostre parole, finora, sono rimaste inascoltate e l'avanzamento dei lavori nel sedime aeroportuale ci fanno temere che le decisioni siano già state prese, continuiamo a sperare che nel nostro Paese ci sia spazio per un nuovo modello di sviluppo e che la decantata riconversione ecologica possa concretizzarsi al più presto, nel pieno rispetto dell'ambiente e dei diritti dei cittadini.

In termini ambientali, il prezzo che Bergamo deve pagare per la presenza del terzo scalo italiano a soli tre chilometri (in linea d'aria) dal suo centro storico è decisamente troppo elevato: la vivibilità dei quartieri a sud della città è pesantemente compromessa dall'inquinamento acustico che mina l'equilibrio psicofisico di migliaia di persone e compromette la loro salute; il rischio di incidente aereo preoccupa le aree sorvolate dalle rotte, dove sono localizzati numerosi siti sensibili; la concentrazione di una molteplicità di attività commerciali in prossimità dello scalo e il traffico veicolare indotto dallo stesso contribuiscono a peggiorare l'inquinamento atmosferico di una delle aree più inquinate d'Europa.

Nel 2003 il Decreto interministeriale di VIA n. 677 aveva creato tutti i presupposti per salvaguardare l'ambiente e la città dai danni prodotti dal traffico aereo: il Caravaggio avrebbe dovuto assumere le caratteristiche di un *city airport*, con funzioni di mero supporto (nei mesi estivi) agli aeroporti milanesi e con un'operatività prevalente nel settore cargo, che avrebbe concentrato la sua attività nel periodo notturno e sulle aree non urbanizzate ad est dello scalo. La città avrebbe dovuto essere salvaguardata, per la sua elevata densità abitativa e la presenza di numerosi siti sensibili, tra cui scuole e ospedali frequentati ogni giorno da migliaia di persone.

L'arrivo dei voli low cost ha purtroppo stravolto qualsiasi previsione: tutti i limiti ed i vincoli imposti con la VIA 2003 sono stati ignorati (vedasi “*Focus point sul Caravaggio* - Allegato 3 delle nostre osservazioni alla VIA) e il Caravaggio ha posto una pesante servitù sulla città. Purtroppo le Amministrazioni cittadine che si sono succedute nel tempo, anziché attenersi alle indicazioni della Regione Lombardia, che aveva raccomandato di non concedere nuove concessioni edilizie nelle aree sorvolate, hanno autorizzato importanti costruzioni proprio nelle zone in questione e hanno cercato di contenere i danni modificando le rotte sulla città. Il che ha creato pericolose tensioni tra i

quartieri e compromesso il fragile equilibrio tra aeroporto e territorio, che ha avuto il suo epilogo nelle sentenze del TAR (nel 2013) e del Consiglio di Stato (nel 2015), che hanno riconosciuto le ragioni dei cittadini e annullato la zonizzazione acustica aeroportuale (che aveva trasformato l'intero quartiere Colognola da zona residenziale ad area di rispetto aeroportuale). Nonostante i numerosi impegni presi dai politici locali, la VAS per una nuova zonizzazione acustica aeroportuale (imposta dalle due sentenze) ha avuto inizio solo nel 2018 e non si è ancora conclusa, anche se l'*approccio equilibrato* sembra essere il driver che ne guida i lavori, per coniugare le necessità economico-produttive dello scalo con le istanze ambientali e le richieste dei cittadini, che giustamente rivendicano il "*preuso del territorio*". In questi anni le loro case, frutto di enormi sacrifici, hanno perso gran parte del loro valore e chi ci vive è consapevole dei gravi rischi che minano salute e sicurezza.

Con spirito collaborativo e con la semplicità che inevitabilmente caratterizza le osservazioni dei cittadini, vogliamo comunque offrire il nostro contributo, presentando le seguenti nuove osservazioni.

1 – Mancata ottemperanza alle prescrizioni del Decreto interministeriale di VIA n. 677/2003

L'aeroporto Caravaggio non ha iniziato la sua attività nel 2015; esso è attivo da 50 anni e la sua compatibilità ambientale fu riconosciuta nel 2003, con il decreto interministeriale di VIA. Già allora le criticità ambientali del territorio bergamasco erano significative e le preoccupazioni per lo sviluppo di un aeroporto erano state sintetizzate nella seguente raccomandazione: *«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»*. Nella VIA 2003 furono infatti riprese tutte le prescrizioni e raccomandazioni della Delibera della Regione Lombardia n. 12564/2003 e del suo Allegato A, di cui i Ministeri chiesero espressamente l'ottemperanza.

Limiti alla crescita dell'aeroporto di Orio al Serio erano stati previsti anche nella Conferenza dei servizi del 29/9/2004: nel verbale redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si legge: *"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"*.

Purtroppo, gran parte dei vincoli, limiti e prescrizioni del Decreto citato è stata ignorata; l'attività dell'aeroporto è aumentata in modo esponenziale, superando qualsiasi previsione, in un contesto ambientale le cui criticità si sono pesantemente aggravate.

La situazione è singolare, perché le prescrizioni dei Decreti interministeriali che concludono le procedure di VIA non sono semplici raccomandazioni, ma precisi vincoli posti a tutela dell'ambiente e della cittadinanza. Il rispetto è demandato a precisi organi istituzionali, all'uopo individuati. La giurisprudenza conferma che, nel nostro ordinamento giuridico, la semplice presentazione di un nuovo masterplan non può invalidare norme "precettive" interministeriali.

Inammissibile, quindi, confrontare la situazione reale del 2015 (con dati ben al di sopra di quelli previsti dalla VIA e perciò non autorizzati) con quella ipotizzata al 2030 e non considerare invece, come punto di partenza, i limiti al 2015 indicati dalla VIA 2003. La conclusione del Master Plan, secondo cui il numero delle persone esposte all'inquinamento acustico si ridurrà del 65%, è perciò falsata dalla non correttezza dei dati comparati.

La realtà dei fatti mostra numeri ben diversi: il Decreto VIA n. 677 prevedeva e autorizzava solo 2.673 persone esposte al rumore superiore ai 60 decibel; la configurazione ottimizzata ne prospetta

4.950, quindi 2.277 in più di quelle autorizzate al 2015. Il che significa che **l'impatto dell'inquinamento acustico sulla popolazione aumenterà dell'85,2%** (calcolato come rapporto di 2.277/2.673). L'attendibilità della previsione del numero degli esposti (pari a 4.950 persone) è comunque tutta da verificare, perché condizionata dall'utilizzo di aerei di nuova generazione, sulla cui efficienza e sicurezza poco si sa; sarebbe quindi superficiale basare decisioni tanto importanti sul generico impegno di un vettore aereo.

L'esperienza passata, sicuramente fallimentare, potrebbe indurre i decisori ad una maggiore cautela in merito: un PSA dovrebbe basarsi sull'attuale composizione della flotta aerea e solo al verificarsi delle condizioni ipotizzate, potrebbe essere valutato un incremento dei volumi di traffico.

Accettando come parametri di valutazione dati non corretti, si perde ogni riferimento e di fatto si autorizza tacitamente qualsiasi scostamento delle previsioni che si potrà verificare anche nel prossimo futuro. Che attendibilità può avere il Piano al 2030, se quello precedente non è stato rispettato? E' come se si chiedesse la concessione per edificare un palazzo di 5 piani e poi lo costruisse abusivamente di 8 piani. La credibilità del costruttore, all'atto della richiesta di una nuova concessione, non potrebbe che essere nulla.

L'esempio calza perfettamente per l'aeroporto bergamasco: che attendibilità possono avere le iniziative che la società di gestione dice di voler attivare, quando gran parte degli impegni presi in passato non sono stati onorati? Ovviamente pesanti responsabilità gravano anche su chi avrebbe dovuto controllare l'osservanza delle prescrizioni. Se si continua ad attribuire al contenuto dei piani di sviluppo aeroportuale un puro valore indicativo, le procedure di valutazione ambientale che ne conseguono perderanno validità, diventando una mera formalità che non garantisce la reale salvaguardia dell'ambiente.

E' inevitabile chiedersi come possano essere reiterate situazioni illegittime, senza che ci siano operazioni di controllo e conseguenti sanzioni.

In considerazione del permanere delle criticità ambientali del territorio bergamasco e dal momento che la VIA 2003, per non pregiudicare il fragile equilibrio territoriale, aveva ribadito la necessità di individuare limiti allo sviluppo (poi quantificati dalla Conferenza dei Servizi 2004), **è evidente che il nuovo Piano di Sviluppo 2030 non dovrebbe essere peggiorativo rispetto al precedente.**

Se realmente esistono strumenti e tecniche che consentono di ridurre l'inquinamento acustico, quali ad esempio *“la gestione e distribuzione del traffico sulle diverse rotte”* (vedasi Documento Generale pag. 38) , perché non sono stati applicati anche in precedenza per rispettare le prescrizioni? Anche riguardo alle mitigazioni, che affidabilità possono avere le affermazioni contenute nel citato documento, dal momento che in passato esse sono state effettuate solo in minima parte?

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 (55 decibel), perché non si sono prontamente adottate le misure oggi proposte?

2 – Mancato completamento della VAS

Non va inoltre dimenticato che per l'aeroporto bergamasco **è in corso una procedura di VAS**, tesa *“a regolare sotto il profilo dell'emissione di rumore, l'attività dell'aeroporto in relazione alle altre zone circostanti per cercare di minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni”*. Essa è il presupposto indispensabile per attivare e autorizzare qualsiasi nuovo progetto, ma l'iter procedurale non è ancora completato. Infatti, pur avendo lo stesso scopo (difendere l'ambiente dall'impatto delle attività umane), VIA e VAS sono strumenti normativi con differenze significative: la prima valuta il rischio ambientale che un'opera può presentare; la seconda valuta invece piani e

programmi in fase di pianificazione e programmazione territoriale, per cogliere gli effetti che una serie di progetti può avere sul territorio stesso.

La Valutazione Ambientale Strategica risponde quindi alla necessità di analizzare il territorio nel suo insieme, per valutare in modo coordinato l'impatto sull'ambiente di più progetti insieme e si inserisce nel processo decisionale in una fase precedente rispetto alla VIA, quando è ancora possibile modificare le decisioni. Perché per il Caravaggio non si rispetta tale tempistica? Sarebbe un controsenso che l'autorizzazione di VIA al PSA 2030 precedesse il completamento della procedura di VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale, perché annullerebbe il valore della stessa valutazione strategica.

Nel nostro Paese è prassi consolidata che, finché non viene approvato un nuovo progetto (il PSA al 2030), resta in vigore il Piano di Sviluppo precedente (2003-2015). **Come è stato possibile stravolgere in modo così macroscopico il PSA autorizzato nel 2003, con effetti tanto devastanti per il territorio e per chi ci vive?** Chi ha autorizzato la trasformazione del city airport bergamasco nel terzo scalo italiano e nel più importante hub continentale di Ryanair?

L'esponentiale sviluppo del traffico aereo ha compromesso la vivibilità di vaste aree urbane; soprattutto il quartiere residenziale di Colognola (preesistente alla nascita dello scalo) è stato gravemente penalizzato e ridotto, nella realtà dei fatti, a zona di rispetto aeroportuale, benché non lo sia e non possa esserlo.

Infatti lo stesso 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. La zonizzazione non è una semplice trascrizione dell'impronta acustica, ma deve tener conto del **preuso del territorio** interessato: *“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”*.

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 50 decibel il limite oltre il quale sono accertati danni alla salute.
- Numerosi studi scientifici internazionali dimostrano che tale danno è significativo e tangibile.
- 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: 5 Istituti scolastici (un Istituto superiore con più di 1.200 alunni che per lo più vengono da altre zone e che si sommano ai residenti, una scuola media, una elementare e due scuole materne), due case di riposo e una residenza 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, finora si sia dovuto sempre adire alle vie legali.

3 – Studio epidemiologico

Nelle nostre osservazioni alle Integrazioni alla VIA per il PSA 2030 abbiamo sottolineato i gravi limiti e le numerose incongruenze dello Studio ATS. Ciò nonostante il Proponente insiste a sbandierarlo come unica prova che il traffico aeroportuale del Caravaggio non compromette la salute di chi vive nei pressi dello scalo e sotto le rotte.

Considerato che esistono decine e decine di studi, nazionali ed internazionali, che documentano i gravi effetti nocivi dell'inquinamento aeroportuale (lavori richiamati anche da ISPRA nelle sue osservazioni), sarebbe quantomeno singolare che si autorizzasse un progetto sulla base di un solo studio che si riferisce ad un periodo limitato e che non fornisce le dovute garanzie per la tutela della salute umana.

Anche le linee guida emesse nel 2018 dalla Divisione Europea dell'OMS evidenziano chiaramente gli effetti del traffico aereo sulla salute pubblica: i livelli di rumorosità da rispettare per non danneggiare la salute umana sono stati individuati in 45 decibel per il giorno e 40 per la notte. Come si potrà spiegare a migliaia di bergamaschi, che subiscono una rumorosità fino a 10 volte superiore alla soglia limite OMS, che l'inquinamento acustico prodotto sul loro territorio non compromette la loro salute?

Soluzioni a situazioni complesse come quella in esame non mancano: la Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) ne è un esempio. Vedasi quanto già scritto in merito nelle nostre precedenti osservazioni.

La nostra insistenza nel richiedere nuove ed accurate indagini deriva dal fatto che gli effetti sull'equilibrio psicofisico delle persone sono comunque 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.

Va inoltre considerato il fatto che, nella città di Bergamo, il traffico aereo non è l'unica fonte di rumore: il traffico veicolare e le attività antropiche hanno a loro volta una rilevanza 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 “

Anche la prospettata installazione di un potente radiofaro sul territorio cittadino è per noi fonte di grande preoccupazione per due principali motivi:

- poiché esiste già copiosa documentazione sugli effetti nocivi delle onde elettromagnetiche, interi quartieri potrebbero essere pesantemente penalizzati;
- nonostante l'impianto sia giustificato da motivi di sicurezza e dall'intento migliorare la gestione del traffico, temiamo invece che la finalità reale sia quella di poter gestire un ulteriore aumento del già intensissimo traffico aereo.

Speriamo di non dover prendere atto che nel nostro Paese il principio della massima precauzione non è stato ancora assimilato, nonostante la normativa vigente precisi che *“la migliore politica ambientale consiste nel prevenire gli effetti negativi legati alla realizzazione dei progetti anziché combatterne successivamente gli effetti”*. D'altro canto, tutelare la popolazione e l'ambiente è compito primario di ogni Stato, che deve trovare soluzioni accettabili per evitare di compromettere definitivamente il futuro del suo territorio.

4 – Inquinamento atmosferico

Il problema dell'inquinamento atmosferico è di stretta attualità ed è collegato alla più generale questione dei cambiamenti climatici e della necessità di contenere e ridurre le emissioni nocive, per preservare la vivibilità del pianeta. I mutamenti del clima si stanno già evidenziando con effetti devastanti in molti continenti: è quindi improrogabile la necessità di limitare anche le emissioni inquinanti del traffico aereo, con una più razionale combinazione dei trasporti terrestri e aerei.

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. L'esempio di Orio al Serio è tra i casi più eclatanti: la città di Bergamo rischia di essere sacrificata per favorire la crescita incessante dell'aeroporto e degli interessi economici relativi.

Considerato, come già detto, che la Pianura Padana è una delle aree più inquinate d'Europa, è facile immaginare l'ulteriore danno prodotto dall'incessante incremento del traffico aereo. Le strategie

adottate per valutare tale danno appaiono come un modo per minimizzare il problema: non riteniamo corretto che l'analisi comparata per misurare l'inquinamento prodotto dal Caravaggio abbia come riferimento delle centraline della stessa Provincia di Bergamo, localizzate a loro volta in zone notoriamente ad alto inquinamento atmosferico.

5 - Parere della Regione Lombardia

Nel 2003, in occasione della procedura di VIA per autorizzare lo sviluppo del Caravaggio, La Regione Lombardia aveva assunto un atteggiamento di estrema cautela e attenzione alle ricadute del traffico aereo, al fine di salvaguardare il territorio e preservarne la sua vivibilità. La Regione aveva indicato precise prescrizioni per non compromettere il fragile equilibrio tra aeroporto e ambiente. Il Ministero dell'Ambiente aveva recepito integralmente tali richieste e affidato alla stessa Regione il compito di monitorare il rispetto dei vincoli imposti.

Abbiamo già ampiamente documentato nelle precedenti osservazioni il mancato rispetto delle prescrizioni imposte e l'assenza di un adeguato controllo e monitoraggio.

In merito al parere presentato dalla stessa Regione all'attuale procedura VIA, stupisce la poca accuratezza con cui si esprime un parere positivo al nuovo PSA 2030, che coinvolge gravemente un territorio che in precedenza la Regione aveva giudicato fragile nel suo rapporto con uno scalo, che era stato ipotizzato come un city airport e che sarebbe dovuto restare tale per non comprometterne la vivibilità.

Sembra quasi che nel suo ultimo parere la Regione Lombardia sia più attenta allo sviluppo dello scalo bergamasco e ai conseguenti vantaggi economici, piuttosto che alla tutela dei cittadini e dell'ambiente.

Conclusioni

In un periodo in cui una delle priorità del nostro Paese è costituita dalla transizione ecologica, volta alla tutela dell'ambiente e di chi lo vive, la popolazione è amareggiata dal fatto che nella realtà non si colgano ancora i segni dell'auspicato *cambio di passo* volto a tutelare i cittadini e garantire il rispetto dei loro inalienabili diritti a salute, sicurezza, vivibilità del territorio.

Il timore è che ancora una volta le “*rivoluzioni verdi*” e le decantate strategie ambientali restino solo sterili parole, subordinate ai soliti, prevalenti interessi economici.

Continuiamo a sperare che la Commissione VIA si attivi responsabilmente per “... *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 suggerito dai giudici del TAR e confermato dal Consiglio di Stato.

E' prassi giurisprudenziale consolidata che **la tutela del preuso del territorio è prioritaria rispetto a qualsiasi altra iniziativa**: nel caso in esame deve essere l'aeroporto ad adattarsi al contesto ambientale in cui opera; non può essere il territorio ad accettare lo sconvolgimento della realtà preesistente, in nome di altri pur legittimi interessi.

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, 29 luglio 2021

Ass. “*Colognola per il suo futuro a.p.s.*”

Il Presidente

M. Camilla Colnago

