

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

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

Alla c.a. del/la

- Ministero della transizione ecologica
IPP@Pec.minambiente.it
segreteria.ministro@pec.minambiente.it
segreteria.capogab@pec.minambiente.it

- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
dg.tf@pec.mit.gov.it.
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
segreteria.ministro@ pec.mit.gov.it

- Presidente della Commissione di Valutazione Ambientale VIA e VAS
cress@ pec.minambiente.it

- Direzione Generale ENAC
protocollo@pec.enac.gov.it
segreteria.dg@enac.gov.it

- ARPA Lombardia
arpa@pec.regione.lombardia.it
responsabile.trasparenza@arpalombardia.it

- Presidente della Regione Lombardia
presidenza@ pec.regione.lombardia.it
protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it

- Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile della Regione Lombardia
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

- Sindaco del Comune di Bergamo
sindaco@comune.bg.it
protocollo@cert.comune.bergamo.it
ass.ambientemobilita@comune.bg.it

- Presidente della Provincia di Bergamo
protocollo@pec.provincia.bergamo.it
presidenza@provincia.bergamo.it

- Prefetto di Bergamo
prefetturabergamo@interno.it
protocollo.prefbg@pec.interno.it

- Procuratore capo della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bergamo
procura.bergamo@giustizia.it
procuratore.procura.bergamo@giustiziacert.it

OGGETTO: appello alle Istituzioni per mitigare l'impatto ambientale dell'aeroporto "Il Caravaggio" sul territorio

Scriviamo questa lettera dal quartiere di Colognola (Bergamo), come appello alle Istituzioni che dovrebbero tutelarci, esasperati per le giornate difficili che siamo costretti a vivere a causa del traffico aereo. In molte fasce orarie, soprattutto la sera, i decolli si susseguono ogni due/tre minuti: è impossibile conversare, telefonare, guardare la televisione o anche semplicemente riposarsi. Il rombo degli aerei, che nel buio volano bassissimi e producono un rumore insopportabile, è l'unica colonna sonora che mette a dura prova il nostro l'equilibrio psicofisico e la nostra salute. Un vero e proprio incubo che dovrebbe finire entro le 23, ma che si protrae spesso fino a notte inoltrata, costringendoci a notti insonni. E' una situazione umanamente insostenibile.

Due anni di pandemia ci hanno devastato da molti punti di vista, eppure in questa drammatica situazione c'è stato un aspetto positivo, l'unico: il nostro quartiere era tornato ad essere silenzioso e vivibile come lo era in passato, prima che l'esponentiale sviluppo dell'aeroporto "Il Caravaggio" lo devastasse, snaturandone la condizione di quartiere residenziale, adatto alla vita, alla socialità, al riposo.

Esiste un'articolata normativa per la tutela dell'ambiente, ma nella nostra realtà essa è stata spesso disattesa e i cittadini sono stati costretti, loro malgrado, ad adire anche alle vie legali per veder riconosciuti i loro diritti. Nonostante l'esito favorevole di due sentenze (nel 2013 e 2015), nulla è cambiato: la procedura di VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale (imposta dal TAR e dal Consiglio di Stato) è iniziata con inspiegabile ritardo (nel 2018) e, al momento, l'unico documento ufficiale pubblicato sul sito del MITE è il Rapporto preliminare ambientale (RPA), il quale sottolinea che l'approccio semplificato (utilizzato nel 2010 per approvare la zonizzazione acustica aeroportuale) non era in linea con la normativa vigente, che presuppone un approccio equilibrato, capace di coniugare le istanze del gestore aeroportuale con quelle dei cittadini. Nelle sue recenti integrazioni alla VIA, ENAC (organo proponente del nuovo PSA 2030) ha purtroppo rimesso in discussione l'obbligatorietà della VAS e la necessità che tale procedura sia completata prima della VIA. Il nostro timore è che ancora una volta decreti, prescrizioni e sentenze rimangano sulla carta e le tanto decantate "rivoluzioni verdi" restino solo sterili parole, subordinate ai prevalenti interessi economici.

Grande la nostra incredulità e amarezza nel constatare che erano stati creati tutti i presupposti per assicurare la compatibilità ambientale del "Caravaggio". Nel 2003, sulla base di previsioni (contenute nel Piano di Sviluppo Aeroportuale - PSA 1997 e 2001) che contemplavano un impatto ambientale molto meno invasivo di quello attuale, il Decreto interministeriale di V.I.A. n. 677 aveva infatti autorizzato lo sviluppo dello scalo a condizione che fossero rispettate precise prescrizioni e raccomandazioni, tra cui la precisazione «... Per lo scenario al 2015 anche con l'incremento di traffico ipotizzato lo sviluppo dell'area interessata dalle curve isofoniche avviene principalmente in direzione est verso i comuni di Grassobbio, Seriate e Bagnatica ed in minima parte ad ovest verso Colognola» (p. 23, S.I.A. del PSA 2001) e ancora "Colognola non interferita".

Contrariamente a quanto autorizzato, dal 2009 il nostro quartiere è interessato da un pesante traffico aereo, con un impatto acustico di area da intorno aeroportuale. E' evidente che qualcosa non ha funzionato: da più di un decennio l'80% dei decolli avviene sulla città di Bergamo. Nei mesi estivi del 2019 una media di 120 aerei al giorno ha sorvolato le nostre case, (con picchi giornalieri di 150 velivoli) di cui almeno 50 nelle ore serali. In questi ultimi mesi, con la ripresa del traffico aereo, l'esperienza si sta ripetendo.

Purtroppo il nuovo PSA 2030 (e successive Integrazioni pubblicate sul sito del MITE) prevede ulteriori incrementi nei volumi di traffico e, pur prospettando un contenimento del rumore per effetto di un futuro, ipotetico rinnovo della flotta aerea, appare poco preciso nel definire gli scenari futuri. Nella "Relazione generale" al PSA 2030 (p. 64) ENAC scrive: «... per una compiuta e positiva analisi di sostenibilità degli impatti da parte degli organi competenti, le stesse potenzialità espresse dall'infrastruttura potranno ulteriormente essere indagate di concerto con il Territorio, con lo scopo di ricercare ulteriori ottimizzazioni in merito alla tipologia di aeromobili, gestione del traffico, rotte e procedure anti-rumore, la cui evoluzione è in continuo divenire e che permettano di definire ulteriori minimizzazioni possibili degli impatti attesi».

Queste parole confermano che quanto ipotizzato nel PSA 2030 potrà essere facilmente modificato e implementato, proprio come già successo in passato. I consistenti investimenti degli ultimi anni rafforzano i nostri timori e rendono più consistente l'ipotesi che ci sarà un ulteriore incremento del traffico.

Drammatico, comunque, lo scenario prospettato per il 2030: in tutti i giorni dell'anno, ci sarà un movimento diurno ogni 4 minuti e uno notturno ogni 20 minuti! Tali valori medi, di per sé preoccupanti, non riescono a prefigurare la situazione che si potrà creare nei mesi estivi, quelli con maggior traffico.

Nel 2019, l'inquinamento acustico nei quartieri cittadini di Colognola e Campagnola ha già toccato picchi oscillanti tra 63 e 65 decibel LVA. Anche in questo caso i dati non permettono di comprendere pienamente la realtà vissuta dalla popolazione, considerato che ad ogni decollo si toccano picchi di rumore di 80-90 decibel, che si susseguono anche a 2-3 minuti uno dall'altro, provocando gravi ripercussioni sul sistema nervoso delle persone.

In merito agli effetti dell'inquinamento aeroportuale sulla salute, è necessario precisare che su richiesta della popolazione è stato effettuato un studio epidemiologico dall'ATS Bergamo, i cui risultati però presentano molti limiti per la discutibilità dei criteri utilizzati per l'analisi (vedasi in calce uno stralcio delle Osservazioni fatte dalla nostra Associazione per la procedura di VIA per l'aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4217) che elencano i principali limiti dello studio epidemiologico di ATS Bergamo).

La drammaticità della situazione bergamasca è acuita dal fatto che quasi tutto il traffico in decollo dal "terzo scalo italiano" continua ad essere concentrato su un'unica rotta, che attraversa in pieno il nostro quartiere di Colognola, vittima sacrificale di una città che gode delle esternalità positive dell'aeroporto ma che ha scelto di caricare su un solo quartiere cittadino tutti gli oneri del traffico aereo, per cercare di contenere il malcontento della popolazione.

Questi nostri timori paiono trovare conferma nel fatto che all'interno della Commissione aeroportuale del Caravaggio le decisioni sono spesso state determinate più da valutazioni di tipo politico che dal rigoroso rispetto della normativa: nel 2010 essa ha approvato la zonizzazione acustica aeroportuale basandosi su uno scenario frutto di mediazioni politiche e non corrispondente a quello di minimo impatto; nel 2016 ha rigettato la proposta di una sperimentazione che prospettava la riduzione degli esposti di ben 3.200 unità; nel 2017 una nuova sperimentazione è fallita, formalmente perché le rotte (nonostante fossero state avallate da ENAV ed ENAC) erano difficilmente volabili dai vettori, ufficiosamente perché avevano esteso il malcontento. Anche nel 2018 la Commissione autorizzò l'ennesima sperimentazione, che non fu riconosciuta tale neppure da Arpa (ente che cercò di valutarne i risultati), sia perché le rotte non furono rispettate, sia per il breve periodo di tempo in cui fu applicata. Ai vettori non furono comminate sanzioni perché, in fase sperimentale, Enac non lo ritenne necessario. Anche tale tentativo si concluse quindi con un nulla di fatto, concretizzando i timori scritti nel SIA del PSA 2015, dove (a 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."*

Considerata l'esperienza del passato, le preoccupazioni dei cittadini di Colognola aumentano giorno dopo giorno: per questo motivo **rivolgiamo un accorato appello alle Istituzioni affinché trovino soluzioni atte a garantire i nostri diritti a salute e sicurezza**, che sono gravemente compromessi e che invece dovrebbero essere tutelati perché nella normativa nazionale ed internazionale **ci sono tutti gli strumenti per salvaguardare la residenzialità e la vivibilità del quartiere cittadino**.

In un momento, come quello attuale, in cui la transizione ecologica e l'attenzione per l'ambiente rappresentano la priorità assoluta, ci chiediamo come sia possibile che le Istituzioni restino in silenzio, permettendo uno stravolgimento così macroscopico della realtà ambientale bergamasca e la cancellazione dei diritti fondamentali di una cittadinanza che vorrebbe continuare a credere nel valore delle leggi e nel ruolo delle Istituzioni.

La soluzione al problema non può essere rappresentata da semplici interventi di facciata. La flessibilità e l'incertezza nella distribuzione di decolli/atterraggi, la costruzione di piste ciclabili intorno al sedime aeroportuale, la piantumazione di alcune aree, la certificazione verde di particolari procedure

operative, appaiono come mere operazioni di greenwashing e lasciano intatta la sostanza dei problemi. Questi possono essere risolti in modo definitivo solo con il contenimento del traffico aereo e con la diversificazione delle rotte, che renderebbe più tollerabile l'impatto sulle zone attualmente più devastate.

Nella speranza che questo nostro appello sia recepito in tutta la sua gravità e trovi la dovuta attenzione, porgiamo distinti saluti.

Associazione "Cognola per il suo futuro a.p.s."
La Presidente
M. Camilla Colnago

Stralcio delle Osservazioni fatte dalla nostra Associazione per la procedura di VIA per "Il Caravaggio"

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.

Ad integrazione delle osservazioni precedentemente inviate, l'associazione "Cognola per il suo futuro a.p.s." presenta i seguenti rilievi, in relazione a:

.....

Validità dello Studio epidemiologico ATS Bergamo

Con riferimento allo studio epidemiologico di ATS Bergamo del 2014 (e suo aggiornamento del 2018), rileviamo anzitutto che esso prende in considerazione un **periodo temporale ristretto**, in cui i movimenti aerei annui erano fino al 40% in meno rispetto ai 95.377 movimenti del traffico registrato nel 2019.

In particolare l'indagine epidemiologica ATS:

1 - riconosce che il rumore è un "*importante ed attuale problema ambientale e che il limite massimo stabilito dall'OMS è costituito da 55 dBA per il giorno e 40 per la notte, soglia oltre la quale sono accertati danni alla salute*". Ma il 10 ottobre 2018, a Basilea, l'OMS ha presentato ufficialmente le sue nuove linee guida, che abbassano ulteriormente i limiti sopra citati, al fine di ridurre gli effetti nocivi sulla salute. (www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2018/144-18/loms-presenta-le-nuove-linee-guida-sul-rumore)

2 - **non mette in dubbio la validità della letteratura scientifica nazionale e internazionale** (citando espressamente lo Studio SERA e lo Studio HYENA);

3 - precisa anzi che **la diversità dei risultati** per Orio al Serio "*potrebbe essere legata alla relativa giovinezza dell'aeroporto: impatti sulla salute dovuti all'esposizione al rumore nella popolazione più esposta potrebbero insorgere dopo un periodo di latenza di diversi anni, se non si adottano misure di mitigazione e di riduzione dell'esposizione...*";

4 - afferma che "**Alcuni risultati** di questo lavoro, in particolare i disturbi del sonno e l'annoyance, nonché il consumo di farmaci sedativi e per disturbi gastrici, appaiono comunque **indicatori di una risposta iniziale, ancorché reversibile, dell'organismo umano all'impatto dell'attività aeroportuale**". L'espressione "*risposta iniziale, ancorché reversibile*" induce ad un'ulteriore riflessione: tale *risposta iniziale* era riferita ad almeno 10 anni fa, quando il traffico aereo era molto meno intenso di oggi; la *reversibilità* dei disturbi rilevati può essere indotta dalla rimozione delle cause che li producono, ma se l'impatto persiste ed anzi si aggrava i danni possono diventare irreversibili. Infatti, secondo la letteratura medica e ATS, annoyance e disturbi del sonno (che sono *fortemente associati al rumore aeroportuale*) a lungo termine

possono portare a compromissione e scompensi del sistema cardiovascolare e del sistema nervoso.

La lettura integrale del lavoro fatto da ATS Bergamo (purtroppo solo sintetizzato nelle integrazioni alla VIA oggetto delle presenti osservazioni) evidenzia tuttavia i numerosi **limiti dell'indagine epidemiologica**, a volte riconosciuti esplicitamente nello stesso scritto, e relativi a:

1 - Area di studio

- Il più importante rilievo è costituito dalle **aree prese in esame** dalla indagine ATS-2014 relativa al periodo 2006-2011, che include zone (Lallio, Treviolo e Stezzano) dove il rumore è sempre stato largamente al di **sotto della soglia dei 60 decibel**: allargare il monitoraggio a tali territori significa di fatto “*annacquare*” i risultati;
- Riguardo al Comune di Bergamo, mentre lo studio ATS-2014 prendeva in considerazione solo i quartieri più impattati dal rumore aeroportuale, cioè Colognola e Campagnola, i successivi monitoraggi non hanno potuto “*avvalersi della possibilità di georeferenziare i residenti di Colognola e Campagnola e si è pertanto deciso di includere l'intero comune di Bergamo nelle aree in studio ...*” (cfr: Risultati relativi l'attività di monitoraggio sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell'aeroporto di Orio al Serio. Introduzione, materiali e metodi). La **modifica di tale criterio di indagine ha** indubbiamente dato meno significatività allo studio e ne ha **edulcorato i risultati**: i cittadini di Colognola e Campagnola costituiscono meno del 10% della popolazione complessiva della città di Bergamo.

2 - Modifica delle rotte

- Nel corso degli anni le rotte sulla città sono state modificate: fino al settembre 2009 i decolli avvenivano in linea con l'asse pista, seguendo la rotta 220; successivamente tutto il traffico è stato deviato sulla rotta TZO 044, che attraversa in pieno il quartiere di Colognola. Nei mesi estivi (maggio - ottobre) del 2017 e 2018 sono state effettuate due “*sperimentazioni*” e cercato di distribuire il traffico per il 50% sulla vecchia rotta (la 220 nel 2017 e la 220 new nel 2018) e per il restante 50% su una nuova rotta (PRNAV nel 2017 e NAV V2 nel 2018). L'insuccesso della sperimentazione, attribuito dalla stessa ARPA al fatto che le rotte realmente volate si discostavano da quelle nominali previste; ha concentrato nuovamente (dal 2019) tutti i decolli sul quartiere di Colognola, con il ripristino della rotta TZO 044 (e in minima parte della NAV V2). **Il cambiamento delle rotte nel tempo ha sicuramente compromesso la corrispondenza tra il campionamento utilizzato nelle indagini ATS e la popolazione realmente impattata.**

3 - Campionamento esaminato

- Nello studio ATS 2014 il **campione utilizzato** era costituito da 400 persone, delle quali il 41,5% appartenente ad un'area con rumorosità inferiore ai 60 dBA. Tale criterio ha sicuramente **influito sui risultati del lavoro**, dal momento che i danni psicofisici alla salute si manifestano in modo più evidente al di sopra dei 60 decibel, limite che caratterizza le aree di rispetto aeroportuali. Come si modificherebbero i risultati se si escludessero dal campione le persone che vivono sotto i 60 dBA? Considerato che i decibel si misurano secondo una scala logaritmica, passare ad esempio dai 55 ai 65decibel LVA significa decuplicare il livello di rumorosità.
- Circa il 50% del campione utilizzato riguardava persone in attività lavorativa che, presumibilmente, trascorreva gran parte della giornata al di fuori dell'area di residenza e quindi risentiva molto meno degli effetti dell'inquinamento acustico aeroportuale.
- I soggetti utilizzati come campione nell'indagine, pur appartenendo alla stessa area esposta, non necessariamente subivano l'inquinamento acustico nella stessa intensità, livello che varia in base alla specifica posizione ed alle caratteristiche dell'abitazione, quali la presenza di doppi vetri, la disponibilità di condizionamento estivo, la

collocazione degli edifici in posizione laterale piuttosto che perpendicolare rispetto alle traiettorie di decollo/atterraggio, ecc..

- Solo il 20% del campione aveva un'età inferiore ai 50 anni; ciò significa che il peso della fascia di popolazione più fragile e sensibile ai danni prodotti dall'inquinamento acustico (bambini e adolescenti) è stata considerata solo in minima parte.

4 - Patologie

- L'aver **allargato l'indagine a patologie tumorali** non specificatamente connesse all'inquinamento aeroportuale **ha sicuramente inciso sui risultati**; i tumori alla mammella ed al colon retto, ad esempio, non sono riconducibili all'inquinamento aereo, secondo la copiosa letteratura scientifica disponibile, che attribuisce a tali cause solo specifiche patologie quali ipertensione, danni al sistema cardiocircolatorio ed al sistema nervoso, che a lungo andare possono provocare infarti e ictus. Una indagine efficace dovrebbe essere più mirata anche a tale riguardo.

5 - Farmaci

- Lo studio ATS 2014 aveva evidenziato un **aumento del consumo di farmaci** nella popolazione esposta: *“Le analisi effettuate attraverso l'indicatore Prevalenza d'Uso (PU) hanno evidenziato la presenza di un contenuto eccesso di consumo di farmaci di classe A02 (disturbi gastrici) nell'area esposta rispetto all'atteso, sia per le donne che per gli uomini, in tutti gli anni considerati ... E' apparso altresì un moderato eccesso di consumo, variante tra il 10% ed il 13%, di farmaci di classe N (sedativi, ansiolitici, ipnotici, antidepressivi) nell'area esposta rispetto all'atteso, sia per le donne sia per gli uomini, in tutti gli anni considerati ...* Preoccupa il fatto che tali **dati siano ascrivibili al periodo 2006/2011** (cfr. pagg.65-96 del primo studio ATS), **cioè a dieci/quindici anni fa**, quando l'impatto del traffico aereo sulla popolazione era decisamente inferiore rispetto ad oggi.
- Pertanto, la situazione attuale dovrebbe essersi aggravata, eppure nei successivi monitoraggi del periodo 2012/2017, l'eccesso di farmaci del gruppo A non emerge ed anche l'eccesso prescrittivo evidenziato nel precedente studio per i farmaci del gruppo N sembra diminuire (cfr. Sintesi riassuntiva dei risultati relativi all'attività di monitoraggio sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell'aeroporto Caravaggio di Bergamo-Orio al Serio). A tale proposito, tuttavia, è necessario precisare che:
 - **i risultati** potrebbero essere **inficiati dal fatto che** - come già detto - per quanto concerne Bergamo **l'area di studio ha riguardato tutta la città e non solo i quartieri più impattati** di Colognola e Campagnola;
 - per ammissione della stessa ATS, **i dati** relativi al gruppo N non possono definirsi significativi e **possono essere messi in discussione** dal momento che *“soffrono di un problema di tracciabilità, in quanto sono generalmente prescritti in categoria C (quindi anche su ricetta medica “bianca”, non tracciabile all'interno delle banche dati del sistema farmaceutico regionale e nazionale). Le valutazioni qui rappresentate, pertanto, potrebbero soffrire dell'impossibilità di definire le reali prescrizioni effettuate e di ciò potrebbero risentire le stime di consumo locali”* (cfr. Risultati relativi all'attività di monitoraggio sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell'aeroporto di Orio al Serio – Introduzione, materiali e metodi)