

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 di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto Nicola Cremaschi in qualità di legale rappresentante dell'Associazione Circolo Legambiente Bergamo

PRESENTA

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

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

Valutazione Impatto Ambientale Aeroporto "il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030

(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



LEGAMBIENTE
BERGAMO

Osservazioni VIA
Piano di Sviluppo aeroportuale
"Il Caravaggio" Bergamo - Orio al Serio

Il sottoscritto Nicola Cremaschi, _____ a nome e per conto del circolo di Bergamo dell'associazione "Circolo Legambiente Bergamo", CF 95008870164 portatrice d'interesse diffuso, nello spirito di collaborazione, nell'interesse generale e rispetto del territorio in cui viviamo, intende sottoporre le seguenti considerazioni da valutare come osservazioni alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale del "Caravaggio" di Orio al Serio.

Premessa:

Il PSA sembra scritto come se nell'intorno dell'aeroporto non abitasse nessuno e ci fossero solo delle strutture fisiche non delle persone.

Purtroppo, però, ci sono anche degli esseri umani e molti di loro stanno soffrendo già le conseguenze dello sviluppo per come è stato gestito fino ad oggi. La stessa ATS di Bergamo in uno studio recentissimo ha dovuto ammettere le conseguenze sulla salute umana dovuta all'aeroporto soprattutto per quelle persone più esposte durante la giornata.

La nostra **principale richiesta** è di porre un tetto chiaro, definito ed invalicabile al numero di movimenti che si possono sviluppare e delle regole ferree sugli orari di utilizzo dell'aeroporto.

Anche nella modalità di gestione delle infrastrutture è necessario applicare i principi base della democrazia e il rispetto dell'**art. 41 della Costituzione**: *l'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.*

Riteniamo, pertanto, che il limite di **68.500 movimenti previsti dal precedente PSA vada confermato** e che SACBO debba cercare soluzioni per lo sviluppo all'infuori della pista di Orio al Serio la cui compatibilità ambientale è stata ampiamente superata.

1) VAS zonizzazione acustica.

Al momento è ancora aperta la procedura di Valutazione Ambientale Strategica che, almeno a livello logico, dovrebbe essere documentazione propedeutica all'elaborazione di un Piano di Sviluppo Aeroportuale in quanto definisce i limiti dello sviluppo stesso.

Si ricorda che l'adozione della VAS è stata imposta dalla sentenza del **Consiglio di Stato** pronunciata nel 2015.

Risulta incomprensibile come si sia potuto elaborare il Piano di Sviluppo Aeroportuale senza tener conto di questa sentenza.

Di conseguenza si richiede che il PSA **venga respinto** in quanto mancante di uno dei documenti essenziali per la sua formulazione.

2) N. Movimenti.

Le previsioni di sviluppo del PSA sono già state contraddette dalla realtà.

Circolo Legambiente Bergamo
Via Ghislanzoni 37, Bergamo
www.legambientebergamo.it - info@legambientebergamo.it
legambientebg@pec.legambientebergamo.it
Codice Fiscale 95008870164

Nel 2017 sono stati raggiunti gli **86.113** movimenti, **12.336.137** passeggeri e le **125.948** tonnellate di traffico merci.

Le previsioni attuali per il 2018 parlano di 90.000 movimenti.

Secondo le stime di SACBO avremmo dovuto raggiungere **86.001** movimenti nel **2019** e **12.243.187** passeggeri nel **2020** a fronte di una diminuzione progressiva del traffico merci che invece è stabile.

Se saranno confermate le previsioni di **90.000** movimenti per il **2018**, saremmo già all'obiettivo previsto per il **2022/2023**.

Sacbo stima di raggiungere nel **2030** i **13.750.000** di passeggeri rispettando in questo modo il PNA Piano Nazionale Aeroporti.

Secondo le statistiche presenti sul sito di AssoAeroporti a **Ottobre 2018** i passeggeri totali di Orio sono stati **11.018.494**. Al 12 dicembre è stato annunciato il superamento dei **12.000.000** di passeggeri (<https://www.bergamonews.it/2018/12/12/orio-2018-gia-record-dato-lavoro-566-fornitori-45-bergamaschi/298019/>)

Negli ultimi due mesi è abbastanza prevedibile il raggiungimento dei **13.000.000** di passeggeri.

Le previsioni formulate da SACBO sono evidentemente sbagliate.

Il PSA necessita pertanto di una revisione complessiva sia nelle previsioni di sviluppo che nelle previsioni di impatto atmosferico e acustico.

Si richiede pertanto che il PSA **venga respinto** e che finché non sarà approvato il nuovo PSA venga confermato il limite tassativo di **68500** movimenti.

In subordine si richiede che il PSA venga riformulato tenendo conto della situazione reale riscontrata che, di fatto, contraddice le previsioni sul traffico merci e sul traffico passeggeri e che si riconsiderino le ricadute ambientali previste.

3) Realizzazione di nuove aree per la movimentazione delle merci

Guardando i disegni messi a disposizione non si capisce la volontà di creare delle aree per la movimentazione delle merci così grandi stante le previsioni (come abbiamo già precedentemente evidenziato evidentemente errati) formulate da SACBO stessa di dimezzare il traffico merci da qui al 2030.

Ci sono poi alcuni elementi del rapporto ambientale che vale la pena di sottolineare:

- La scelta di voler adeguare l'impiantistica di Pista 10 per poter permettere di raggiungere i 30 movimenti orari.
- La creazione delle piste di uscita rapida su pista 10.
- La frase *"Attraverso l'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) si è verificata l'effettiva sostenibilità dello scenario operativo individuato in funzione dei vincoli esistenti di spazio aereo data la vicinanza con lo scalo di Milano Linate. In via preliminare nel breve periodo sono state individuate quali fasce orarie per le quali è possibile adottare un modello operativo preferenziale per pista 10, anziché 28, quelle delle 23:00-24:00, 0:00-7:00 e 11:00-13:00"*

Da cui deriva che è piena intenzione di SACBO attrezzare Pista 10 per una maggiore operatività notturna.

Circolo Legambiente Bergamo
Via Ghislanzoni 37, Bergamo
www.legambientebergamo.it - info@legambientebergamo.it
legambientebg@pec.legambientebergamo.it
Codice Fiscale 95008870164

Inoltre la cronaca ci informa che il Ministero dello Sviluppo Economico ha deciso di promuovere Amazon come operatore postale giusto pochi giorni dopo l'inaugurazione del nuovo centro logistico di Amazon stessa in bergamasca.

Questi elementi fanno ipotizzare che esistano le condizioni per permettere SACBO a mantenere ed incrementare l'attività Cargo.

Si rammenta che gli aerei che decollano da Pista 10 passano sopra il fiume Serio e il Parco Regionale del Serio, area di alta qualità ambientale e che un aumento dei voli, soprattutto in fascia notturna, impatterebbe su fauna e flora in maniera significativa.

Si richiede pertanto di **avere dei chiarimenti** in merito a questa scelta e **un aggiornamento dei dati** contenuti nella VIA per quel che riguarda, in particolare, inquinamento atmosferico, rumore e impatto ambientale.

4) Aree verdi di inserimento paesaggistico

“L'obiettivo di incrementare il livello di servizio ai passeggeri viene perseguito anche attraverso la realizzazione delle aree verdi di inserimento paesaggistico (F) a riqualifica dei margini aeroportuali.”

Stupisce che l'obiettivo di realizzazione delle aree verdi di inserimento paesaggistico a riqualifica dei margini aeroportuali avvenga sacrificando buona parte delle aree verdi comprese nel perimetro aeroportuale con la realizzazione di edifici e percorsi che impermeabilizzeranno il suolo, in pieno contrasto con le direttive europee, nazionali e regionali sull'invarianza idraulica e sul consumo di suolo.

Considerato il sacrificio di suolo vergine **proponiamo** una compensazione 4 a 1: per ogni mq di suolo verde utilizzato, SACBO recupererà e bonificherà 4 mq di area edificata nelle prossimità dell'aeroporto ripristinandola a bosco o parco urbano accessibile alla cittadinanza.

5) Il percorso partecipativo

“SACBO ha sviluppato un percorso partecipativo coinvolgendo gli organi di governo degli Enti territoriali e delle Amministrazioni locali, in quanto, essendo questi l'esito del voto popolare, sono stati riconosciuti come espressione diretta delle collettività locali.

Nello specifico, sono stati interessati la Regione Lombardia e le Amministrazioni dei Comuni facenti parte della Commissione aeroportuale ex DM 31.10.1997.”

E' interessante notare come questo percorso partecipativo sia estremamente lontano rispetto a quanto elaborato dalla **Carta delle Città Europee per uno sviluppo durevole e sostenibile - Carta di Alborg** nel 1994. Ed è interessante notare come nemmeno le amministrazioni comunali, che pure sono tra i primi firmatari e promotori di questo documento, abbiano notato questa mancanza nonostante al loro interno operino le **AGENDE 21** e nonostante il fatto che grazie a questa adesione abbiano potuto accedere a contributi nazionali ed europei.

Ci pare pertanto opportuno chiedere che il **processo partecipativo venga riavviato** in un'ottica di reale coinvolgimento del territorio, degli stakeholder e dei cittadini.

6) Parcheggio di lunga sosta a servizio dell'aeroporto P5

Nell'ottica di evitare l'inutile consumo di suolo di un'area già fortemente antropizzata, si sollevano dei seri dubbi sull'opportunità di realizzare su terreno vergine una nuova area di sosta.

In particolare l'area individuata nasce dalla medievale canalizzazione del Torrente Morla al fine di irrigare alcune aree agricole nell'area sud di Bergamo creando, così, uno di quei “paesaggi minimi” tanto necessari per la definizione dei territori. Un semplice riscontro della particolarità di quest'area si può ottenere già con l'osservazione aereofotografica: il reticolo che balza all'occhio, affiancato da alberature autoctone è tipico tanto da ritrovarsi nella costruzione di alcuni paesi della bassa bergamasca ed in particolare di Comun Nuovo.

Circolo Legambiente Bergamo

Via Ghislanzoni 37, Bergamo

www.legambientebergamo.it - info@legambientebergamo.it

legambientebg@pec.legambientebergamo.it

Codice Fiscale 95008870164

Sacrificare ulteriormente questa tipologia di habitat con le sue specifiche storico-ambientali sarebbe fortemente lesivo dell'identità territoriale e della salvaguardia della stessa.

Premesso che:

- il 27 dicembre del 1253 l'allora podestà del comune di Bergamo, Bonifazio di San Nazario di Pavia, concede queste aree di proprietà comunale e descritte come appezzamenti prativi ad Aydo Grumelli, detto Aydino, che vi insedia il castello tutt'ora esistente attorno al quale si dispone il nucleo rurale di Campagnola e che al contempo sempre Aydo Grumelli dà avvio ad un'imponente opera di messa a cultura dei terreni posti a sud del borgo. (testo tratto da Longhi S.,1999, Il castello di Campagnola: proprietà e strutture materiali fra il XIII e il XIV secolo in Colmuto Zannella G. (a cura di) Territorio e fortificazioni, Quaderni dell'Ateneo di Scienze, Lettere e Arti di Bergamo, Edizioni dell'Ateneo, Bergamo)
- Si vien così delineando una ben precisa e particolare organizzazione territoriale che trae la sua ragione di essere dal vicino corso della Morla, che in questo tratto viene letteralmente sdoppiata dal lavoro dell'uomo che ha creato due distinti alvei, dal primo dei quali si ricava l'acqua per irrigare i campi, mentre nel secondo si fanno defluire le acque in eccesso che scolano dagli appezzamenti agricoli, Come conseguenza si è così formato un sistema idraulico di forma rettangolare tutt'ora esistente, perfettamente funzionante e facilmente visibile. Questo medioevale episodio di appoderamento, assieme all'analogo caso che ha portato alla nascita del paese di Comun Nuovo, costituisce un unicum a livello provinciale e presenta un indiscusso valore storico, paesaggistico e identitario di grande rilievo e interesse;
- il Consiglio di Stato Sez.VI con sentenza n. 118 del 11 gennaio 2013 ha stabilito che la tutela del paesaggio è un valore primario e assoluto.
- Il Consiglio di Stato Sez. V con sentenza n. 5232 del 7 settembre 2009 ha stabilito che la protezione del bene ambientale-paesaggistico risponde ad un interesse pubblico prevalente su quello privato per la rilevanza costituzionale che il primo presenta ex articolo 9 della Costituzione.
- Il Consiglio di Stato, Sez. IV, con sentenza n. 2222, del 29 aprile 2014 ha stabilito che Il paesaggio rappresenta un bene primario ed assoluto prevalente rispetto a qualunque altro interesse. Come è noto, sotto il profilo costituzionale l'art. 9 Cost. introduce la tutela del "paesaggio" tra le disposizioni fondamentali. Il concetto non va però limitato al significato meramente estetico di "bellezza naturale" ma deve essere considerato come bene "primario" ed "assoluto", in quanto abbraccia l'insieme "dei valori inerenti il territorio" concernenti l'ambiente, l'eco-sistema ed i beni culturali che devono essere tutelati nel loro complesso, e non solamente nei singoli elementi che la compongono. Il paesaggio rappresenta un interesse prevalente rispetto a qualunque altro interesse, pubblico o privato, e, quindi, deve essere anteposto alle esigenze urbanistico-edilizie. Il piano paesaggistico costituisce una valutazione ex ante della tipologia e dell'incidenza qualitativa degli interventi ammissibili in funzione conservativa degli ambiti reputati meritevoli di tutela per cui i relativi precetti devono essere orientati nel senso di assicurare la tutela del paesaggio per assicurare la conservazione di quei valori che fondano l'identità stessa della nazione.
- L'intervento denominato Flypark ha già compromesso pesantemente la qualità del territorio e le mitigazioni messe in atto non sono state sufficienti a rendere meno invasivo l'intervento.

CONSIDERATO CHE:

Circolo Legambiente Bergamo
Via Ghislanzoni 37, Bergamo
www.legambientebergamo.it - info@legambientebergamo.it
legambientebg@pec.legambientebergamo.it
Codice Fiscale 95008870164

- 1) le esigenze di tutela del paesaggio si pongono quale «valore di straordinario rilievo» (Corte Cost., 1° aprile 1985, n. 94), primario ed insuscettibile di essere subordinato a qualsiasi altro (Corte Cost., 23 luglio 1997, n. 262; 18 ottobre 1996, n. 341; 28 luglio 1995, n. 417; 20 febbraio 1995, n. 46; 24 febbraio 1992, n. 67; 9 dicembre 1991, n. 437; 11 luglio 1989, n. 391; 27 giugno 1986, n. 151; 21 dicembre 1985, n. 359);
- 2) la tutela del paesaggio «va intesa nel senso lato della tutela ecologica» (Corte Cost., 3 ottobre 1990, n. 430) e della «conservazione dell'ambiente» (Corte Cost., 11 luglio 1989, n. 391), ha «una strettissima contiguità con la protezione della natura, in quanto contrassegnata da interessi estetico-culturali», ed è «basata primariamente sugli interessi ecologici e quindi sulla difesa dell'ambiente come bene unitario, pur se composto da molteplici aspetti rilevanti per la vita naturale e umana» (Corte Cost., 15 novembre 1988, n. 1029) e per la salute (Corte Cost., 3 giugno 1989, n. 391);
- 3) l'imposizione in concreto del vincolo paesistico «contribuisce alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio» (Corte Cost., 21 novembre 1997, n. 345) e ne evita le alterazioni (Corte Cost., 22 ottobre 1996, n. 355);
- 4) l'art. 9 della Costituzione «tutela il paesaggio-ambiente, come espressione di principio fondamentale dell'ambito territoriale in cui si svolge la vita dell'uomo e si sviluppa la persona umana» (Corte Cost., 27 luglio 2000, n. 378; 1° aprile 1998, n. 85).
- Anche se ancora rimane in generale la tendenza ad assorbire la tutela del paesaggio e dell'ambiente all'interno della materia dell'urbanistica (o meglio del governo del territorio), la Corte Costituzionale, anche di recente, ha più volte sottolineato, che dette tutele concernono interessi pubblici distinti, sottoposti a tutela differenziata e sovraordinati rispetto a quelli sottesi al razionale assetto del territorio (cfr. sentt. 5 maggio 2006, n. 182, 7 novembre 2007, n. 367 e 30 maggio 2008, n. 180).
- Per chiudere è opportuno ricordare che la Consulta ha inoltre stabilito che la tutela ambientale e paesaggistica, ha per oggetto un bene complesso ed unitario, che costituisce un valore primario ed assoluto, rientrante nella competenza legislativa esclusiva dello Stato (sentenze Corte Cost. n. 367 del 2007, n. 182 del 2006, e n. 232 del 2008).

Si richiede di **bocciare questa richiesta della Via** imponendo a SACBO di acquisire capannoni o aree già edificate nella zona e di attrezzarle con strutture multipiano.

7) Torrente Morla e ricadute in ambito agricolo.

Nell'osservazione precedente ci premeva sottolineare l'importanza storico-culturale e paesaggistica del Torrente Morla e le trasformazioni che la sua presenza ha portato al territorio.

Ma il torrente Morla, che qui scorre storicamente canalizzato, sostanzialmente in fondo alla pista 28, ricopre un ruolo fondamentale anche per l'agricoltura del territorio.

Non troviamo purtroppo elementi sufficienti nella documentazione presentata sulle ricadute delle emissioni degli aeroplani nella produzioni agroalimentare delle aziende del territorio bergamasco in cui si utilizza l'acqua del torrente Morla.

Si richiede, pertanto, un'integrazione alla documentazione.

Circolo Legambiente Bergamo
Via Ghislanzoni 37, Bergamo
www.legambientebergamo.it - info@legambientebergamo.it
legambientebg@pec.legambientebergamo.it
Codice Fiscale 95008870164