

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

Bugada Maria Carla in nome e per conto del comitato aeroportuale Villaggio Sposi Bergamo

Il/La Sottoscritto/a _____

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

~~(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)~~

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

SIA 2018 Ministero Ambiente: Aeroporto "Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio

Osservazioni del comitato aeroportuale Villaggio Sposi di Bergamo

Osservazione 1:

- Siamo un Comitato di residenti nel quartiere Villaggio degli Sposi a Bergamo, costituitosi in seguito all'introduzione da parte di SACBO di nuove rotte sperimentali (2017) che hanno interessato il nostro territorio con un impatto acustico ed ambientale piuttosto preoccupante, data anche la presenza nel quartiere dell'Ospedale Papa Giovanni XXIII° (tra i più importanti in Italia) e del Parco della Trucca, il più ampio della città. Il nostro comitato si muove in collaborazione con altri comitati sorti in città e provincia da 15 anni circa, per salvaguardare la salute e l'ambiente dei territori pesantemente interessati dalle rotte aeree.
Bergamo, conta una popolazione residente di oltre 120.000 abitanti e con diversi paesi che gravitano attorno, forma un'unica conurbazione. Il tessuto residenziale è continuo e denso, con la presenza di diversi recettori sensibili come case di riposo per anziani, scuole, asili per l'infanzia, ospedali.
 - L'aeroporto di Orio al Serio si trova a circa 1000 metri dal primo quartiere e a 3500 metri dal centro della nostra città.
Risulta che non ci sia in Europa un altro aeroporto, con lo stesso volume di attività, così vicino ad un centro abitato di un capoluogo.
 - Nel corso degli ultimi anni sono state superate le previsioni ed i limiti indicati dal Ministero dell'Ambiente, nel VIA del 2003, e dalle Amministrazioni locali, per i movimenti aerei (66330 movimenti). L'ampliamento avvenuto dal 2003 ha anticipato gli obiettivi previsti per il 2015 e questo ha comportato dei problemi consistenti di compatibilità ambientale, superando di gran lunga quanto ritenuto equilibrato fra sviluppo aeroportuale e territori circostanti.
 - Negli ultimi 18 mesi la città è stata sottoposta a sperimentazioni di nuove rotte di decollo e atterraggio, che hanno aumentato la popolazione esposta ad un rumore medio superiore a 60 L_{vA} e con picchi di intensità che hanno superato abbondantemente i 100 decibel di valore reale misurato. Rumore aggravato inoltre dalla frequenza molto elevata dei passaggi aerei.
 - Perciò non appare ragionevole che si prenda in considerazione un ulteriore potenziamento dell'aeroporto con conseguente aumento del traffico aereo anche perché la proposta delle rotte indicata nello Studio di Impatto Ambientale è simile a quella già sperimentata e da poco bocciata in Commissione Aeroportuale
 - Pertanto il nostro Comitato, alla luce di quanto avvenuto negli ultimi 15 anni, **chiede:**
 - il rispetto di quanto previsto nelle prescrizioni del documento VIA del Ministero dell'Ambiente del 2003.
 - Che vengano rispettati i parametri ambientali previsti per le città.
 - Che si intervenga nei confronti dell'operatore aeroportuale, che richiede ulteriori sviluppi dell'aeroporto, affinché siano tutelate la salvaguardia dell'ambiente e la salute delle persone, poiché non è accettabile l'ipotesi che il numero dei sorvoli non influisca sull'inquinamento acustico, atmosferico e ambientale.
- Ricordiamo che la presenza di concentrazioni di biossido di azoto e i giorni di superamento dei limiti di PM10 in Bergamo sono a livelli molto preoccupanti ed in continuo peggioramento.

Osservazione 2:

- la Corte Costituzionale con sentenza 580/2018 ha superato il principio del ragionevole bilanciamento tra i diritti della Costituzione (salute, lavoro ambiente) e le attività produttive affermando che :
- “ Il diritto alla salute non può soggiacere a bilanciamenti con altri interessi pur costituzionalmente rilevanti, essendo l'unico diritto definito FONDAMENTALE dalla nostra Costituzione “.**

Ed inoltre:

“Ogni attività umana giuridicamente rilevante deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future”.

(Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale 3-quater. Principio dello sviluppo sostenibile)

Di seguito i principali eventi degli scorsi anni in merito allo sviluppo dell'aeroporto

Osservazione 3:

- Nel 2000, il Ministero dell'Ambiente ha espresso, in data 11 di Luglio, con il documento 5126, parere negativo sul progetto per il Piano di sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto (PSA) di Bergamo Orio al Serio.
- Nel documento con cui esprimeva parere negativo il Ministero dell'Ambiente forniva indicazioni suggerendo uno spostamento verso est del lay-out dell'aeroporto, mai considerato.

Osservazione 4:

- Nel 2003 l'operatore aeroportuale ha ottenuto l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, dopo la bocciatura della precedente richiesta, con un decreto del Ministero dell'Ambiente, a seguito della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Questa indicava precisi numeri per definire la popolazione esposta al rumore, il numero dei movimenti, le Prescrizioni cogenti (*“si autorizza a condizione che...”*), i soggetti che dovevano vigilare sulle prescrizioni e più in generale specifiche stringenti riguardo l'impatto ambientale dell'aeroporto.

Osservazione 5:

Ricordiamo che:

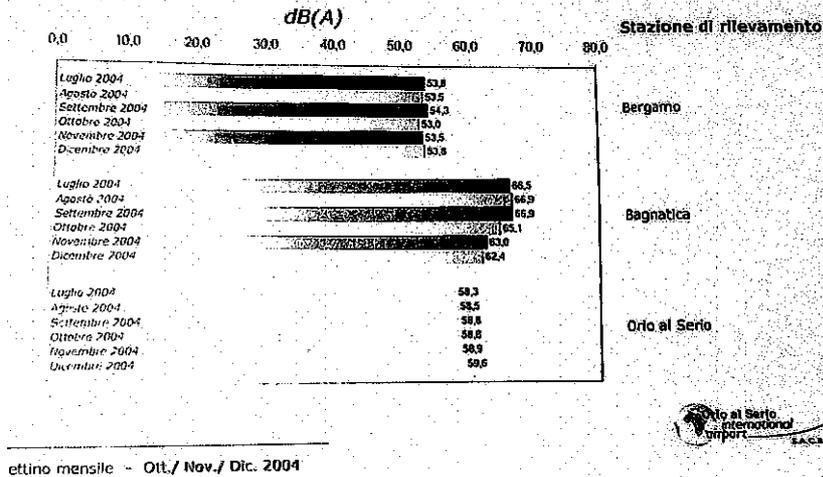
- Non esistono, ad oggi, nel quartiere Villaggio degli Sposi strumenti di misurazione del rumore, seppur richieste agli organi competenti, per realizzare interventi di insonorizzazione.

Osservazione 6:

- L'impatto ambientale prodotto dall'attività aeronautica, in particolare quello acustico, è eccessivo ed è un problema ambientale per la città capoluogo, troppo vicina e densa di popolazione, ed i paesi vicini. Il carico a cui la città di oltre 120mila abitanti è sottoposta è andato sempre più crescendo superando negli ultimi anni i limiti di sostenibilità. (seguono due grafici con confronto rumore 2004 - 2018).

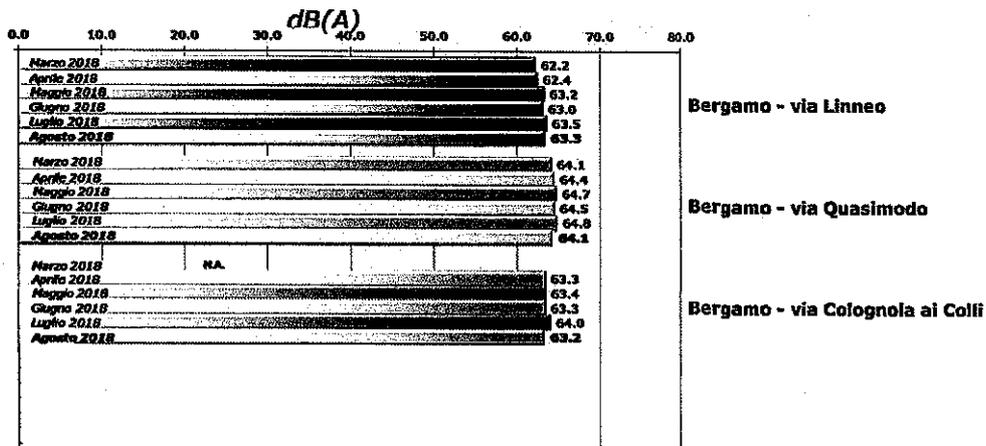
Valore medio mensile del L_{VAj} [dB(A)]

1 2 3 4 5



Valore medio mensile del L_{VAj}^* [dB(A)]

6



* L_{VAj} : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale giornaliero

Bollettino mensile - Agosto 2018

Osservazioni sul Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) e la "Sintesi non tecnica"

Osservazione 7:

- Non si può procedere con un nuovo PSA (con VIA) sino a quando **non si sono ottemperate** le prescrizioni previste dalla precedente VIA del 2003 (Zonizzazione Acustica), tutt'oggi non rispettate. Non è sufficiente l'avvio della procedura (VAS), ma questa deve essere preliminarmente portata a compimento, anche ai fini di un utile raffronto.
- Le previsioni del Nuovo PSA debbono partire da quelle indicate nel PSA precedente, e non da un stato di fatto al 2015 raggiunto senza tener conto di vincoli e prescrizioni previsti dal vigente VIA. Il

nuovo PSA non può essere di gran lunga peggiorativo rispetto a quanto indicato come limite massimo nel precedente e già, nei fatti, ampiamente superato.

- Occorre evidenziare che, nonostante i dati di rumore rilevati dalle centraline gestite da SACBO, la Società di Gestione non ha portato a compimento gli **interventi di delocalizzazione previsti**, ed è intervenuta in forma marginale per le opere di mitigazione ambientale previste dal VIA del 2003, esibendo la mancata attuazione della Zonizzazione Acustica, che perdura da 15 anni.

Osservazione 8:

- Il documento dell'operatore, allineato con la stima del PNA, prevede 13,75 milioni di passeggeri nel 2030 (pag. 16-17). La stima pare totalmente dubbia, in quanto i dati certificano che tale valore verrà già raggiunto a fine del corrente anno, con un tasso di crescita del 5% sull'anno precedente. Su base 2015, infatti, era previsto uno scenario al 2020 di 12.240.000 passeggeri, risultato già superato nel 2018. (Vedi tabelle pagina 17). Per quanto riguarda i movimenti, la situazione è persino peggiore, dato che su base 2015 erano previsti 87.806 voli al 2020, mentre nel 2017 erano già 86.113, unità di Traffico 13.595.617
- Con questo trend di crescita a fine 2018 si arriverà a 89.782 movimenti e 12.921.00 passeggeri per complessivi 13,5 milioni di unità di traffico.
I dati del PSA sembrano dunque poco attendibili e vistosamente smentiti dai fatti,
- Si consideri anche che nel documento si parte dai dati effettivi del 2015, ma è da considerare lo scarto che questi presentano rispetto alle Previsioni del VIA del precedente PSA! Occorre tener conto degli scostamenti significativi tra previsioni del PSA e quanto realizzato, sia in termini di incremento del traffico, sia soprattutto del numero di persone esposte e dell'incremento del valore del rumore, come rilevato dalle Centraline gestite da SACBO

Osservazione 9:

- E' necessario evidenziare chiaramente le prescrizioni per ottemperare ad una sufficiente compatibilità ambientale, oggi non presente, i limiti oltre cui non è possibile incrementare il numero di movimenti.

Osservazione 10:

- Si richiede il rispetto del riposo notturno con l'interdizione dei voli dalle ore 22 alle ore 6, come altri *city airport* europei,

Osservazioni sulla popolazione esposta

Osservazione 11:

- Rispetto agli scenari proposti, vengono solo indicate possibili riduzioni di popolazione esposta sopra i 60 Lva, ma nulla si dice circa gli incrementi di rumore a cui verrà esposta la popolazione ricadente nelle fasce 55 – 60 Lva e 60 – 65 Lva (si noti che tra 60,1 e 64,9 Lva l'intensità del rumore triplica). Per la dinamica della popolazione esposta si fa riferimento, tabella 1-2 pag.11 parte terza e 7-5 pag 72 parte prima, ad una riduzione del 35% al 2030, passando da circa 8.000 abitanti esposti nella fascia 60-65 Lva al 2015, ai 5.200 nel 2030, con un miglioramento ascrivibile alla nuova generazione di aeromobili, tutto da dimostrare nella effettiva fattibilità, riferendosi solo a generici "impegni commerciali".

Su questo punto, riteniamo metodologicamente sbagliato far continuo e quasi unico riferimento alla futura modifica della composizione della flotta di aeromobili. Il dato è del tutto ipotetico, e su ciò non vi è alcun potere di intervento da parte degli Organi di Controllo con possibilità sanzionatorie in caso di inadempienze.

Osservazione 12:

- Il dato reale che è più significativo è invece la differenza tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale del 2003 con la previsione di di 2.673 abitanti sopra i 65 Lva nel 2015, e i 5.200 abitanti previsti nel 2030 dal SIA del 2018, con una crescita del + 100%.

Osservazione 13:

- Manca il dato di suddivisione per fasce nelle curve 60-65 Lva, e di quanto si è incrementato rispetto alle previsioni del PSA vigente (da 1802 a 8000 persone).

Osservazione 14:

- Considerati i quartieri della città (Campagnola, Malpensata, Colognola, Carnovali, San tomaso, Villaggio degli Sposi e Grumello al Piano) ed i paesi coinvolti, i numeri dell'attuale studio sembrano sottodimensionati (SIA 2018 Parte 1, pag 72 e altre parti).

Osservazione 15:

- Si ritiene scorretto escludere dal calcolo della popolazione esposta i ricettori residenziali per i quali è già stato predisposto l'intervento di mitigazione ambientale. Se questa fosse la regola, si potrebbe vincolare all'attività aeroportuale tutta la città di Bergamo e buona parte della Provincia.

Osservazioni sullo Studio Impatto Ambientale e la proposta di PSA presentato

Osservazione 16:

- Nel documento si cita la **rete di rilevazione delle centraline** che, come più volte segnalato risultano sovente posizionate in luoghi non centrali per la corretta rilevazione: emblematiche sono la centralina di via Canovine, inattiva per anni, o la mancata installazione di centraline nei quartieri che sono stati fortemente impattati dalle modifiche delle rotte attuate dal Giugno 2017 (San Tomaso, Malpensata, Villaggio degli Sposi). Non è corretto un documento con una valutazione di dati non attuali e in parte non reali. In particolare segnaliamo come già nella deliberazione regionale n° VII/12564 del 2003 relativa al parere sul SIA di SACBO nel capitolo 6. si evidenziasse carenze nelle rilevazioni e una dinamica involutiva della qualità dell'aria nello scenario futuro di lungo periodo considerando lo sviluppo del traffico aereo e autoveicolare.

Osservazione 17:

- Occorre ricordare le considerazioni conclusive della delibera regionale n° VII/12564 del 2003 al par. 10.2.1, ai punti 5 e 8 e 9). A queste ben si collegano le considerazioni sull'atmosfera (par. 10.2.2), ai rilevamenti e agli approfondimenti richiesti in merito, alla successiva definizione di specifici interventi concreti.

Osservazione 18:

- Nella **Zona "non normata" (sotto i 60 Lva)** deve valere la Zonizzazione Acustica Comunale e quella di legge per gli edifici sensibili (Ospedali, scuole, case di riposo etc.) Non è possibile approvare un PSA in assenza del Piano di Risanamento Comunale, e senza verificare quale sia il contributo che l'attività aeroportuale comporta sul superamento dei limiti di legge previsti per le Zone Residenziali e per gli edifici sensibili che si trovano sotto le rotte degli aerei.

Osservazione 19:

- Nella proposta di Piano si danno per scontati gli **effetti positivi di modifiche operative** ben sapendo che le attuali sperimentazioni sulle rotte hanno avuto effetti negativi, opposti a quelli che ARPA e ENAC avevano dichiarato.

Osservazione 20:

- A pagina 70 del documento e Figura 7-7, nella parte prima, si parla del desiderio di contenere gli effetti ambientali del traffico aereo e del **modello d'uso pista** individuato per ripartire i movimenti in modo "sostenibile", secondo l'operatore. Questo modello ricalca quello già sperimentato negli ultimi 18 mesi. Alla Commissione Aeroportuale, compresi i Sindaci, questa sperimentazione non è apparsa affatto sostenibile, essendo aumentata la popolazione esposta al rumore, come certificato dai recenti rapporti dell'ARPA.

Osservazione 21:

- Secondo lo schema riportato nella parte 3 a pag 10 (modalità di uso della pista), si prevede un'implementazione dell'utilizzo della pista di volo nella direzione 10 con un **aumento degli atterraggi** in direzione ovest – est, previsti pari al 25,4 %. Questa modalità inserita nelle rotte sperimentali iniziate nel giugno 2017 e bocciate a Novembre 2018 dalla Commissione Aeroportuale ha evidenziato per alcuni quartieri densamente abitati un drastico peggioramento del clima acustico e un significativo impatto visivo ed ambientale. Gli effetti negativi sono stati avvertiti financo dalle popolazioni e dalle Istituzioni del meratese (provincia di Lecco).

Modello uso pista di volo

2030 non intervento (come attuale)

2030 con intervento

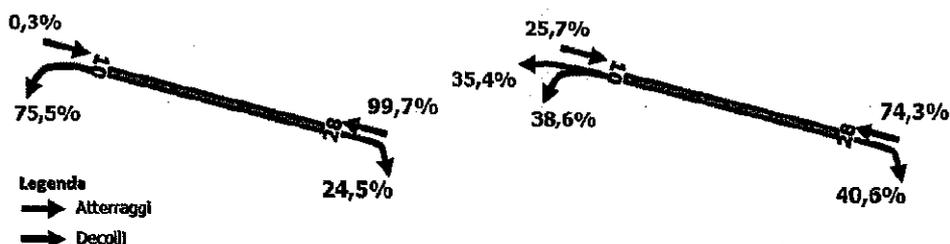


Figura 7-7 Confronto dei due modelli di uso della pista di volo nello scenario di non intervento (come attuale) e quello individuato dal Gestore secondo l'iniziativa di progetto

Osservazione 22:

- La prevista **riduzione del traffico Courier** operativo nel periodo notturno è ampiamente compensata dall'attuale **traffico Charter**, operativo anche nel periodo notturno, e in continuo incremento **nonostante gli impegni in senso opposto**. Questo accade oltre all'incremento dei voli di linea operativi sia nel periodo notturno che, in misura consistente, in orari limitrofi a quello notturno, con sistematici sforamenti in orari notturni.

Osservazioni sui rischi degli aeromobili in volo

Osservazione 23:

- Nell'incidente aereo del 2010**, solo grazie alle manovre del pilota si è evitato che l'aeromobile in fase di decollo in condizioni di scarsa visibilità cadesse sulla città; l'impatto al suolo è avvenuto a poche centinaia di metri dalla testa ovest dell'aeroporto, circa 60° a sud-ovest. Per fortuna si trattava di un aereo merci di modeste dimensioni, purtroppo i tre membri dell'equipaggio sono deceduti durante l'impatto al suolo.

Osservazione 24:

- Nel corso dell'incidente aereo del 2017, un aeromobile courier in fase di decollo è finito oltre la testa della pista a ovest occupando le uniche strade di accesso all'aeroporto, la zona parcheggi delle auto a noleggio e la vicina circonvallazione. Fortunatamente l'incidente si è verificato in un orario mattutino con poche persone e pochi autoveicoli sulle strade limitrofe e la perizia del pilota ha impedito che l'aereo finisse in un parcheggio, sito al di sotto del livello stradale, che avrebbe potuto innescare un incendio. Occorre ricordare che le prime abitazioni di Orio al Serio sono poste a un centinaio di metri dal luogo di questo incidente.

Osservazione 25:

- Il distributore di carburanti recentemente realizzato di fronte alla stazione aeroportuale costituisce un'altra componente di rischio, in caso di incidente aereo.

Osservazione 26:

- Risultano evidenti le **problematiche di sicurezza** e i **ritardi nella predisposizione** di un contesto adeguato ad un pronto ed efficace intervento in casi di incidenti ed emergenze. Ci sembra necessario rendere pubblici i piani di rischio e organizzare simulazioni di protezione civile (*disaster recovery*), che già in passato i Comitati di cittadini avevano più volte richiesto.

Osservazioni sulla qualità dell'aria

Osservazione 27:

- I dati relativi alle misure della qualità dell'aria non danno una rappresentazione esaustiva della situazione, soprattutto alla luce di quanto rappresentato da **Ispra** (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ente pubblico sottoposto alla vigilanza del Ministro dell'Ambiente) nelle osservazioni depositate per la procedura di VAS, relativa alla zonizzazione acustica aeroportuale.

L'Ente afferma che l'inquinamento del traffico aereo non è affatto trascurabile: *"...Un aeroporto è un sistema complesso che può determinare un impatto significativo sull'ambiente e sulle condizioni di salute dei lavoratori aeroportuali e della popolazione residente..."*. Inoltre viene detto che molti inquinanti non possono essere rilevati con le metodologie attualmente in uso: *"...Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione di inquinanti gassosi..., composti organici volatili e materiale particolato (in particolare le emissioni in fase di decollo), ... inquinanti che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente..."* per cui si sottolinea *"...la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici"*. ISPRA conclude le sue osservazioni dicendo: *"Questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti"*.

Di fronte a queste affermazioni, supportate da copiosa letteratura scientifica, non appaiono più convincenti le rassicurazioni di quanti giudicano irrilevante l'incidenza del traffico aereo sull'inquinamento dell'aria. Inoltre, la vicinanza di altre sorgenti di inquinamento, per esempio l'autostrada, non può essere motivo per sottovalutare l'inquinamento prodotto dai movimenti aeroportuali, le attività a terra, il movimento dei mezzi di trasporto. Il peggioramento dei parametri ambientali, rilevato anche nelle statistiche nazionali, desta grande preoccupazione. In più punti del documento presentato dall'operatore si scrive del desiderio di *"generare effetti positivi in termini di qualità dell'ambiente e della vita delle collettività locali"*. Purtroppo non è quello a cui abbiamo assistito in questi quindici anni, e non è quello che si prefigura nella realtà, in caso di approvazione di questa richiesta di Piano di Sviluppo. Se il rumore medio in 14 anni, nonostante l'evolvere della tecnologia, è aumentato oltre l'800%, se lo si esprime con una scala lineare, come può l'incremento del traffico aereo non aver influito sulla qualità dell'aria?

Osservazione 28:

- Nell'attuale SIA non viene considerato l'incremento veicolare dovuto ai recenti ampliamenti della già enorme struttura del vicino centro commerciale Orio Center, che ha aumentato considerevolmente il traffico e il conseguente inquinamento atmosferico, con le relative concentrazioni di CO2.

Osservazioni sugli effetti della salute della popolazione

Osservazione 29:

- Oltre all'impatto acustico, considerato e discusso più sopra, riteniamo necessario approfondire scientificamente altri fattori impattanti sulla salute psicofisica degli abitanti, in particolare:
- Gli effetti degli inquinanti e lo stato di salute delle vie respiratorie e dell'udito della popolazione effettivamente coinvolta.
- Gli effetti sulla salute e sul comportamento causati dell'impatto visivo degli aeromobili, in fase di decollo e atterraggio

Procedere nell'analisi di impatto ambientale senza queste informazioni non si considera l'effetto dell'aeroporto, sulla popolazione impattata, in tutti i suoi aspetti.

Osservazione 30:

- Occorre riprendere in esame quanto chiesto dalla Delibera regionale al Par 10.2.3 (Salute Pubblica) in cui, nell'ultimo capoverso si richiamano e si precisano alcuni specifici approfondimenti, presi solo parzialmente in esame nello studio dell'AST del 2015.

Osservazione 31:

- L'affermazione che *"l'attuazione del PSA non comporta impatti significativi sulla salute"* si basa solo su generici studi dell'ATS Bergamo, contraddetti palesemente da tutti gli studi effettuati da tempo presso gli aeroporti di tutto il mondo, e disponibili in bibliografia, che certificano la correlazione tra malattie e l'attività aerea, in particolare quello dell'OMS:
 - *Rumore notturno: le linee guida dell'OMS Europa "Night noise guidelines for Europe" ottobre 2009 basandosi sulla revisione sistematica dell'evidenza prodotta da studi sperimentali ed epidemiologici, la relazione tra esposizione a rumore notturno ed effetti sulla salute può sintetizzarsi in uno schema basato sui diverse soglie acustiche:*
 - dai 40 ai 55 dB: si registrano effetti negativi sulla salute della popolazione esposta
 - sopra i 55 dB: il pericolo per la salute pubblica aumenta e si registrano frequentemente effetti negativi sulla salute tra cui il rischio di un aumento delle malattie cardiovascolariI dati delle centraline SACBO nei quartieri cittadini evidenziano valori "medi mensili" fino a quasi 65 db, quindi quattro volte il limite sopra indicato.
Quindi, si può affermare che esistono conseguenze negative per la salute pubblica

Osservazioni su infrastrutture e mobilità

Osservazione 32:

- Nel corso di questi anni si è verificato un **enorme appesantimento del traffico dei mezzi** che raggiungono, lasciano o gravitano sull'aeroporto e sui parcheggi vicini. Le infrastrutture di accessibilità non appaiono sufficientemente dimensionate, ma il problema non sembra essere tanto nelle infrastrutture stesse, quanto nell'eccessivo volume del traffico veicolare legato all'aeroporto.

Per inquadrare la limitatezza degli interventi valga per tutto la mancata previsione di un collegamento tra circonvallazione interna di Bergamo e l'aeroporto per il traffico proveniente dalla città e dalle Valli Bergamasche, che vede attualmente l'utilizzo di una piccola strada di quartiere (via don Bosco – via Orio) prettamente al servizio dell'aeroporto come dimostrato dal notevolissimo calo di traffico nel periodo di chiusura dello scalo per lavori.

Parlare di *"aree attrezzate intese come nuove centralità locali e luoghi della socialità etc. etc"* con un indice di rumore attualmente rilevato che supera i 65 Lva appare inverosimile.

Osservazione 33:

- Purtroppo a dicembre 2018 non risulta approvato alcun progetto per la realizzazione di un collegamento ferroviario con relativa stazione, per una connessione alla rete pubblica ferroviaria della nostra regione, nonostante questo intervento fosse già previsto e considerato ai tempi della VIA del 2003. Dal momento che questo servizio non è ad oggi attivo e obiettivamente difficile prevedere quando sarà disponibile, non ci sembra corretto valutare i possibili benefici per le valutazioni sugli scenari dell'attuale SIA.

Effetti sul patrimonio immobiliare

Osservazione 34:

- Le zone circostanti l'aeroporto non possono fungere da cuscinetto con l'aeroporto stesso, in quanto aree fortemente urbanizzate che sono state depauperate di valori di vivibilità con una consistente perdita di valore economico degli edifici abitativi ivi preesistenti. Stiamo assistendo ad una costante diminuzione del valore degli immobili, in gran parte costruiti prima dell'approvazione del precedente piano di sviluppo aeroportuale.
- **È riconosciuta l'importanza che l'abitazione di proprietà ha per i cittadini, e parimenti deve essere riconosciuto il minusvalore degli immobili all'interno del piano di sviluppo aeroportuale.** Nello studio di impatto ambientale non vengono infatti presi in esame i danni economici provocati dall'inquinamento acustico ed atmosferico sul patrimonio immobiliare.

Osservazioni sul rapporto con gli aeroporti limitrofi

Osservazione 35:

- Nel corso degli ultimi 20 anni periodicamente si legge di dibattiti e aspettative riguardo un più equilibrato e logico sviluppo del sistema degli aeroporti lombardi e del nord Italia, con riferimento frequente allo scalo di Brescia-Montichiari; tali equilibri sarebbero auspicabili se portassero benefici in termini di connessioni, servizi efficienti e migliori compatibilità ambientali.
- Dobbiamo registrare che non ci sono state nel corso degli ultimi 20 anni evoluzioni concrete e misurabili al riguardo, quindi purtroppo non si possono considerare attualmente come scenari effettivi in relazione alle valutazioni degli studi di impatto ambientale.

Osservazioni sul rapporto con le istituzioni

Osservazione 36:

- Si richiede al Ministero dell'Ambiente e alle altre Istituzioni l'applicazione della normativa italiana sulla tassa del rumore, che la Regione Lombardia ha deciso di non applicare.

Osservazione 37:

- Il piano di Sviluppo aeroportuale deve conformarsi alla richiesta, più volte evidenziata anche dal Consiglio Comunale in numerosi ordini del giorno, che tutta la città di Bergamo venga esclusa dalla fascia di rispetto aeroportuale, superiore ai 60Lva. Il PSA non può prevedere il superamento di tali limiti. Qualora ciò avvenisse dovranno essere presi tutti i provvedimenti per il rientro in tali limiti, ivi compreso la limitazione dello sviluppo.

Osservazione 38:

- *"L'alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale"* espressa dalla Regione Lombardia nel 2003 non pare sia stata esercitata, visto l'enorme aumento della popolazione soggetta al rumore rispetto al 2003.

Osservazione 39:

- Mancano le necessarie pianificazioni nazionali e regionali per gli aeroporti italiani.

Osservazione 40:

- Il Piano di Sviluppo Aeroportuale che deve garantire compatibilità ambientale è caratterizzato da una serie di interventi che costituiscono una premessa ad ulteriore e incontrollato sviluppo delle attività

con conseguente aumento dell'impatto sulla popolazione e sull'ambiente, in quanto sono assenti sanzioni al superamento dei limiti previsti.

Osservazioni sul percorso Partecipativo

Osservazione 41:

- Con riferimento a pagina 26, all' interno del percorso partecipativo si sarebbero dovuti coinvolgere tutti gli stakeholder, e non solo i Comuni, così come è stato sancito dalle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato del 2015 per il Comitato Aeroporto di Bergamo, il quale invece non è stato coinvolto.

Osservazione 42:

- A pagina 76, nella prima parte, si legge "*il percorso partecipativo... quando il piano di sviluppo aeroportuale era ancora in fase di redazione...*" e di seguito "*l'esperienza condotta per l'Aeroporto di Orio al Serio si colloca al livello denominato "coinvolgimento" e definito come l'operare insieme ai cittadini, le cui opinioni vengono prese in considerazione...*". Non risulta, finora, che le Istituzioni abbiano operato per un reale coinvolgimento dei cittadini nell'illustrare gli studi, i piani e recepirne le osservazioni. Tanto è vero che molte amministrazioni comunali hanno ritenuto di non presentare osservazioni alla procedura VAS in corso.

Osservazione 43:

- A pagina 84 della parte prima leggiamo: "*le preoccupazioni e le aspettative dai Sindaci possano aver trovato pieno e completo soddisfacimento negli esiti derivanti dalle scelte progettuali operate da SACBO S.p.A . e che, conseguentemente, possa configurarsi quel sostegno dei territori a qualunque previsione di crescita*".
Alla luce dei fatti degli ultimi anni, delle sperimentazioni già vissute e della bocciatura delle rotte sperimentali - molto simili a quelle del piano proposto a pag. 68 - queste dichiarazioni non ci sembrano sostenibili e condivisibili.

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 – osservazioni – SIA Rapporto preliminare ambientale Aeroporto Orio al Serio

Bergamo, 17-12-2018

Il/La dichiarante
Per il Comitato aeroportuale Villaggio Sposi

Bugada Maria Carla


SIA 2018 Ministero Ambiente: Aeroporto "Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio

Osservazioni del comitato aeroportuale Villaggio Sposi di Bergamo

Osservazione 1:

- Siamo un Comitato di residenti nel quartiere Villaggio degli Sposi a Bergamo, costituitosi in seguito all'introduzione da parte di SACBO di nuove rotte sperimentali (2017) che hanno interessato il nostro territorio con un impatto acustico ed ambientale piuttosto preoccupante, data anche la presenza nel quartiere dell'Ospedale Papa Giovanni XXIII° (tra i più importanti in Italia) e del Parco della Trucca, il più ampio della città. Il nostro comitato si muove in collaborazione con altri comitati sorti in città e provincia da 15 anni circa, per salvaguardare la salute e l'ambiente dei territori pesantemente interessati dalle rotte aeree.

Bergamo, conta una popolazione residente di oltre 120.000 abitanti e con diversi paesi che gravitano attorno, forma un'unica conurbazione. Il tessuto residenziale è continuo e denso, con la presenza di diversi recettori sensibili come case di riposo per anziani, scuole, asili per l'infanzia, ospedali.

- L'aeroporto di Orio al Serio si trova a circa 1000 metri dal primo quartiere e a 3500 metri dal centro della nostra città.

Risulta che non ci sia in Europa un altro aeroporto, con lo stesso volume di attività, così vicino ad un centro abitato di un capoluogo.

- Nel corso degli ultimi anni sono state superate le previsioni ed i limiti indicati dal Ministero dell'Ambiente, nel VIA del 2003, e dalle Amministrazioni locali, per i movimenti aerei (66330 movimenti). L'ampliamento avvenuto dal 2003 ha anticipato gli obiettivi previsti per il 2015 e questo ha comportato dei problemi consistenti di compatibilità ambientale, superando di gran lunga quanto ritenuto equilibrato fra sviluppo aeroportuale e territori circostanti.

- Negli ultimi 18 mesi la città è stata sottoposta a sperimentazioni di nuove rotte di decollo e atterraggio, che hanno aumentato la popolazione esposta ad un rumore medio superiore a 60 L_{vA} e con picchi di intensità che hanno superato abbondantemente i 100 decibel di valore reale misurato. Rumore aggravato inoltre dalla frequenza molto elevata dei passaggi aerei.

- Perciò non appare ragionevole che si prenda in considerazione un ulteriore potenziamento dell'aeroporto con conseguente aumento del traffico aereo anche perché la proposta delle rotte indicata nello Studio di Impatto Ambientale è simile a quella già sperimentata e da poco bocciata in Commissione Aeroportuale

- Pertanto il nostro Comitato, alla luce di quanto avvenuto negli ultimi 15 anni, **chiede:**

- il rispetto di quanto previsto nelle prescrizioni del documento VIA del Ministero dell'Ambiente del 2003.

- Che vengano rispettati i parametri ambientali previsti per le città.

- Che si intervenga nei confronti dell'operatore aeroportuale, che richiede ulteriori sviluppi dell'aeroporto, affinché siano tutelate la salvaguardia dell'ambiente e la salute delle persone, poiché non è accettabile l'ipotesi che il numero dei sorvoli non influisca sull'inquinamento acustico, atmosferico e ambientale.

Ricordiamo che la presenza di concentrazioni di biossido di azoto e i giorni di superamento dei limiti di PM10 in Bergamo sono a livelli molto preoccupanti ed in continuo peggioramento.

Osservazione 2:

- la Corte Costituzionale con sentenza 580/2018 ha superato il principio del ragionevole bilanciamento tra i diritti della Costituzione (salute, lavoro ambiente) e le attività produttive affermando che :

“ Il diritto alla salute non può soggiacere a bilanciamenti con altri interessi pur costituzionalmente rilevanti, essendo l'unico diritto definito FONDAMENTALE dalla nostra Costituzione “.

Ed inoltre:

“Ogni attività umana giuridicamente rilevante deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future”.

(Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale 3-quater. Principio dello sviluppo sostenibile)

Di seguito i principali eventi degli scorsi anni in merito allo sviluppo dell'aeroporto

Osservazione 3:

- Nel 2000, il Ministero dell'Ambiente ha espresso, in data 11 di Luglio, con il documento 5126, parere negativo sul progetto per il Piano di sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto (PSA) di Bergamo Orio al Serio.
- Nel documento con cui esprimeva parere negativo il Ministero dell'Ambiente forniva indicazioni suggerendo uno spostamento verso est del lay-out dell'aeroporto, mai considerato.

Osservazione 4:

- Nel 2003 l'operatore aeroportuale ha ottenuto l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, dopo la bocciatura della precedente richiesta, con un decreto del Ministero dell'Ambiente, a seguito della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Questa indicava precisi numeri per definire la popolazione esposta al rumore, il numero dei movimenti, le Prescrizioni cogenti (*“si autorizza a condizione che...”*), i soggetti che dovevano vigilare sulle prescrizioni e più in generale specifiche stringenti riguardo l'impatto ambientale dell'aeroporto.

Osservazione 5:

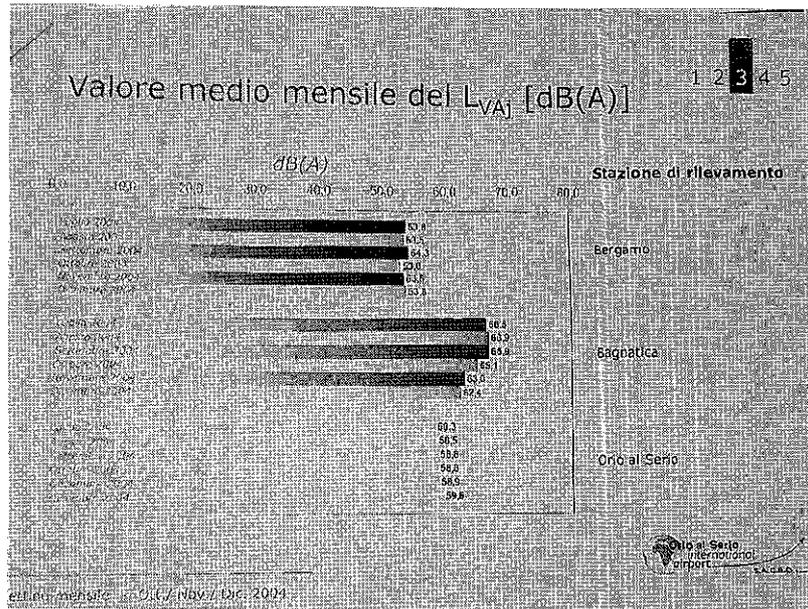
Ricordiamo che:

- Non esistono, ad oggi, nel quartiere Villaggio degli Sposi strumenti di misurazione del rumore, seppur richieste agli organi competenti, per realizzare interventi di insonorizzazione.

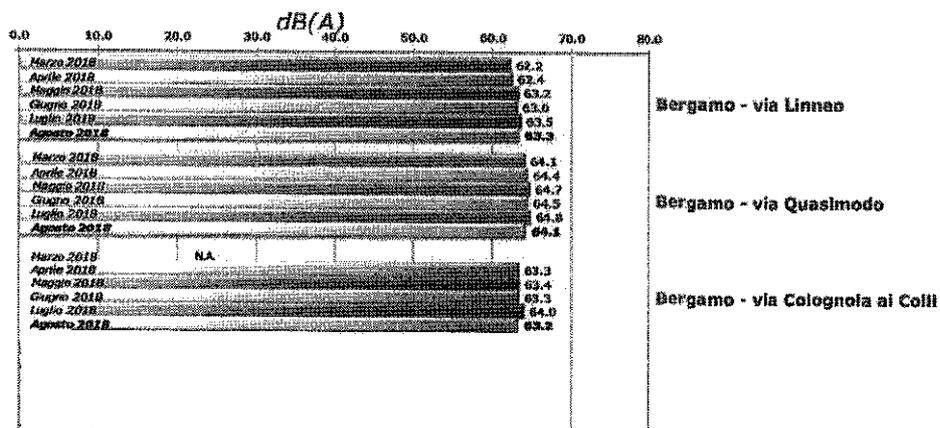
Osservazione 6:

- L'impatto ambientale prodotto dall'attività aeronautica, in particolare quello acustico, è eccessivo ed è un problema ambientale per la città capoluogo, troppo vicina e densa di popolazione, ed i paesi vicini. Il carico a cui la città di oltre 120mila abitanti è

sottoposta è andato sempre più crescendo superando negli ultimi anni i limiti di sostenibilità. (seguono due grafici con confronto rumore 2004 - 2018).



Valore medio mensile del L_{VAj}^* [dB(A)]



* L_{VAj} : Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale giornaliero

Bollettino mensile - Agosto 2018



Osservazioni sul Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) e la "Sintesi non tecnica"

Osservazione 7:

- Non si può procedere con un nuovo PSA (con VIA) sino a quando **non si sono ottemperate** le prescrizioni previste dalla precedente VIA del 2003 (Zonizzazione Acustica), tutt'oggi non rispettate. Non è sufficiente l'avvio della procedura (VAS), ma

questa deve essere preliminarmente portata a compimento, anche ai fini di un utile raffronto.

- Le previsioni del Nuovo PSA debbono partire da quelle indicate nel PSA precedente, e non da un stato di fatto al 2015 raggiunto senza tener conto di vincoli e prescrizioni previsti dal vigente VIA. Il nuovo PSA non può essere di gran lunga peggiorativo rispetto a quanto indicato come limite massimo nel precedente e già, nei fatti, ampiamente superato.
- Occorre evidenziare che, nonostante i dati di rumore rilevati dalle centraline gestite da SACBO, la Società di Gestione non ha portato a compimento gli **interventi di delocalizzazione previsti**, ed è intervenuta in forma marginale per le opere di mitigazione ambientale previste dal VIA del 2003, esibendo la mancata attuazione della Zonizzazione Acustica, che perdura da 15 anni.

Osservazione 8:

- Il documento dell'operatore, allineato con la stima del PNA, prevede 13,75 milioni di passeggeri nel 2030 (pag. 16-17). La stima pare totalmente dubbia, in quanto i dati certificano che tale valore verrà già raggiunto a fine del corrente anno, con un tasso di crescita del 5% sull'anno precedente. Su base 2015, infatti, era previsto uno scenario al 2020 di 12.240.000 passeggeri, risultato già superato nel 2018. (Vedi tabelle pagina 17). Per quanto riguarda i movimenti, la situazione è persino peggiore, dato che su base 2015 erano previsti 87.806 voli al 2020, mentre nel 2017 erano già 86.113, unità di Traffico 13.595.617
- Con questo trend di crescita a fine 2018 si arriverà a 89.782 movimenti e 12.921.00 passeggeri per complessivi 13,5 milioni di unità di traffico.
I dati del PSA sembrano dunque poco attendibili e vistosamente smentiti dai fatti,
- Si consideri anche che nel documento si parte dai dati effettivi del 2015, ma è da considerare lo scarto che questi presentano rispetto alle Previsioni del VIA del precedente PSA! Occorre tener conto degli scostamenti significativi tra previsioni del PSA e quanto realizzato, sia in termini di incremento del traffico, sia soprattutto del numero di persone esposte e dell'incremento del valore del rumore, come rilevato dalle Centraline gestite da SACBO

Osservazione 9:

- E' necessario evidenziare chiaramente le prescrizioni per ottemperare ad una sufficiente compatibilità ambientale, oggi non presente, i limiti oltre cui non è possibile incrementare il numero di movimenti.

Osservazione 10:

- Si richiede il rispetto del riposo notturno con l'interdizione dei voli dalle ore 22 alle ore 6, come altri *city airport* europei,

Osservazioni sulla popolazione esposta

Osservazione 11:

- Rispetto agli scenari proposti, vengono solo indicate possibili riduzioni di popolazione esposta sopra i 60 Lva, ma nulla si dice circa gli incrementi di rumore a cui verrà esposta la popolazione ricadente nelle fasce 55 - 60 Lva e 60 - 65 Lva (si noti che tra 60,1 e 64,9 Lva l'intensità del rumore triplica).

Per la dinamica della popolazione esposta si fa riferimento, tabella 1-2 pag.11 parte terza e 7-5 pag 72 parte prima, ad una riduzione del 35% al 2030, passando da circa 8.000 abitanti esposti nella fascia 60-65 Lva al 2015, ai 5.200 nel 2030, con un miglioramento ascrivibile alla nuova generazione di aeromobili, tutto da dimostrare nella effettiva fattibilità, riferendosi solo a generici "impegni commerciali".

Su questo punto, riteniamo metodologicamente sbagliato far continuo e quasi unico riferimento alla futura modifica della composizione della flotta di aeromobili. Il dato è del tutto ipotetico, e su ciò non vi è alcun potere di intervento da parte degli Organi di Controllo con possibilità sanzionatorie in caso di inadempienze.

Osservazione 12:

- Il dato reale che è più significativo è invece la differenza tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale del 2003 con la previsione di di 2.673 abitanti sopra i 65 Lva nel 2015, e i 5.200 abitanti previsti nel 2030 dal SIA del 2018, con una crescita del + 100%.

Osservazione 13:

- Manca il dato di suddivisione per fasce nelle curve 60-65 Lva, e di quanto si è incrementato rispetto alle previsioni del PSA vigente (da 1802 a 8000 persone).

Osservazione 14:

- Considerati i quartieri della città (Campagnola, Malpensata, Colognola, Carnovali, San tomaso, Villaggio degli Sposi e Grumello al Piano) ed i paesi coinvolti, i numeri dell'attuale studio sembrano sottodimensionati (SIA 2018 Parte 1, pag 72 e altre parti).

Osservazione 15:

- Si ritiene scorretto escludere dal calcolo della popolazione esposta i ricettori residenziali per i quali è già stato predisposto l'intervento di mitigazione ambientale. Se questa fosse la regola, si potrebbe vincolare all'attività aeroportuale tutta la città di Bergamo e buona parte della Provincia.

Osservazioni sullo Studio Impatto Ambientale e la proposta di PSA presentato

Osservazione 16:

- Nel documento si cita la **rete di rilevazione delle centraline** che, come più volte segnalato risultano sovente posizionate in luoghi non centrali per la corretta rilevazione: emblematiche sono la centralina di via Canovine, inattiva per anni, o la mancata installazione di centraline nei quartieri che sono stati fortemente impattati dalle modifiche delle rotte attuate dal Giugno 2017 (San Tomaso, Malpensata, Villaggio degli Sposi). Non è corretto un documento con una valutazione di dati non attuali e in parte non reali. In particolare segnaliamo come già nella deliberazione regionale n° VII/12564 del 2003 relativa al parere sul SIA di SACBO nel capitolo 6, si evidenziassero carenze nelle rilevazioni e una dinamica involutiva della qualità dell'aria nello scenario futuro di lungo periodo considerando lo sviluppo del traffico aereo e autoveicolare.

Osservazione 17:

- Occorre ricordare le considerazioni conclusive della delibera regionale n° VII/12564 del 2003 al par. 10.2.1 , ai punti 5 e 8 e 9). A queste ben si collegano le considerazioni

sull'atmosfera (par. 10.2.2), ai rilevamenti e agli approfondimenti richiesti in merito, alla successiva definizione di specifici interventi concreti.

Osservazione 18:

- Nella **Zona "non normata" (sotto i 60 Lva)** deve valere la Zonizzazione Acustica Comunale e quella di legge per gli edifici sensibili (Ospedali, scuole, case di riposo etc.) Non è possibile approvare un PSA in assenza del Piano di Risanamento Comunale, e senza verificare quale sia il contributo che l'attività aeroportuale comporta sul superamento dei limiti di legge previsti per le Zone Residenziali e per gli edifici sensibili che si trovano sotto le rotte degli aerei.

Osservazione 19:

- Nella proposta di Piano si danno per scontati gli **effetti positivi di modifiche operative** ben sapendo che le attuali sperimentazioni sulle rotte hanno avuto effetti negativi, opposti a quelli che ARPA e ENAC avevano dichiarato.

Osservazione 20:

- A pagina 70 del documento e Figura 7-7, nella parte prima, si parla del desiderio di contenere gli effetti ambientali del traffico aereo e del **modello d'uso pista** individuato per ripartire i movimenti in modo "sostenibile", secondo l'operatore. Questo modello ricalca quello già sperimentato negli ultimi 18 mesi. Alla Commissione Aeroportuale, compresi i Sindaci, questa sperimentazione non è apparsa affatto sostenibile, essendo aumentata la popolazione esposta al rumore, come certificato dai recenti rapporti dell'ARPA.

Osservazione 21:

- Secondo lo schema riportato nella parte 3 a pag 10 (modalità di uso della pista), si prevede un'implementazione dell'utilizzo della pista di volo nella direzione 10 con un **aumento degli atterraggi** in direzione ovest - est, previsti pari al 25,4 %. Questa modalità inserita nelle rotte sperimentali iniziate nel giugno 2017 e bocciate a Novembre 2018 dalla Commissione Aeroportuale ha evidenziato per alcuni quartieri densamente abitati un drastico peggioramento del clima acustico e un significativo impatto visivo ed ambientale. Gli effetti negativi sono stati avvertiti financo dalle popolazioni e dalle Istituzioni del meratese (provincia di Lecco).

Modello uso pista di volo

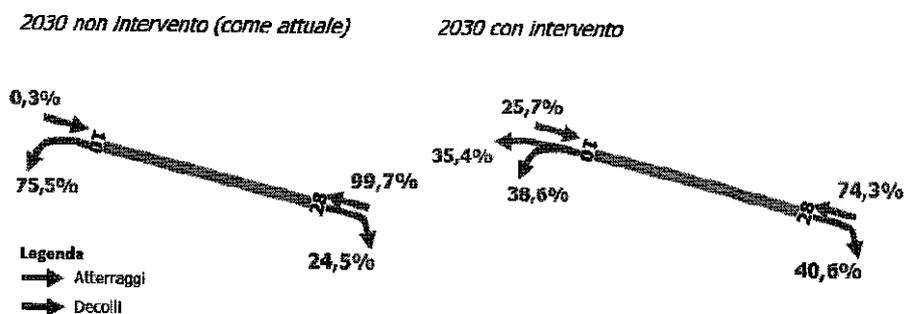


Figura 7-7 Confronto dei due modelli di uso della pista di volo nello scenario di non intervento (come attuale) e quello individuato dal Gestore secondo l'iniziativa di progetto

Osservazione 22:

- La prevista **riduzione del traffico Courier** operativo nel periodo notturno è ampiamente compensata dall'attuale **traffico Charter**, operativo anche nel periodo notturno, e in continuo incremento **nonostante gli impegni in senso opposto**. Questo accade oltre all'incremento dei voli di linea operativi sia nel periodo notturno che, in misura consistente, in orari limitrofi a quello notturno, con sistematici sforamenti in orari notturni.

Osservazioni sui rischi degli aeromobili in volo

Osservazione 23:

- **Nell'incidente aereo del 2010**, solo grazie alle manovre del pilota si è evitato che l'aeromobile in fase di decollo in condizioni di scarsa visibilità cadesse sulla città; l'impatto al suolo è avvenuto a poche centinaia di metri dalla testa ovest dell'aeroporto, circa 60° a sud-ovest. Per fortuna si trattava di un aereo merci di modeste dimensioni, purtroppo i tre membri dell'equipaggio sono deceduti durante l'impatto al suolo.

Osservazione 24:

- Nel corso dell'incidente aereo del 2017, un aeromobile courier in fase di decollo è finito oltre la testa della pista a ovest occupando le uniche strade di accesso all'aeroporto, la zona parcheggi delle auto a noleggio e la vicina circonvallazione. Fortunatamente l'incidente si è verificato in un orario mattutino con poche persone e pochi autoveicoli sulle strade limitrofe e la perizia del pilota ha impedito che l'aereo finisse in un parcheggio, sito al di sotto del livello stradale, che avrebbe potuto innescare un incendio. Occorre ricordare che le prime abitazioni di Orio al Serio sono poste a un centinaio di metri dal luogo di questo incidente.

Osservazione 25:

- Il distributore di carburanti recentemente realizzato di fronte alla stazione aeroportuale costituisce un'altra componente di rischio, in caso di incidente aereo.

Osservazione 26:

- Risultano evidenti le **problematiche di sicurezza** e i **ritardi nella predisposizione** di un contesto adeguato ad un pronto ed efficace intervento in casi di incidenti ed emergenze. Ci sembra necessario rendere pubblici i piani di rischio e organizzare simulazioni di protezione civile (*disaster recovery*), che già in passato i Comitati di cittadini avevano più volte richiesto.

Osservazioni sulla qualità dell'aria

Osservazione 27:

- I dati relativi alle misure della qualità dell'aria non danno una rappresentazione esaustiva della situazione, soprattutto alla luce di quanto rappresentato da **Ispra** (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ente pubblico sottoposto alla vigilanza del Ministro dell'Ambiente) nelle osservazioni depositate per la procedura di VAS, relativa alla zonizzazione acustica aeroportuale.

L'Ente afferma che l'inquinamento del traffico aereo non è affatto trascurabile: "...Un aeroporto è un sistema complesso che può determinare un impatto significativo sull'ambiente e sulle condizioni di salute dei lavoratori aeroportuali e della popolazione residente...". Inoltre viene detto che molti inquinanti non possono essere rilevati con le metodologie attualmente in uso: "...Le sorgenti aeroportuali si caratterizzano per modalità non comuni di emissione di inquinanti gassosi..., composti organici volatili e materiale particolato (in particolare le emissioni in fase di decollo), ... inquinanti che gli strumenti di monitoraggio routinario non possono evidenziare adeguatamente..." per cui si sottolinea "...la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici". ISPRA conclude le sue osservazioni dicendo: "Questi aspetti non possono essere trascurati qualora l'obiettivo sia la valutazione dell'esposizione della popolazione residente in prossimità degli aeroporti".

Di fronte a queste affermazioni, supportate da copiosa letteratura scientifica, non appaiono più convincenti le rassicurazioni di quanti giudicano irrilevante l'incidenza del traffico aereo sull'inquinamento dell'aria. Inoltre, la vicinanza di altre sorgenti di inquinamento, per esempio l'autostrada, non può essere motivo per sottovalutare l'inquinamento prodotto dai movimenti aeroportuali, le attività a terra, il movimento dei mezzi di trasporto. Il peggioramento dei parametri ambientali, rilevato anche nelle statistiche nazionali, desta grande preoccupazione. In più punti del documento presentato dall'operatore si scrive del desiderio di "generare effetti positivi in termini di qualità dell'ambiente e della vita delle collettività locali". Purtroppo non è quello a cui abbiamo assistito in questi quindici anni, e non è quello che si prefigura nella realtà, in caso di approvazione di questa richiesta di Piano di Sviluppo. Se il rumore medio in 14 anni, nonostante l'evolvere della tecnologia, è aumentato oltre l'800%, se lo si esprime con una scala lineare, come può l'incremento del traffico aereo non aver influito sulla qualità dell'aria?

Osservazione 28:

- Nell'attuale SIA non viene considerato l'incremento veicolare dovuto ai recenti ampliamenti della già enorme struttura del vicino centro commerciale Orio Center, che ha aumentato considerevolmente il traffico e il conseguente inquinamento atmosferico, con le relative concentrazioni di CO₂.

Osservazioni sugli effetti della salute della popolazione

Osservazione 29:

- Oltre all'impatto acustico, considerato e discusso più sopra, riteniamo necessario approfondire scientificamente altri fattori impattanti sulla salute psicofisica degli abitanti, in particolare:
- Gli effetti degli inquinanti e lo stato di salute delle vie respiratorie e dell'udito della popolazione effettivamente coinvolta.
- Gli effetti sulla salute e sul comportamento causati dall'impatto visivo degli aeromobili, in fase di decollo e atterraggio

Procedere nell'analisi di impatto ambientale senza queste informazioni non si considera l'effetto dell'aeroporto, sulla popolazione impattata, in tutti i suoi aspetti.

Osservazione 30:

- Occorre riprendere in esame quanto chiesto dalla Delibera regionale al Par 10.2.3 (Salute Pubblica) in cui, nell'ultimo capoverso si richiamano e si precisano alcuni specifici approfondimenti, presi solo parzialmente in esame nello studio dell'AST del 2015.

Osservazione 31:

- L'affermazione che *"l'attuazione del PSA non comporta impatti significativi sulla salute"* si basa solo su generici studi dell'ATS Bergamo, contraddetti palesemente da tutti gli studi effettuati da tempo presso gli aeroporti di tutto il mondo, e disponibili in bibliografia, che certificano la correlazione tra malattie e l'attività aerea, in particolare quello dell'OMS:
 - *Rumore notturno: le linee guida dell'OMS Europa "Night noise guidelines for Europe" ottobre 2009 basandosi sulla revisione sistematica dell'evidence prodotta da studi sperimentali ed epidemiologici, la relazione tra esposizione a rumore notturno ed effetti sulla salute può sintetizzarsi in uno schema basato sui diverse soglie acustiche:*
 - dai 40 ai 55 dB: *si registrano effetti negativi sulla salute della popolazione esposta*
 - sopra i 55 dB: *il pericolo per la salute pubblica aumenta e si registrano frequentemente effetti negativi sulla salute tra cui il rischio di un aumento delle malattie cardiovascolari*I dati delle centraline SACBO nei quartieri cittadini evidenziano valori "medi mensili" fino a quasi 65 db, quindi quattro volte il limite sopra indicato.
Quindi, si può affermare che esistono conseguenze negative per la salute pubblica

Osservazioni su infrastrutture e mobilità

Osservazione 32:

- Nel corso di questi anni si è verificato un **enorme appesantimento del traffico dei mezzi** che raggiungono, lasciano o gravitano sull'aeroporto e sui parcheggi vicini. Le infrastrutture di accessibilità non appaiono sufficientemente dimensionate, ma il problema non sembra essere tanto nelle infrastrutture stesse, quanto nell'eccessivo volume del traffico veicolare legato all'aeroporto. Per inquadrare la limitatezza degli interventi valga per tutto la mancata previsione di un collegamento tra circonvallazione interna di Bergamo e l'aeroporto per il traffico proveniente dalla città e dalle Valli Bergamasche, che vede attualmente l'utilizzo di una piccola strada di quartiere (via don Bosco - via Orio) prettamente al servizio dell'aeroporto come dimostrato dal notevolissimo calo di traffico nel periodo di chiusura dello scalo per lavori.

Parlare di *"aree attrezzate intese come nuove centralità locali e luoghi della socialità etc. etc"* con un indice di rumore attualmente rilevato che supera i 65 Lva appare inverosimile.

Osservazione 33:

- Purtroppo a dicembre 2018 non risulta approvato alcun progetto per la realizzazione di un collegamento ferroviario con relativa stazione, per una connessione alla rete pubblica ferroviaria della nostra regione, nonostante questo intervento fosse già previsto e considerato ai tempi della VIA del 2003. Dal momento che questo servizio

non è ad oggi attivo e obiettivamente difficile prevedere quando sarà disponibile, non ci sembra corretto valutare i possibili benefici per le valutazioni sugli scenari dell'attuale SIA.

Effetti sul patrimonio immobiliare

Osservazione 34:

- Le zone circostanti l'aeroporto non possono fungere da cuscinetto con l'aeroporto stesso, in quanto aree fortemente urbanizzate che sono state depauperate di valori di vivibilità con una consistente perdita di valore economico degli edifici abitativi ivi preesistenti. Stiamo assistendo ad una costante diminuzione del valore degli immobili, in gran parte costruiti prima dell'approvazione del precedente piano di sviluppo aeroportuale.
- **È riconosciuta l'importanza che l'abitazione di proprietà ha per i cittadini, e parimenti deve essere riconosciuto il minusvalore degli immobili all'interno del piano di sviluppo aeroportuale.** Nello studio di impatto ambientale non vengono infatti presi in esame i danni economici provocati dall'inquinamento acustico ed atmosferico sul patrimonio immobiliare.

Osservazioni sul rapporto con gli aeroporti limitrofi

Osservazione 35:

- Nel corso degli ultimi 20 anni periodicamente si legge di dibattiti e aspettative riguardo un più equilibrato e logico sviluppo del sistema degli aeroporti lombardi e del nord Italia, con riferimento frequente allo scalo di Brescia-Montichiari; tali equilibri sarebbero auspicabili se portassero benefici in termini di connessioni, servizi efficienti e migliori compatibilità ambientali.
- Dobbiamo registrare che non ci sono state nel corso degli ultimi 20 anni evoluzioni concrete e misurabili al riguardo, quindi purtroppo non si possono considerare attualmente come scenari effettivi in relazione alle valutazioni degli studi di impatto ambientale.

Osservazioni sul rapporto con le istituzioni

Osservazione 36:

- Si richiede al Ministero dell'Ambiente e alle altre Istituzioni l'applicazione della normativa italiana sulla tassa del rumore, che la Regione Lombardia ha deciso di non applicare.

Osservazione 37:

- Il piano di Sviluppo aeroportuale deve conformarsi alla richiesta, più volte evidenziata anche dal Consiglio Comunale in numerosi ordini del giorno, che tutta la città di Bergamo venga esclusa dalla fascia di rispetto aeroportuale, superiore ai 60Lva. Il PSA non può prevedere il superamento di tali limiti. Qualora ciò avvenisse dovranno essere presi tutti i provvedimenti per il rientro in tali limiti, ivi compreso la limitazione dello sviluppo.

Osservazione 38:

- “L’alta sorveglianza sulle prescrizioni stabilite dalla pronuncia di compatibilità ambientale” espressa dalla Regione Lombardia nel 2003 non pare sia stata esercitata, visto l’enorme aumento della popolazione soggetta al rumore rispetto al 2003.

Osservazione 39:

- Mancano le necessarie pianificazioni nazionali e regionali per gli aeroporti italiani.

Osservazione 40:

- Il Piano di Sviluppo Aeroportuale che deve garantire compatibilità ambientale è caratterizzato da una serie di interventi che costituiscono una premessa ad ulteriore e incontrollato sviluppo delle attività con conseguente aumento dell’impatto sulla popolazione e sull’ambiente, in quanto sono assenti sanzioni al superamento dei limiti previsti.

Osservazioni sul percorso Partecipativo

Osservazione 41:

- Con riferimento a pagina 26, all’ interno del percorso partecipativo si sarebbero dovuti coinvolgere tutti gli stakeholder, e non solo i Comuni, così come è stato sancito dalle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato del 2015 per il Comitato Aeroporto di Bergamo, il quale invece non è stato coinvolto.

Osservazione 42:

- A pagina 76, nella prima parte, si legge “il percorso partecipativo... quando il piano di sviluppo aeroportuale era ancora in fase di redazione...” e di seguito “l’esperienza condotta per l’Aeroporto di Orio al Serio si colloca al livello denominato “coinvolgimento” e definito come l’operare insieme ai cittadini, le cui opinioni vengono prese in considerazione...”. Non risulta, finora, che le Istituzioni abbiano operato per un reale coinvolgimento dei cittadini nell’illustrare gli studi, i piani e recepirne le osservazioni. Tanto è vero che molte amministrazioni comunali hanno ritenuto di non presentare osservazioni alla procedura VAS in corso.

Osservazione 43:

- A pagina 84 della parte prima leggiamo: “le preoccupazioni e le aspettative dai Sindaci possano aver trovato pieno e completo soddisfacimento negli esiti derivanti dalle scelte progettuali operate da SACBO S.p.A . e che, conseguentemente, possa configurarsi quel sostegno dei territori a qualunque previsione di crescita”
Alla luce dei fatti degli ultimi anni, delle sperimentazioni già vissute e della bocciatura delle rotte sperimentali - molto simili a quelle del piano proposto a pag. 68 - queste dichiarazioni non ci sembrano sostenibili e condivisibili.

17 Dicembre 2018

Per il Comitato aeroportuale Villaggio Sposi

Bugada Maria Carla

