

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a **COLNAGO MARIA CAMILLA**

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

Associazione “Colognola per il suo futuro a.p.s.”

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 – Aeroporto “il Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera

- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Vedasi Allegato n. 3

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

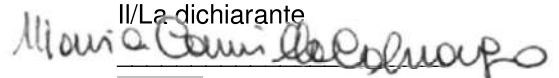
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Procedura di VAS per il Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M.31 ottobre 1997 - Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4029) - Osservazioni alla Proposta di Piano.

(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data Bergamo, 24 novembre 2022

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)

ALLEGATO N. 3

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

Spett.
Ministero della Transizione Ecologica –
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello sviluppo
va@pec.mite.gov.it

Procedura di VAS per il Piano di Zonizzazione acustica aeroportuale ex D.M.31 ottobre 1997 - Aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4029) - Osservazioni alla Proposta di Piano.

La Proposta di Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale (PPZAA) sembra finalmente attuare quell’“approccio pianificatorio” indicato anche nelle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato, come unica ed efficace metodologia per contemperare le esigenze dell’aeroporto con la salvaguardia del territorio e la tutela della salute pubblica.

Anche se con quasi 20 anni di ritardo, a nostro avviso, si sta concretizzando quanto previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2002 (PSA), autorizzato dal decreto VIA 2003, che prevedeva **tutti i quartieri di Bergamo al di fuori degli intorni aeroportuali**. Il ritardo con cui era stato predisposto il Piano di zonizzazione acustica aeroportuale del 2010 e la mancata applicazione dell’approccio pianificatorio avevano stravolto completamente le previsioni del PSA 2002, includendo il quartiere cittadino di Colognola nelle zone di rispetto aeroportuale e costringendo i cittadini ad adire le vie legali per difendere i loro diritti ed evitare il declassamento del rione.

In base a tali considerazioni l’attuale Proposta di Piano sembra rimediare agli errori del passato, riconoscendo la **priorità della difesa dell’ambiente e del territorio su qualsiasi altro interesse economico-produttivo** e applicando il **principio che «lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti [e che] esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l’efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell’Unione sia la tutela dell’ambiente»** (Regolamento UE n. 598/2014).

Auspichiamo pertanto che tale proposta non venga modificata nei successivi passaggi dell’iter di approvazione: declinare il concetto che la vivibilità di una città non può essere subordinata alle esigenze di un aeroporto è estremamente significativo e apprezzabile.

Il fatto che nessun quartiere di Bergamo risulti incluso negli intorni aeroportuali non elimina tuttavia i gravi disagi di una cittadinanza che sopporta da tanti anni livelli di rumorosità molto elevati, considerando che il rumore aereo va a sommarsi all’inquinamento acustico prodotto dalle numerose altre fonti di inquinamento acustico presenti in un’area urbana densamente abitata. Non dimentichiamo che quella giornaliera è una media di dati: i momenti della giornata con rumore accettabile si alternano a fasce orarie in cui l’inquinamento acustico è veramente insopportabile perché i decolli si susseguono ogni due/tre minuti. La media giornaliera non dà quindi l’idea di

quanto sia intollerabile il clima acustico la mattina presto o la sera (anche oltre le 23), soprattutto nel periodo estivo, quando il traffico aereo aumenta sensibilmente.

Lo scenario ottimizzato su cui si basa la PPZAA è sicuramente migliorativo rispetto alla situazione attuale e conferma quanto scritto da ENAC nella “Relazione generale (RG.01- pag. 64)” al PSA 2030: *«Ancorché i risultati ottenuti appaiano significativi ed esaustivi 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»*.

La ricerca di ulteriori ottimizzazioni in merito alla tipologia di aeromobili, gestione del traffico, rotte e procedure anti-rumore, si renderà sicuramente necessaria per produrre effetti positivi anche al di fuori delle zone di rispetto aeroportuale, poiché il traffico aereo insiste oggi su un territorio densamente abitato e ricco di siti sensibili, frequentati quotidianamente da migliaia di studenti e da centinaia di persone fragili ed anziane (ricoverate nelle RSA e nei centri per disabili), ai quali la normativa vigente garantisce il limite di rumorosità di 50 decibel Leq. Purtroppo la “base dati utilizzata per la zonizzazione (DUSAF) non permette di distinguere alcune tipologie di recettori sensibili, perché non possiede classi puntuali per definire case di cura, scuole e case di riposo.

La gestione del traffico e la diversificazione delle rotte non potrà comunque trascurare neppure il problema del rischio aeroportuale, la cui normativa è ancor più restrittiva rispetto a quella dell’inquinamento acustico. La rotta 220 (seguita fino al 2010) permetteva di limitare il rischio di incidenti alle zone in linea con l’asse pista e non richiedeva la valutazione dei rischi verso terzi. L’adozione della rotta TZ0 044 e successivamente della PRNAV ha comportato invece la duplicazione delle aree soggette a rischio aeroportuale: all’area standard, imposta dal Regolamento per la costruzione l’esercizio degli aeroporti, si è aggiunta la zona di **Third party risk assessment**. Inspiegabilmente, nel Piano di Rischio del Comune di Bergamo tale area di Risk assessment corrisponde ad un territorio disabitato, che non è quello realmente sorvolato e densamente abitato, dove insistono numerose strutture incompatibili (siti sensibili e altre attività ad elevato affollamento).

Il passaggio dalla teoria (Proposta di Piano) alla pratica (rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale) è fondamentale e presenterà sicuramente delle difficoltà. Ci preoccupa la sequenza degli step necessari per far sì che quanto ipotizzato sia effettivamente coincidente con la situazione di fatto. E’ ovvio che ciò richiede interventi seri, fattivi e tempestivi sia nella revisione delle modalità di volo e delle rotte che nella sostituzione della flotta aerea con velivoli più performanti. La trasformazione della PPZAA, per ora solo sulla carta, in situazione concreta e reale implica necessariamente rigore e severità nei controlli, con la possibilità di sanzioni per eventuali inadempienze. Non dimentichiamo che, in caso di mancato rispetto della Zonizzazione acustica aeroportuale, la normativa prevede anche, come extrema ratio, il contenimento del traffico aereo (D.M. 29/11/2000 e Regolamento UE 598/2014).

Speriamo comunque non si ripeta l’esperienza del passato, quando **monitoraggio e controllo** non sono stati effettuati adeguatamente e il traffico aereo è potuto aumentare a dismisura in un clima di sostanziale “deregulation”. Il controllo è il punto fondamentale su cui occorre insistere: la criticità del problema era già stata riconosciuta nel SIA 2002 (a pag. 17, si diceva: “– *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.”). La situazione attuale è però diversa da quella passata, sappiamo che oggi esistono centraline di nuova generazione (Tipo V) che permettono rilevazioni più precise e puntuali e consentono di individuare più facilmente eventuali procedure non corrette.

Anche nel PSA 2002 si ipotizzava, nel corso degli anni, una riduzione dell’impatto del traffico aereo sul territorio, da ottenersi mediante nuove modalità di volo e aerei più performanti. In effetti ciò non è mai accaduto: all’aumento del traffico aereo ha sempre corrisposto un incremento dell’inquinamento acustico e un ampliamento delle zone di rispetto aeroportuali. Gli errori del passato non possono e non devono essere ripetuti, soprattutto nella realtà attuale in cui l’attenzione all’ambiente è divenuta esigenza prioritaria e basilare.

E’ necessaria una forte vigilanza anche sulla sostituzione della flotta aerea che nella PPZAA costituisce una componente fondamentale. Ci risulta che i mezzi di nuova generazione, che potrebbero diminuire le ricadute acustiche del 40%, sono attualmente circa il 25%, ma l’effettiva riduzione dell’impatto acustico richiede il rinnovo dell’intera flotta. Auspichiamo che ciò avvenga nei tempi più brevi possibili, anche nel rispetto delle prescrizioni imposte dal Decreto VIA 2022 che condiziona l’ulteriore sviluppo dell’aeroporto e l’operatività dei vettori all’effettiva sostituzione dei velivoli con modelli più performanti .

Regole e controlli sono alla base di ogni strategia di sviluppo sostenibile: è necessario un reale cambio di passo rispetto al passato. Se si vuole realmente dare concretezza a quanto enunciato nel SIA riguardo a tutela della salute e salvaguardia dell’ambiente, **occorre una severa applicazione del piano proposto, che potrà dirsi veramente compiuto solo se prescrizioni e controlli** (previsti anche dal decreto VIA 2022) **garantiranno il rispetto delle regole e dei vincoli della zonizzazione pianificata.**

Concludendo aderiamo alla Proposta di Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale nella parte in cui esclude il quartiere di Colognola dalle aree di rispetto aeroportuale, fermo restando ogni diritto dell’Associazione per le altre parti del Piano.

Bergamo, 24 novembre 2022

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

Il Presidente

M. Camilla Colnago

