

Da: Santo Durelli [mailto:santo.durelli@gmail.com]

Inviato: lunedì 17 dicembre 2018 16:20

A: Durelli Santo <durelli@avvocatodurelli.it>

Oggetto: Fwd: Documenti osservazioni VIA aeroporto "Il Caravaggio" Orio al Serio

Allego nota con osservazioni debitamente firmato dagli esponenti miei assistiti e relativi allegati

Resto a disposizione e porgo i migliori saluti

Avv. Santo Durelli

--

Studio Legale Durelli

Via Fieschi 20/5 16121 Genova

Tel/Fax 010532854 - 0105538510

www.avvocatodurelli.it

studio@avvocatodurelli.it (generale)

pagina FB "inquinamento acustico rumore conoscerlo per difendersi"

pagina LinkedIn "inquinamento acustico rumore conoscerlo per difendersi"

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 **Virna Lavelli, Carlo Vittorio Fiorona, Barbara Brugali, Fabio Martinelli, Maurizio Riboli, Barbara Rizzi, Roberto Mazzoleni, Cristina Arici, Vincenzo Scuderi, Carla Bergamaschi**

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

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

Testo riportato nell'Allegato 3 - Testo delle osservazioni

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).

ELENCO ALLEGATI

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

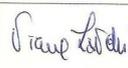
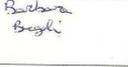
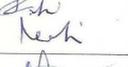
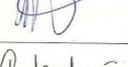
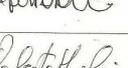
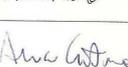
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Testo delle osservazioni

Allegato 4 - Studio ARPA sperimentazione 2017

Luogo e data Genova, li 17-12-2018,

Il/La dichiarante

Nome	Cognome	Comune di Residenza	Numero e tipo documento	Firma
Virna	Lavelli	Bergamo		
Carlo Vittorio	Fiorona	Bergamo		
Barbara	Brugali	Bergamo		
Fabio	Martinelli	Bergamo		
Maurizio	Riboli	Bergamo		
Barbara	Rizzi	Bergamo		
Roberto	Mazzoleni	Bergamo		
Cristina	Arici	Treviolo (Bg)		
Vincenzo	Scuderi	Bergamo	1	
Carla	Bergamaschi	Bergamo	1	

I sottoscritti Virna Lavelli, Carlo Vittorio Fiorona, Barbara Brugali, Fabio Martinelli, Maurizio Riboli, Barbara Rizzi, Roberto Mazzoleni, Cristina Arici, Vincenzo Scuderi, Carla Bergamaschi domiciliati presso Avv. Santo Durelli, con studio in via Fieschi 20.5 Genova (www.avvocatodurelli.it)

Propongono le seguenti

OSSERVAZIONI

Con la presente nota gli scriventi esprimono netta contrarietà all'ulteriore sviluppo ed espansione dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Orio al Serio. Il progetto presentato dalla società di gestione S.A.C.B.O. S.p.A. è chiaramente volto a soddisfare unicamente gli interessi economici della società stessa, non solo senza comportare alcun significativo ritorno o beneficio per il territorio e per le comunità che ivi operano e vivono ma, anzi, compromettendo la salute e la qualità della vita di tanti cittadini, in particolare di quelli residenti nelle zone dell'intorno aeroportuale.

1) In via preliminare si evidenzia come i dati stimati per lo sviluppo allo scenario 2030 siano ricavati sulla base di una rappresentazione che la stessa società di gestione fornisce dello stato attuale di funzionamento dell'aeroporto. Da questa documentazione emerge che il progetto attualmente in discussione sia stato preceduto da un PSA redatto dalla medesima S.A.C.B.O. S.p.A nel 2001. E' importante rimarcare come il verbale della Conferenza di Servizi del 29 settembre 2004 enunci, tra le premesse, che il PSA redatto nel 2001 risulti sì conforme alle linee di sviluppo previste per il Sistema aeroportuale lombardo, ma nel rispetto del limite fissato di 6.174.000 unità di traffico.

Ebbene, sulla base dei dati forniti dalla S.A.C.B.O si ricava come al 2015 le unità di traffico siano state pari a ben 11.515.600. Netto scostamento dovuto principalmente all'aumento del traffico passeggeri: a fronte del limite previsto di 2.555.150, infatti, il dato reale registrato nel 2015 è stato di 10.307.353. Questo incremento abnorme ha comportato, tra le altre ricadute negative sull'ambiente, un pregiudizio per un ben maggior numero di residenti: i dati del PSA 2001 (e riportati anche nel documento DEC-VIA-2003-0677, pagina 11) indicavano in 2673 il numero delle persone sottoposte a immissioni con LVA superiore a 60 dB mentre lo studio di impatto ambientale presentato da S.A.C.B.O. indica che al 2015 sono stati addirittura 8000 i residenti esposti a LVA superiori ai 60 dB.

Questi soli numeri sono di per sé eloquenti a dimostrare, da un lato, la non compatibilità ambientale dello sviluppo concretamente attuatosi, dall'altro la illegittimità del comportamento di S.A.C.B.O. S.p.A che quei limiti (ossia quelli del PSA 2001) ha gravemente e consapevolmente violato.

Si aggiunga a questo proposito che in assenza della zonizzazione acustica aeroportuale (annullata dalla nota sentenza TAR Brescia) valgono i limiti previsti dalla zonizzazione comunale, a sua volta derivante dall'attuazione della Legge quadro 447/95 e successivi decreti attuativi. Limiti che sono risultati, sulla base delle rilevazioni ARPA, sistematicamente e marcatamente superati.

2) Sulla base di queste premesse non pare possa consentirsi a S.A.C.B.O la realizzazione di un ulteriore incremento delle attività aeroportuali, la cui prospettata compatibilità ambientale ha come

sua dato di partenza e di raffronto uno stato di fatto già di per sé illegittimo (ha violato i limiti del PSA 2001, lo si ripete).

Diversamente opinando si finirebbe per consentire l'aggravamento di un illecito.

L'intera documentazione VIA presentata da S.A.C.B.O. risulta contrastante con il principio espresso dalla Corte di Giustizia Europea che, con la sentenza del 26/07/2017 n. 196, ha stabilito che *“ una valutazione effettuata dopo la realizzazione e la messa in servizio di un impianto non può limitarsi all'impatto futuro di quest'ultimo sull'ambiente, ma deve prendere in considerazione altresì l'impatto ambientale intervenuto a partire dalla sua realizzazione”*. In questo senso una VIA correttamente redatta dovrebbe sottoporre a giudizio di compatibilità ambientale anche (rectius: prima di tutto) i dati dello sviluppo avvenuto dal 2003 in avanti in violazione del PSA 2001.

3) Fermo quanto sopra, si osserva specificamente in relazione al PSA 2030 quanto segue.

3.1) Viene prospettato quale fattore idoneo alla riduzione delle emissioni inquinanti il miglioramento e ammodernamento da parte della compagnia aerea Ryanair della proprio flotta di aeromobili. Ma nella documentazione non si rinviene alcuna formalizzata volontà, tantomeno impegno assunto, da parte di detta Compagnia in tal senso. Ne deriva che questo fattore rimane a livello di mero auspicio, come tale non seriamente sussumibile a fondamento di una necessaria sicura riduzione delle emissioni.

3.2) Viene indicata chiaramente la volontà di modificare le modalità di utilizzo della pista di volo, ridistribuendo i decolli e gli atterraggi tra pista 10 e pista 28. Anche se non espressamente specificato, sembra emergere l'intenzione di modificare anche le rotte previste per i decolli per pista 28 (figura 7-7 di pag. 70 documento P1) ripartendo i decolli da questa su due diverse rotte, in percentuali tra loro equivalenti (del 35,4 e del 38,6).

Dal confronto tra la tavola SIA_T33 (relativa al rumore aeronautico previsto allo scenario 2030 con l'intervento in esame) e la tavola a pagina 15 dello studio preventivo effettuato da ARPA sulle rotte sperimentate dall'aeroporto di Bergamo tra il 2017 e il 2018 (Allegato 4 – Studio ARPA sperimentazione 2017) emerge una chiara coincidenza tra le curve isofoniche e, quindi, una sovrapposizione tra le rotte di decollo.

Ebbene è appena il caso di rilevare come nel novembre del 2018 la sperimentazione di tali rotte, effettuata proprio al fine di alleggerire l'impatto acustico subito dagli abitanti di Colognola a causa dei sorvoli in fase di decollo, ha avuto esito fallimentare, essendosi per contro constatato l'esposizione di ulteriori 1.100 persone a rumore aeronautico superiore ai 60 dB rispetto alla situazione quo ante. Tra queste, gli abitanti del quartiere di Villaggio degli Sposi, di Bergamo centro e di Treviolo, dove i sottoscrittori risiedono.

In questa zona, oltretutto, ha sede anche l'ospedale intitolato a Papa Giovanni XXIII, punto particolarmente sensibile e per il quale le immissioni non devono superare il limite di 45 dB di giorno e di 35 dB di notte.

3.3) L'aumento dell'impatto acustico, inevitabile conseguenza dell'incremento dei movimenti aerei, non può considerarsi validamente contrastato dalle misure di mitigazione previste dalla società di gestione. L'intenzione espressa nel PSA2030 è, infatti, quella di proseguire con l'installazione di infissi performanti sotto il profilo dell'isolamento acustico e contestuale dotazione di impianti di impianti di condizionamento d'aria.

Tali interventi non possono considerarsi adeguati a tutelare il diritto alla qualità della vita dei cittadini esposti, che sarebbero costretti, per sfuggire almeno in parte alle immissioni moleste, a sigillarsi all'interno delle proprie abitazioni, con il che, oltretutto, pregiudicando il loro diritto di godere liberamente delle eventuali aree esterne alla proprietà. A ciò si aggiunge, è bene rimarcarlo, l'aspetto della (ulteriore) svalutazione che le proprietà immobiliari subirebbero da questo incremento di immissioni intollerabili.

3.4) Il PSA2030, essendo direttamente funzionale all'aumento dei movimenti aerei, comporterebbe ineludibilmente un incremento del traffico viario. Le infrastrutture, sia quelle viarie che ferroviarie, sono del tutto inadeguate per i volumi di traffico già attuali. E la prospettata realizzazione di un nuovo accesso nord all'aeroporto, destinato al traffico merci, non appare misura sufficiente e adeguata a migliorare la viabilità, dato che la riduzione della componente del traffico destinata al trasporto merci sarà vanificata dal forte aumento dei mezzi utilizzati dai passeggeri.

3.5) Un cenno all'aspetto della sicurezza. La RESA della pista in testata 10 è pericolosamente adiacente alla SS591bis Cremasca, che costituisce un'infrastruttura viaria importante e assai trafficata, già oggetto nel 2016 di un noto incidente causato dall'atterraggio "lungo" di un aeromobile. A seguito di questo accadimento, e proprio a conferma della carenza di condizioni di sicurezza dell'aeroporto, su disposizioni di ENAV sono stati invertiti gli slot in caso di venti superiori ad appena 8 nodi, quando molti degli aeromobili sono strutturati per atterrare in condizioni di normalità con vento fino a 15 nodi.

Non solo. Un incremento di voli determinerebbe, da un lato, un aggravamento del rischio di incidenti, dall'altro un sicuro incremento del numero delle persone sottoposte a immissioni moleste: in tali condizioni di vento (situazione tutt'altro che rara a verificarsi) gli atterraggi, infatti, avvengono su pista 10, sorvolando così l'area ad ovest, che è più densamente abitata, determinando di conseguenza un ulteriore aumento dell'impatto acustico in danno di quei residenti, che si sommerebbe a quello dell'incremento dei numeri degli atterraggi previsti in via ordinaria per detta pista 10, che si prevede portare dall'attuale 0,3% al 25,7%.

3.6) Infine si rileva come i criteri in base ai quali sono stati stimati dalla S.A.C.B.O. S.p.A i dati sull'impatto acustico derivante dall'attività aeroportuale nel PSA2030 di Orio al Serio siano da considerarsi superati.

Da almeno due anni ormai, infatti, il modello INM per il calcolo dell'impronta acustica non viene aggiornato ed è stato sostituito dal software Aviation Environmental Design Tool (AEDT) che, oltretutto, si attaglia anche sui nuovi modelli di velivoli. Anche in considerazione della proposta, avanzata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea, di adottare tale modello entro al fine del 2018 e della risoluzione delle Commissioni VIII e IX della Camera dei deputati che impegnano il Governo, a seguito della sostituzione del modello INM con il più moderno AEDT, ad aggiornare le mappe acustiche aeroportuali, sembra irragionevole che un Piano di Sviluppo per un aeroporto importante quale è il Caravaggio sia redatto utilizzando un modello di calcolo ormai superato.

Inoltre le stime di impatto acustico prospettate da S.A.C.B.O. tenendo in considerazione il rinnovo della flotta di aeromobili prevista da Rayanir non si basano nemmeno sulle prestazioni del velivolo che, secondo tali previsioni, verrà utilizzato in sostituzione degli aeromobili più vecchi, ossia il Boeing 737 Max 200. La stessa società di gestione ammette (pag 234 documento P4 del VIA) che tale aeromobile non sia presente nel database del modello di simulazione utilizzato e che pertanto,

ai fini della modellazione acustica, sia stato fatto riferimento ad un differente aeromobile con prestazioni acustiche simili.

Una tale imprecisione, obsolescenza e aleatorietà dei criteri di valutazione non è accettabile per validare il PSA afferente il terzo scalo nazionale per volume passeggeri.

-O-O-O-O-

I sottoscritti chiedono quindi che si arresti lo sviluppo di un aeroporto che, per sua collocazione in un ambito fortemente antropizzato, ha via via assunto dimensioni incompatibili ed inaccettabili, con gravi ripercussioni negative sull'ambiente e sui cittadini.

Ritengono i sottoscritti che nella redazione del PSA 2030 questo aspetto sia stato trascurato.

Si consideri che, secondo l'incremento di movimenti aerei prospettato al 2030, la popolazione prossima all'aeroporto sarà costretta a subire l'impatto acustico di un decollo o di un atterraggio ogni due minuti (!!), esponendo inevitabilmente migliaia di persone a immissioni intollerabili, e perciò illecite.

Ma non solo. La prova più eclatante che questo programma non abbia considerato i diritti delle persone, e tra queste in particolare i diritti delle più fragili, la si ha rilevando che tra i ricettori maggiormente esposti vi è perfino l'ospedale Papa Giovanni XXIII (il quale, nella zonizzazione acustica, è inserito in classe 1, con limiti di immissione rigorosi al punto 3.2 riportati e, come si ribadisce, sistematicamente riportati).

Con l'attuazione del progetto in commento, l'ospedale verrà fortemente coinvolto dal sorvolo quasi continuo di aeromobili, con innegabile compromissione del diritto alla salute e al riposo dei pazienti ivi ricoverati.

Il che è del tutto inaccettabile e si auspica che le autorità preposte alla valutazione di questo programma tengano nella giusta e doverosa considerazione questa grave incompatibilità e vi pongano rimedio.

E' dato ormai acclarato nella comunità medico-scientifica che il rumore rappresenta uno dei maggiori rischi ambientali per la salute fisica, mentale e più in generale per il benessere delle persone (vedasi da ultimo, le Linee guida presentate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità ai rappresentanti dei 28 paesi membri dell'Unione europea il 10 ottobre 2018 a Basilea).

E va altresì ricordato come secondo la giurisprudenza i valori della salute umana, della qualità della vita e della serenità dell'ambiente abitativo trovano tutela nella nostra Carta Costituzionale e sono da considerarsi prevalenti rispetto alle esigenze della produzione, la quale, pertanto, deve subire i contemperamenti tali da renderla idonea al rispetto di questi diritti fondamentali della persona.

E' perfino superfluo rilevare come la violazione di questi precetti con la produzione di immissioni intollerabili espone i soggetti produttori dell'inquinamento, unitamente ed in solido con chi, benché tenuto e in condizione di poterlo fare, omettesse di assumere le iniziative atte a impedire questa violazione ovvero a farla cessare, all'obbligo di risarcimento dei danni, patrimoniali e non, nei confronti di coloro che vi sono sottoposti.

Principio questo enucleato anche alla luce dei principi della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo, il cui art. 8 tutela il diritto al rispetto della vita privata e familiare. Ed infatti la giurisprudenza della Corte di Strasburgo ha più volte condannato gli Stati che non avevano adottato forme di protezione (dalle immissioni di rumore superiori ai limiti consentiti) a tutela proprio del diritto al rispetto della vita privata e familiare.

Da rilevare a questo proposito come nei contenziosi in cui sono in discussione i pregiudizi agli accennati valori, i criteri ed i limiti di valutazione delle immissioni sono quelli di cui all'art. 844 c.c. in correlazione con l'art. 2043 c.c. e non già quelli previsti dalla normativa pubblicistica.

Concludiamo queste nostre osservazioni rilevando come nel PSA2001 la società S.A.C.B.O., evidentemente resasi conto del grave inquinamento acustico e ambientale che la sua attività avrebbe generato, aveva previsto che tra le misure a tutela dei cittadini vi fosse l'opzione, rimessa alla loro libera scelta, della delocalizzazione delle abitazioni rientranti in una determinata fascia territoriale (vedasi pagina 23 del documento DEC-VIA-2003_677). Ebbene, nel PSA2030 tale misura non risulta invece neppure considerata, nell'ottica evidentemente della ricerca del massimo profitto, con eliminazione dei costi non strettamente funzionali all'attività di gestione dell'aeroporto.

Confronto tracce medie con lo scenario proposto LVA 60-75dBA

