

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 COORDINAMENTO dei COMITATI E ASSOCIAZIONI DI QUARTIERE DI BERGAMO
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a IVANA CATTANEO in qualità di rappresentante del Coordinamento sopraindicato,

(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)

Procedura di VIA per l'aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATTM: 4217), Osservazioni al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015-2030 da parte del Coordinamento dei Comitati e Associazioni di quartiere di Bergamo, di Legambiente – Sezione Bergamo, di Italia Nostra – Sezione Bergamo, Associazione WWF – Bergamo-Brescia

(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

VEDI ALLEGATO

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 – Il testo delle Osservazioni alla procedura di VIA (**ID_VIP/ID_MATTM: 4217**) del Coordinamento Comitati e Associazioni di Quartiere di Bergamo condivise da Legambiente, Italia Nostra e WWF *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Bergamo, 10 dicembre 2018

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)

Oggetto: Procedura di VIA per l'aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo – Orio al Serio (ID_VIP/ID_MATM: 4217), Osservazioni al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015-2030 da parte del Coordinamento dei Comitati e Associazioni di quartiere di Bergamo, di Legambiente – Sezione Bergamo, di Italia Nostra – Sezione Bergamo, Associazione WWF – Bergamo-Brescia

La situazione dell'aeroporto di Orio al Serio e la proposta del Coordinamento dei Comitati e Associazioni di quartiere di Bergamo

La situazione ambientale del territorio bergamasco intorno all'area dello scalo di Orio al Serio è in continuo peggioramento. L'incessante crescita delle attività aeronautiche ha determinato, in questi ultimi anni, una forte compromissione della qualità della vita delle popolazioni limitrofe, per le rilevanti fonti d'inquinamento ambientale e per la sicurezza. Se l'**inquinamento atmosferico** costituisce la ricaduta più grave e **comporta documentati danni alla salute**, anche **quello acustico**, sia diurno che notturno, creando grande stress psico-fisico, **provoca patologie importanti**, come dimostrato da numerosi studi scientifici.

Un altro grave problema è costituito dalla sicurezza, poiché è noto che l'80% degli incidenti (dato relativo al traffico aereo mondiale) accade nelle fasi di decollo/atterraggio e il crescente sviluppo dello scalo, collocato in un contesto altamente antropizzato, aumenta la preoccupazione, (l'incidente accaduto il 4 agosto 2016 non ha avuto risvolti drammatici solo perché verificatosi di notte, con le strade pressoché deserte).

La continua crescita del "Caravaggio" appare governata solo da considerazioni economiche e non tesa a preservare la compatibilità ambientale, come invece prescriveva il decreto di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del 2003. Una popolazione di 150 mila abitanti rischia di veder subordinato il rispetto dei suoi diritti agli interessi prevalenti dell'aeroporto.

Se da una parte non si possono disconoscere i vantaggi procurati dal "Caravaggio" in termini di attività economiche e di occupazione, dall'altra parte appare imprescindibile commisurare il volume del traffico aereo con la necessità di salvaguardare il territorio, la popolazione, l'inalienabile diritto a salute e sicurezza.

Serve un tetto allo sviluppo incontrollato e incessante dello scalo: occorre operare una riduzione dei voli e ripristinare, nel rispetto delle norme italiane ed europee, i limiti di compatibilità ambientale già individuati nel decreto di VIA al fine di "preservare il fragile e delicato equilibrio tra aeroporto e territorio".

Purtroppo, il record di oltre 12 milioni di passeggeri nel 2017 è stato possibile solo disattendendo la normativa, cioè il PSA (Piano di Sviluppo Aeroportuale) del 2002 e il successivo decreto di VIA del 2003: i limiti indicati nei documenti autorizzativi sono stati ignorati e superati da tempo.

Attualmente la preoccupazione si è fatta ancora più forte, dal momento che sono in via di attuazione scelte decisive per il futuro del nostro territorio:

- **la procedura di Vas (Valutazione Ambientale Strategica) per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale è già iniziata e le scelte che saranno operate riguardo agli intorni aeroportuali avranno rilevanti ripercussioni su tutte le aree coinvolte;**
- **il nuovo PSA, per la cui approvazione è in corso la procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) presso il Ministero dell'Ambiente, ipotizza un ulteriore incremento del traffico aereo, a nostro avviso incompatibile con la tutela dell'ambiente e della popolazione.**

Contemporaneamente al controllo dello sviluppo e alla riduzione dei voli, è necessario porre in atto tutte le procedure per garantire la minimizzazione delle ricadute negative sull'ambiente e sulla popolazione:

- **individuando, in linea con quanto la legge impone, lo scenario di minimo impatto**, mediante una distribuzione delle rotte che suddivida equamente i disagi, affinché siano sopportabili per tutti. Su questi presupposti deve necessariamente basarsi la procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) già attivata per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, in modo che possano essere ridotti al minimo gli intorni aeroportuali e rispettate le preesistenti realtà abitative;
- **trasferendo i voli notturni, ma con la garanzia che ciò non si traduca in un aumento dei voli diurni.**

Solo su queste basi, nel rispetto delle leggi nazionali e comunitarie, si può individuare il limite entro il quale il traffico aereo è compatibile con la salvaguardia del territorio.

Riteniamo inoltre che la presenza dell'aeroporto in un'area così densamente abitata richieda **un costante monitoraggio dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed indagini epidemiologiche** sulla popolazione più esposta, che si protraggano nel tempo: attività di monitoraggio e di indagine che devono essere svolte in un contesto di totale trasparenza, indipendenza e partecipazione di cittadini.

In sintesi le nostre osservazioni

Pensiamo che debbano essere perseguiti simultaneamente i seguenti obiettivi:

1. Fermare la crescita e ridurre il traffico aereo;

- Ridimensionare il numero dei voli attuali e quelli previsti;
- Ripensare la distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti con una visione complessiva regionale e nazionale, al fine di giungere a soluzioni più razionali ed equilibrate, evitando l'attuale situazione di scali sottoutilizzati (come Montichiari e Malpensa) e altri cresciuti oltre i limiti della compatibilità ambientale (come il Caravaggio).

2. Ridurre l'impatto sulla popolazione ed evitare una distribuzione delle ricadute che penalizzi specifiche comunità di cittadini di tutto il territorio coinvolto;

- Ridistribuire le rotte affinché vengano ridotti i disagi, con particolare attenzione alle aree maggiormente penalizzate;
- Trasferire i voli notturni senza un aumento dei voli diurni;
- Fare in modo che nessuna area densamente urbanizzata e con siti sensibili diventi zona di rispetto aeroportuale.

3. Rendere operativo un organismo indipendente di controllo, garanzia e trasparenza costituito non solo dagli Enti e dalle Amministrazioni pubbliche interessate, ma anche dalla rappresentanza dei cittadini, che potranno avere in tal modo un ruolo attivo di partecipazione alle scelte relative al loro territorio.

Pensiamo che i tre obiettivi debbano essere sostenuti nel loro insieme e perseguiti contemporaneamente. In caso contrario l'effetto sarebbe solo la crescita delle contraddizioni, lasciando inalterato il processo di espansione non equilibrato e non rispettoso della vita dei cittadini.

Ad esempio la sola abolizione dei voli notturni o la sola distribuzione delle rotte, senza la limitazione e la riduzione della crescita, porterebbe ad un ulteriore aumento dell'inquinamento e ad un peggioramento delle condizioni di vita di un numero sempre più rilevante di cittadini.

Al contrario, la sola limitazione dei voli senza un riequilibrio del disagio discriminerebbe in modo ingiusto la popolazione coinvolta.

Pensiamo che la partecipazione del più vasto numero di cittadini attorno ad un programma comune che riduca le contraddizioni sia l'unica speranza per realizzare la compatibilità ambientale dell'aeroporto e per evitare che la vita della popolazione sia governata da puri criteri economici.

Ricordiamo anche a tutte le amministrazioni coinvolte la responsabilità di salvaguardare l'intero territorio e preservare un ambiente vivibile anche per le future generazioni.

Solo l'apporto collaborativo dei cittadini, che sviluppi un largo processo di partecipazione e preme per il coinvolgimento di tutte le amministrazioni interessate, può far prevalere una visione d'insieme equilibrata, nell'interesse di tutti.

Bergamo, 7 dicembre 2018

Coordinamento dei Comitati e Associazioni di quartiere di Bergamo

Legambiente – Sezione di Bergamo

Italia Nostra – Sezione di Bergamo

Associazione WWF Bergamo Brescia

