

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.

Il/La Sottoscritto/a _____

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

Il/La Sottoscritto/a COLNAGO MARIA CAMILLA _____

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

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

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

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

Procedura di VIA per il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo – Aeroporto Orio al Serio. Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM: 5609)

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Vedasi documento Allegato n. 3

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

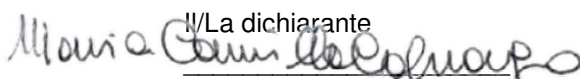
Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 – Testo delle Osservazioni alla VIA per il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo – Aeroporto Orio al Serio *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Bergamo, 15/12/2020 _____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)

Procedura di VIA per il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo – Aeroporto Orio al Serio. Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM: 5609)

La mobilità sostenibile è il principio fondamentale che sta alla base di ogni sistema di trasporto ottimale: soddisfare le esigenze di spostamento non generando esternalità ambientali e sanitarie negative è ormai l'obiettivo dichiarato da chiunque pianifica e organizza i trasporti di una comunità, che ha bisogno di viaggiare e di commerciare, senza sacrificare valori umani ed ecologici fondamentali.

Il progetto del collegamento ferroviario Bergamo–Orio al Serio pare ispirarsi proprio a tale principio, perché il trasporto su rotaia di persone e merci potrebbe ridurre l'inquinamento del traffico veicolare indotto dall'aeroporto bergamasco: un risultato significativo, se si considera che nel 2019 sono transitati dal "Caravaggio" quasi 14 milioni di passeggeri e 119.000 tons. di merci.

La situazione reale però non è positiva come sembra: **temiamo che anche il collegamento ferroviario con lo scalo**, insieme alla pista ciclabile e alla piantumazione del verde intorno allo scalo, **sia il classico specchio per le allodole che serve per distogliere l'attenzione dai veri problemi ambientali che l'aeroporto crea**. In questi ultimi anni, l'incessante crescita delle attività aeronautiche ha determinato una forte compromissione della qualità della vita di chi risiede in prossimità del "Caravaggio", con varie fonti d'inquinamento ambientale. Se l'inquinamento atmosferico costituisce la ricaduta più grave e comporta documentati danni alla salute, anche quello acustico, creando grande stress psico-fisico, provoca patologie importanti. I danni alla salute causati dal traffico aereo non derivano dalla semplice percezione della cittadinanza, ma da dati oggettivi, autorevolmente riconosciuti da ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ente pubblico sottoposto alla vigilanza del Ministro dell'Ambiente) che, nelle sue osservazioni alla procedura di VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale di Orio al Serio, afferma che l'inquinamento 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 ribadisce 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 sottolinea *"... la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici"* e documenta la sua tesi con un interessante studio al quale si rinvia (*"Airports and air quality: a critical synthesis of the literature"* AA.VV).

Che il trasporto aereo generi l'emissione nell'aria di sostanze inquinanti, la cui concentrazione è proporzionale all'entità del traffico aereo è cosa nota, tuttavia spesso si trascura il fatto che la loro dispersione dipende da una serie di variabili meteorologiche, tra cui i venti, che purtroppo non abbondano nella pianura Padana dove, sempre più frequentemente, si verifica il fenomeno dell'inversione termica, con il ristagno degli inquinanti negli strati più bassi dell'atmosfera e con effetti particolarmente nocivi per la salute. A tale proposito, si ricorda che è in corso una procedura d'infrazione della UE contro l'Italia per la cattiva applicazione della direttiva 2008/50/CE, relativa alla qualità dell'aria e riguardante il superamento dei valori limite di PM10 e PM 2,5. Anche Bergamo è tra le città che non rispetta i parametri imposti.

Pare quindi contraddittorio e incoerente che, da una parte si adottino misure specifiche per implementare il verde e promuovere l'utilizzo del treno e dall'altra si continui a sostenere la crescita

esponenziale del “Caravaggio”, governata più da valutazioni economiche che da considerazioni tese a preservarne la compatibilità ambientale.

L’assenza, nella documentazione presentata, di **un dettagliato studio costi/benefici**, rende difficile la valutazione dell’opera. Comunque, il programmato **investimento del “treno per Orio” rischia di produrre un effetto boomerang per i territori** che circondano lo scalo: **l’ipotizzato contenimento dell’inquinamento automobilistico potrebbe essere largamente compensato dall’ulteriore incremento di traffico aereo** che il gestore aeroportuale auspica e programma, traffico di gran lunga superiore alle previsioni formulate sia dal Piano nazionale aeroporti, sia dal Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030, considerato che, finora, quanto previsto e autorizzato (con Decreto interministeriale VIA n. 677/2003) ha avuto un valore puramente indicativo, non vincolante: quello che doveva essere un city airport è divenuto il terzo scalo italiano, con tutti i gravi problemi ambientali che ne derivano.

Perché tanto pessimismo? Perché i 450 milioni circa che si stanno attualmente investendo nella struttura aeroportuale, la recente applicazione della procedura A-CDM (che permetterà di ottimizzare i flussi di traffico e quindi la gestione della capacità aeroportuale), gli obiettivi di sviluppo del “Caravaggio” (20 milioni annui di passeggeri e moltiplicazione delle rotte) di cui parlano alcuni giornali specializzati, non fanno ben sperare.

Nostante i suoi ambiziosi programmi, **l’aeroporto non ha ancora ottenuto l’autorizzazione del suo nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 (PSA 2030): è tuttora in corso la procedura di VIA** alla quale numerosi stakeholder hanno presentato le loro osservazioni, denunciando anche la mancata ottemperanza di gran parte delle prescrizioni previste dal Decreto VIA/2003, inosservanze che hanno pesantemente danneggiato la popolazione e creato gravi problemi ambientali. (Vedasi: [Aeroporto "il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 - Documentazione - Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali - VAS - VIA - AIA \(minambiente.it\)](#))

Inadempienza ancora più grave ci pare quella connessa alla **VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale, procedura imposta** allo scalo di Orio al Serio **dalla sentenza del Consiglio di Stato del 12 marzo 2015**, che ha accolto l’istanza di molti cittadini (oggi soci dell’Ass. “Colognola per il suo futuro a.p.s.”) che, per tutelare i loro diritti, si erano rivolti all’autorità giudiziaria (al TAR di Brescia nel 2013 e al Consiglio di Stato nel 2015). La procedura è **iniziata nel 2018** ma **i lavori non sono andati oltre il Rapporto preliminare ambientale, forse perché la società di gestione dell’aeroporto contesta la legittimità della VAS** e quantomeno sostiene che l’iter della VIA sia indipendente da quello della VAS.

Considerato che il Piano di Zonizzazione acustica è teso *“a regolare sotto il profilo dell’emissione di rumore, l’attività dell’aeroporto in relazione alle altre zone circostanti per cercare di minimizzarne il disagio a carico delle popolazioni”* e che la procedura di **VAS ha come obiettivo prioritario la difesa dell’ambiente, la tutela della popolazione e la salvaguardia della programmazione territoriale e degli strumenti di pianificazione locale preesistenti**, è facile capire l’importanza che la procedura sia completata al più presto e prima del decreto VIA 2030. La nostra Associazione ha contestato ufficialmente le tesi del gestore (vedasi: [Aeroporto "il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 - Documentazione - Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali - VAS - VIA - AIA \(minambiente.it\)](#)): non ottemperare a una sentenza passata in giudicato sarebbe un fatto particolarmente grave, ancor più se commesso da chi rappresenta lo Stato.

Comunque, **nonostante VAS e VIA per PSA al 2030 siano ancora in corso, si stanno già realizzando investimenti importanti**, così consistenti da far temere che chi decide il futuro dello scalo bergamasco sappia già che i progetti saranno autorizzati e che le due procedure ambientali diventeranno di fatto semplici “formalità”.

Altra grave lacuna del progetto, indubbiamente costoso, è **l’assoluta mancanza di un’analisi comparata di soluzioni alternative**: una tramvia elettrica (o un semplice bus elettrico) che colleghi la stazione ferroviaria con l’aeroporto avrebbe costi sensibilmente minori, tempi di realizzazione più brevi, minor consumi di suolo, meno problemi ambientali per i quartieri attraversati dal nuovo tronco ferroviario e possibilità di rispondere anche alle necessità della mobilità urbana.

Consapevole che il progetto del “treno per Orio” è parte del più complesso piano di sviluppo del “Caravaggio”, **l’Associazione “Colognola per il suo futuro a.p.s.” valuta negativamente l’iniziativa, perché ritiene che i benefici che essa porterebbe al territorio bergamasco siano di gran lunga inferiori ai costi, in**

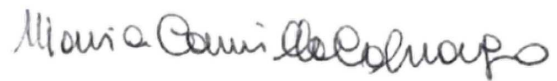
termini ambientali, che essa comporta, soprattutto se si considera che il treno potrebbe favorire l'ulteriore incremento del traffico aereo. D'altro canto, autorizzare un'opera che si basa sul presupposto che l'aeroporto si sviluppi ulteriormente, quando "Il Caravaggio" non ha ancora ottenuto un giudizio di compatibilità ambientale, ci pare inopportuno. Le risorse finanziarie che si libererebbero optando per soluzioni diverse dal treno potrebbero essere proficuamente impiegate in altre iniziative da realizzare sulla linea Bergamo-Milano, che i pendolari chiedono da tempo e che sono rimaste finora sulla carta.

Per realizzare un vero "sviluppo sostenibile", occorrerebbe ricondurre la realtà aeroportuale entro i limiti a suo tempo imposti allo scalo bergamasco per garantire la salvaguardia dell'ambiente e dei cittadini (VIA 2003): in linea con il progetto iniziale, l'aeroporto tornerebbe ad essere ambientalmente compatibile e non snaturerebbe il territorio circostante.

Per l'Associazione "**Cognola per il Futuro a.p.s.**"

La Presidente

Maria Camilla Colnago



Bergamo, 15 dicembre 2020.