

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 Sottoscrittore/a BUGADA MARIA CARLA
 (Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscrittore/a BUGADA MARIA CARLA

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

ASSOCIAZIONE PERIL VILLAGGIO APS
 (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 VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE (VIA) DELL'AEROPORTO "IL
CARAVAGGIO" DI ORIO AL SERIO (BG)

(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

TESTO OSSERVAZIONI

3 FOCUS POPOLAZIONE E SALUTE UMANA

OSSERVAZIONI ---

- a) Nel documento si fa esclusivo riferimento a una indagine epidemiologica svolta da ATS Bergamo, dal quale non risulterebbe evidenziato un danno alla salute dovuto all'impatto ambientale dell'attività dell'aeroporto "il Caravaggio" di Orio al Serio.

Premesso che su tale studio sono state riscontrate numerose criticità circa le modalità di effettuazione delle indagini e le comparazioni dei dati, occorre rilevare che le deduzioni sono in netto contrasto con gli orientamenti degli Organismi Sanitari Mondiali. Valga per tutte il recente rapporto dell'Ufficio Europeo della Organizzazione Mondiale della Sanità (V.H.O.) circa le linee guida per affrontare il rumore ambientale generato dal settore trasporti (aeroporti, ferrovie, strade) con lo scopo di "fornire validi consigli sulla salute pubblica sostenuti da prove, essenziali per guidare le azioni politiche che dovranno proteggere le comunità dagli effetti negativi del rumore".

Premessa: Il rumore ambientale è tra i rischi più elevati per la salute umana ed il benessere di ogni individuo, ora più che mai è una fonte di disagio sempre più grande per i cittadini europei (ed ex- tra-europei). È ormai risaputo che oltre a generare diverse patologie uditive, sia in grado di portare anche problemi psicologici e fisiologici soprattutto se associato ad esposizioni a lungo termine, ed in contesti abitativi o normalmente adibiti al riposo ed allo svago. Tali condizioni portano a pesanti effetti sulla salute quali annoyance, riduzione delle capacità cognitive dei bambini in età scolare e, nei casi più gravi all'insorgenza di ipertensione e cardiopatie ischemiche.

Il documento è stato sviluppato partendo da due domande chiave:

Qual è la risposta della popolazione soggetta al rumore in relazione all'entità dell'esposizione e alle problematiche evidenziate sulla salute?

Qual è l'esito degli interventi di riduzione dell'esposizione e quali sono i loro esiti sulla salute dei cittadini?

Su tali quesiti hanno influito diverse indagini epidemiologiche europee, tra i quali lo studio HYENA e lo studio SERA che hanno coinvolto anche l'Italia, ed aree extra-europee (come Asia, Australia, U.S.A).

Lo scopo delle raccomandazioni contenute nel documento è quello di influenzare le politiche degli stati membri verso la creazione di ambienti di vita più salubri ed uno sviluppo sostenibile dei trasporti e degli altri settori che tanto impattano sul clima acustico dei nostri centri abitati.

Nello specifico le possibili conseguenze sulla salute, individuate e studiate nelle linee guida sono le seguenti:

- Effetti cardiovascolari
- Annoyance
- Indebolimento cognitivo
- Indebolimento uditivo e tinniti
- Esiti avversi alla nascita

- Effetti negativi su qualità della vita/benessere e salute mentale
- Effetti sul sistema metabolico

Gli studi compiuti dal gruppo europeo hanno portato a forti raccomandazioni con le seguenti disposizioni:

- Esposizione media giornaliera con $L_{den} < 45$ dBA, in quanto valori superiori dovuti al traffico aereo portano a conseguenze negative per la salute.
- Esposizione notturna con $L_n < 40$ dBA, in quanto valori superiori dovuti al traffico aereo portano a conseguenze negative sul sonno.

Le linee guida emesse quasi tre anni fa dalla Divisione Europea dell'OMS evidenziano in modo eloquente l'effettivo peso del traffico aereo sulla salute pubblica

- b) Considerato che il livello di rumore medio giornaliero rilevato dalle centraline gestite da SACBO per numerosi quartieri della città di Bergamo e Comuni limitrofi allo scalo, presenta valori medi giornalieri anche superiori a 65 db ci sembra assolutamente improprio sostenere che essi non determinino conseguenze negative per la salute.
- c) L'affermazione che "l'attuazione del PSA non comporta impatti significativi sulla salute" si basa solo su generici studi dell'ASL 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
- d) Verificare bibliografia

7 FOCUS ARIA E CLIMA

7.1- Aspetti conoscitivi: Le condizioni di qualità dell'aria nel contesto localizzativo aeroportuale

OSSERVAZIONI ---

- a) E' assolutamente improprio il confronto con le altre centraline della Provincia di Bergamo, sia nella individuazione degli inquinanti, che non tengono conto della specificità di quelli prodotti dagli aviogetti, ma soprattutto perché non si tiene conto del contributo rilevantissimo che gli stessi aerei forniscono sul peso complessivo dell'inquinamento dell'area interessata, che non può essere considerata solo quella finitima allo scalo, senza tener conto di quello che può essere il rapporto tra i valori degli inquinanti con o senza scalo operativo. Anche il raffronto con il periodo di fermo dello scalo per lavori è fuorviante perché l'inquinamento degli aerei è stato sostituito dagli inquinanti connessi ai lavori.

Sembra pertanto inaccettabile sostenere che l'aeroporto non inquina perché paragonato ai livelli di inquinamento presenti in aree fortemente inquinate.

- b) Allo stesso modo è inaccettabile l'affermazione che "risulta evidente come in corrispondenza dei ricettori residenziali e sensibili prossimi all'aeroporto, non si verifichi una significativa variazione

della qualità dell'aria. Considerato il ripetuto superamento dei valori limite previsti per gli inquinanti riscontrati anche a Bergamo come è possibile che la concentrazione di traffico aereo, non provochi significative variazioni degli inquinanti presenti nell'area?

9 FOCUS CLIMA ACUSTICO

9.1 Aspetti analitici: Azioni per la prevenzione e la riduzione degli effetti derivanti dal rumore di origine aeronautica

Il SIA descrive chiaramente una situazione di clima acustico in significativo miglioramento rispetto alla situazione dello stato di fatto al 2015.

Il continuo miglioramento è raggiunto attraverso l'azione primaria su quattro principali driver, in armonia con le indicazioni della norma di settore Europee, Nazionali, Regionali, al consolidato concetto di approccio equilibrato.

In particolare le azioni individuate sono mirate al contenimento acustico delle emissioni agendo:

- *alla sorgente*
- *lungo la via di propagazione tra sorgente e recettore*
- *al recettore,*

I quattro driver specifici individuati per il contenimento e gestione dell'inquinamento acustico sono:

1. *azioni attive da parte del Proponente in accordo con il Gestore sulla gestione dei diversi segmenti di mercato (specificamente viene prevista la progressiva rinuncia del segmento di mercato di movimentazione merci limitandola al 50% di quella esistente allo stato di fatto 2015);(((*

OSSERVAZIONI—

- a) Nei fatti nel periodo tra il 2015 e il 2019 la riduzione del traffico Courier operativo nel periodo notturno è stato modestissimo e quindi certamente non in linea con quanto previsto e in continuo incremento nonostante gli impegni in senso opposto. Inoltre la lieve riduzione del segmento merci è stata ampiamente compensata dalla introduzione di aerei charter e voli di linea schedulati in tarda serata e che sistematicamente hanno splafonato in fascia notturna con decolli sopra la città.
- b) A fine pandemia il sistema operativo ha di nuovo osservato un sistematico sfioramento dei voli in fascia protetta introducendo oltre ai decolli anche atterraggi notturni sulla città. Infatti circa "l'attuabilità", effettiva ed efficace e la "possibilità" di azione per tutti i driver indicati nelle previsioni 2015 e il "conseguente beneficio ambientale derivante" si nutrono moltissime perplessità. Risulta infatti che il trasferimento del principale vettore (DHL) è soltanto parziale e risulta sostituito da altri vettori del settore merci e che il contenimento è solo legato all'effetto pandemico. La dimostrazione effettiva è data dal dato del rumore rilevato presso la centralina di Seriate, posta ad est dello scalo, che registra prevalentemente i voli notturni, e nel mese di maggio 2021 ha evidenziato un dato di media mensile pari a 61 db. Questo dimostra che la riduzione delle merci non sarà sufficiente a riportare i valori dei decibel nei limiti di compatibilità cioè inferiori ai 60 db

2. *azioni mirate in accordo con i principali air-carriers operanti sullo scalo di Bergamo in relazione alla sostituzione degli aeromobili di vecchia generazione con nuovi, caratterizzati da significative riduzioni delle emissioni acustiche.*

OSSERVAZIONI—

- a) Ryanair dichiara che nei prossimi mesi inizierà a ricevere consegne di 210 Boeing 737 'gamechanger'.8200 che offrono benefici ambientali e che prevedono di basare ulteriori aeromobili a Milano Bergamo nei prossimi anni.

Anche in questo caso si tratta di un mero auspicio frutto di una lettera d'intenti inviata dal principale vettore che non ha alcun rilievo contrattuale e assente di qualsiasi dato tecnico. Non risulta che esistano dati tecnici o certificazioni prese in carico dal Ministero dell'Ambiente. E' evidente che una autorizzazione allo sviluppo dello scalo deve essere concessa solo a valle della realizzazione di questo intervento e con prescrizioni vincolanti che prevedano restrizioni nella operatività dello scalo qualora non si realizzassero. Temiamo però che ciò non avverrà, considerati tutti i precedenti proclami rimasti inattuati nel passato

- b) Riteniamo metodologicamente sbagliato far continuo e quasi unico riferimento alla futura modifica alla composizione della flotta di aeromobili. Dato del tutto ipotetico e su ciò non vi è alcuna probabilità di intervento da parte di SACBO o altri Organi di Controllo con possibilità sanzionatorie in caso di inadempienze.
- c) Sulla possibile evoluzione della flotta aerea si ritiene che un Piano di Sviluppo debba basarsi sull'attuale composizione della flotta aerea, e sulle attuali procedure di volo. Solo al verificarsi degli eventi ipotizzati, potrà essere considerata una modifica in senso ampliativo del Piano.
- d) *ENAC -risposte alle precisazioni dal Ministero al proponente --In merito al "rinnovo della flotta operante sullo scalo, dal prossimo giugno 2021 è previsto l'arrivo delle prime sei macchine di ultima generazione (B737 8200, pari al 30% degli aeromobili basati sullo scalo), operanti per la compagnia aerea maggiormente presente a Bergamo. Detti aeromobili vanno ad affiancarsi ai già presenti e attivi A320 Neo e A321 Neo, allineando e superando le percentuali di rinnovo flotta attese nel periodo '20-'25 da PSA30 su valori compresi tra il 12.5% e il 25%. All'uopo si allega nota inviata dalla compagnia aerea in parola, che conferma l'arrivo dei nuovi velivoli sullo scalo"*
- e) **OSSERVAZIONI** -si può già rilevare che alla data di luglio 2021 di questi fantomatici 6 aerei di nuova generazione non si è ancora vista traccia. I valori riscontrati dalle centraline nel 2019 sembrano smentire totalmente queste affermazioni circa la presenza di questa flotta rinnovata in quanto l'incremento di rumore riscontrato è percentualmente superiore a quello del numero di voli. E' comunque un elemento del tutto aleatorio basato su una semplice "nota" che non ha alcun valore pianificatore.

Citiamo a titolo esemplificativo alcune osservazioni presentate in precedenza dal Comune di Bergamo alle quali non sembra essere stata data adeguata risposta

Osservazioni del Comune di Bergamo 17/12/2018 --Si chiede che vengano messe in atto dal Gestore tutte le strategie e le politiche tese a garantire il rinnovo della flotta che non può essere una decisione lasciata in

carico alle sole compagnie aeree -- Si chiede che il rinnovo della flotta avvenga entro il 2020 e che venga presentato in tal senso un preciso cronoprogramma.

3. Razionalizzazione e adeguamento dell'infrastruttura aeroportuale in modo da permettere la gestione e distribuzione del traffico sulle diverse rotte di decollo e partenza per lo scalo di Bergamo, mirate alla minimizzazione della popolazione esposta a livelli acustici prodotti, nel pieno rispetto dei prioritari vincoli di sicurezza ed efficienza richiesti per il funzionamento dello scalo.

OSSERVAZIONI---

- a) Uno degli elementi che non permette di analizzare nel merito i documenti che vengono sottoposti all'attenzione critica del territorio in tutte le sue forme singole e associative è la grossolanità dei dati forniti. Ci chiediamo quale sia l'attenzione critica che dobbiamo porre nei confronti di un documento che ci racconta che l'insieme dei voli arriva a ben il 114,6 % dei movimenti ipotizzati. Presentare documenti palesemente errati comporta delle considerazioni. Ci chiediamo su quali basi siano state portate a compimento delle valutazioni d'impatto acustico e ambientale da parte dell'operatore richiedente il PSA e contemporaneamente la difficoltà della stesura di osservazioni da parte dei cittadini.

Modello uso pista di volo

2030 non intervento (come attuale)

2030 con intervento

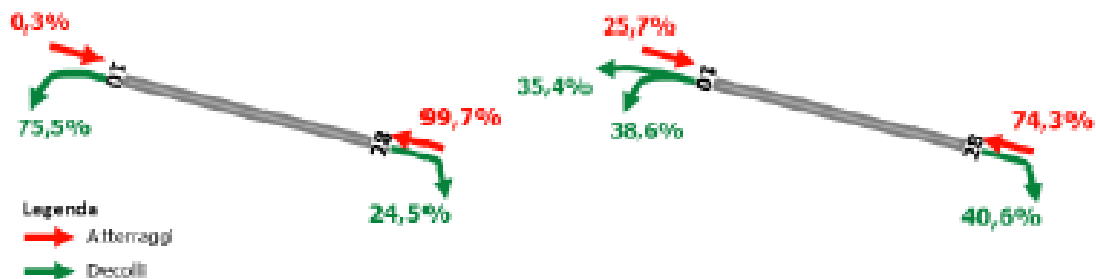


Figura 7-7 Confronto dei due modelli di uso della pista di volo nello scenario di non intervento (come attuale) e quello individuato dal Gestore secondo l'iniziativa di progetto

Tratto da : Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030- Studio d'impatto Ambientale-

Parte 1- L'iniziativa: obiettivi e coerenza – pag. 70 – Marzo 2018

- b) Lo schema riportato prevede in ogni caso un'implementazione dell'utilizzo della pista di volo 10 con un aumento degli atterraggi nella direzione "ovest – est", previsti pari al 25,4 % con sorvoli sopra quartieri altamente antropizzati della città di Bergamo.
- c) Le rotte di decollo, inoltre, utilizzate per la simulazione e la distribuzione dei voli non risultano chiare, nel capitolo del SIA "Gli Impatti", si dice che la distribuzione dei voli in decollo sulla città,

viene effettuata sulle due rotte TZ044 e 220, mentre nel capitolo “Analisi ambientale delle alternative” si parla dell’utilizzo della rotta PRNAV.

- d) Sul territorio ad ovest dello scalo, si trovano alcuni dei quartieri più popolosi della città di Bergamo, risulta perciò maggiormente urbanizzato e abitato. Oltre all’impatto acustico, non si deve sottovalutare il forte disagio e l’apprensione vissuta da interi quartieri nel vedere aerei a pochi metri dalle case abbassarsi in fase di atterraggio. Questa direzione, **bocciata dalla Commissione aeroportuale nel 2018** dopo una sperimentazione durata più di un anno è rimasta nella modalità operativa di volo dell’aeroporto di Orio al Serio anche dopo la fine della verifica, in deroga al PSA vigente. Motivo: condizioni meteorologiche avverse. Causa non sempre attendibile in quanto sono riscontrabili dei voli in atterraggio ad orari fissi oppure voli notturni in condizioni climatiche perfette. Senza contare che l’allineamento all’asse pista per l’atterraggio sulla città (Ovest – Est pista 10) impatta in alcuni tratti, sulle medesime porzioni della città che subiscono i decolli, trascinando sotto un rumore costante interi quartieri abitati da migliaia di persone

Gli effetti negativi sono stati avvertiti financo dalle popolazioni e dalle Istituzioni del meratese (provincia di Lecco).

- e) Nella proposta di Piano si danno per scontati gli effetti positivi di modifiche operative ben sapendo che la sperimentazione eseguita è stata bocciata nel 2018 in quanto le rotte hanno avuto effetti opposti a quelli che ARPA e ENAC avevano certificato,

Citiamo a titolo esemplificativo alcune osservazioni presentate in precedenza dal Comune di Bergamo alle quali non sembra essere stata data adeguata risposta

Osservazioni Comune di Bergamo 17/12/2018 –

Scenario ottimizzato “mirate alla minimizzazione della popolazione esposta a livelli acustici prodotti” --lo scenario rappresentato secondo il Gestore, risulta essere l’unica alternativa che garantisce una compatibilità tra lo sviluppo aeroportuale e il territorio. Tuttavia si rileva che le condizioni descritte di ottimizzazione fanno riferimento alla sperimentazione avviata dalla Commissione aeroportuale i cui esiti, verificati da ARPA, non rappresentano di fatto un miglioramento, ma anzi **un peggioramento in termini di popolazione impattata, tant’è che in data 19/11/2018 la Commissione aeroportuale , ha deciso a maggioranza la sospensione di tale sperimentazione**, mantenendo comunque attiva la rotta PRNAV che è stata ritenuta potenzialmente migliorativa rispetto alla TZ044.

In merito all’inversione di pista, definita quale misura di ottimizzazione, anch’essa faceva parte della sperimentazione partita nel 2017 e bocciata nel Novembre del 2018.

Dall’inizio della sperimentazione al solo Comune di **Bergamo erano pervenuti 104 esposti sottoscritti da gruppi di cittadini che lamentavano il forte disturbo che il nuovo assetto sperimentale genera sulla città**. Il dato più significativo è che quartieri come S. Tomaso e Boccaleone Villaggio degli Sposi, mai interessati precedentemente dal disturbo acustico dell’aeroporto, si sono aggiunti ai cittadini dei quartieri di Colognola, Campagnola e Malpensata.

Nonostante l’aeroporto sia amministrativamente sul territorio comunale di Orio al Serio ha un notevole impatto sulla città di Bergamo. **Va inoltre sottolineato che il comune di Bergamo ha una densità abitativa media pari a 3011 ab./km², ed è l’ottavo comune capoluogo più denso d’Italia** (il terzo tra i comuni capoluogo inferiori a 130.000 abitanti). Questa peculiare caratteristica del territorio deve essere valutata con maggiore attenzione nella definizione della compatibilità ambientale dello scalo..... E’ di immediata percezione che il territorio ad ovest dello scalo, dove si trovano alcuni dei quartieri più popolosi della città

di Bergamo, risulta maggiormente urbanizzato e abitato (per densità di funzioni) e caratterizzato dalla presenza di una serie di strutture vulnerabili ed obiettivi così detti «sensibili». Questo confronto risulta ancora più chiaro valutando la banca dati dell'uso e destinazione del suolo di Regione Lombardia (DUSAF), dove le differenze sono ancora più evidenti.

4. *la realizzazione di interventi di mitigazione presso i recettori residenziali esposti a livelli acustici superiori ai 60 dB(A) di LVA. 4 –*

OSSERVAZIONI–

- c) Ricordiamo che questa era una delle Prescrizioni cogenti previste dal VIA del 2003 e che, a distanza di 18 anni, è stato realizzato solo in misura assolutamente marginale. Questo obbligo avrebbe dovuto essere realizzato prima dell'approvazione di un nuovo Master Plan, come prevede la legge. Va inoltre ricordato che l'adozione di questi interventi non elimina la assoggettabilità di questi recettori al vincolo aeroportuale di persona esposta, oltre ovviamente al non far venir meno la condizione di degrado ambientale in cui è costretto a vivere che ha riflessi oltre che sulla propria salute e sicurezza, sul valore delle abitazioni costruite per la gran parte prima dello sviluppo aeroportuale. L'ulteriore rinvio entro il 2030 delle opere di mitigazione è pertanto inaccettabile
- d) Ricordiamo che la normativa europea e italiana, anche dopo l'emanazione del Decreto di VIA del 2003, ha sempre richiesto interventi che andassero a ridurre l'esposizione al rumore aeroportuale. La mancata ottemperanza da parte degli Enti preposti a questi interventi non autorizza a considerare queste violazioni "in sanatoria" con un nuovo Piano di Sviluppo che parta da quanto illegittimamente realizzato per proporre interventi che non sono supportati da motivazioni esaustive e appaiono sinceramente irrealizzabili stante la conformazione dello scalo.
- e) Circa gli interventi di mitigazione dai dati esposti risulta che sono stati effettuati interventi di mitigazione irrisoririspetto a quanto richiesto dal perimetro degli edifici esposti, di cui nessun intervento di delocalizzazione adducendo la giustificazione della mancata attuazione della Zonizzazione Acustica (da 15 anni) per i recettori situati oltre il limite di 65 db, come previsto dalle Prescrizioni del VIA. **È del tutto evidente che, come prevede la normativa, prima di concedere nuove autorizzazioni allo sviluppo dello scalo debbono essere ottemperate tutte le Prescrizioni vigenti**
- f) Nel 2003 l'operatore aeroportuale ha ottenuto l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, con un decreto del Ministero dell'Ambiente, a seguito della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Quest'ultima 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.
- g) Risulta quindi che la Società di Gestione Aeroportuale ha permesso (e promosso) una crescita esponenziale del traffico aereo in assenza di una delle principali Prescrizioni cogenti previste dal VIA del 2003

SACBO--le prime due azioni afferiscono direttamente alle attività di riduzione delle emissioni alla sorgente; la gestione e distribuzione del traffico è riferita alla minimizzazione dell'impatto tramite l'azione sulla propagazione delle emissioni acustiche tra sorgente e recettore; mentre l'azione di mitigazione attiene direttamente alle azioni di contenimento dei livelli acustici presso il recettore medesimo....

Il combinato disposto di queste due azioni permette di ridurre l'impatto sulla popolazione esposta nei valori indicati nella seguente tabella, ottenuti incrociando i dati acustici con i dati di popolazione riferiti al singolo numero civico, gentilmente forniti dalle Amministrazioni Comunali.

Area	2015	Scenario 2030 base (driver 1 e 2)	
60≤LVA<65 dB(A)	6.950	6.350	-8,6%
65≤LVA<75 dB(A)	1.050	400	-61,9%
LVA ≥75 dB(A)	0	0	-
Totale	8.000	6.750	-15,6%

Tabella 9-1 Confronto della popolazione residente all'interno delle aree individuate dalle curve di isolivello LVA di riferimento agli scenari 2015 e 2030 base (driver 1 e 2)

Area	2015	Scenario 2030 base (driver 1 e 2)		Scenario 2030 progetto (1, 2 e 3)	
60≤LVA<65 dB(A)	6.950	6.350	-8,6%	4.950	-28,8%
65≤LVA<75 dB(A)	1.050	400	-61,9%	250	-76,2%
LVA ≥75 dB(A)	0	0	-	0	-
Totale	8.000	6.750	-15,6%	5.200	-35,0%

Tabella 9-2 Confronto della popolazione residente all'interno delle aree individuate dalle curve di isolivello LVA di riferimento agli scenari 2015, 2030 base (driver 1 e 2) e 2030 progetto (driver 1, 2 e 3)

OSSERVAZIONI –

- a) **Il termine di confronto con la popolazione esposta deve essere quello che si evince dallo scenario al 2015 previsto dal VIA 2003 che presentava un totale di popolazione esposta pari a 2.673.** Quindi la previsione di 6.750 persone esposte nel 2030 (comunque basata su interventi del tutto aleatori) corrisponde ad **un incremento del 252%**
- b) I valori riportati in tabella si riferiscono ai dati fino al 2015. Occorre rilevare invece i dati 2017/2018/2019 che sono di gran lunga superiori.
- c) Il dato reale più significativo è nella differenza tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2003 con la previsione al 2015 = 2.673 abitanti sopra i 65 Lva , abitanti previsti nel 2030 dal SIA del 2018 = 5.200 --Totale crescita + 100%.
- d) In questi ultimi anni la situazione si è ancor più aggravata: se si confronta il numero degli esposti al rumore superiore ai 60 decibel previsti dalla Via del 2003 (in base al quale era stato autorizzato lo sviluppo dell'aeroporto) e la realtà dei dati relativi ad oggi, possiamo renderci conto di quanto le previsioni siano state stravolte dalla incontrollata crescita del traffico aereo. Nelle previsioni al 2015, la popolazione totale esposta (sopra i 60 decibel) sarebbe dovuta essere di 2.673 persone.

- e) Al 2006 Arpa (l'Ente regionale preposto alla tutela ambientale) prevedeva 2.260 persone in zona A (di cui solo 260 residenti nel Comune di Bergamo) e 720 in zona B: un totale di 2.980 esposti. **Attualmente, risultano ben 12.800 cittadini sottoposti ad inquinamento acustico superiore ai 60 decibel (di cui 8.100 nei popolosi quartieri della città). Se si aggiunge anche la popolazione esposta tra i 55 ed i 60 decibel, che ammonta a 36.500 persone, risulta che ben 49.300 i cittadini e 41 siti sensibili sono danneggiati dall'inquinamento acustico causato dal traffico aereo: 33.400 ad ovest, 15.900 al centro e ad est!**

- f) Manca il dato di suddivisione per fasce nelle curve 60-65 e di quanto si è incrementato rispetto quelle previsioni del PSA vigente (da 1802 a 8.000). (Quanti sono passati da 59 a 60dB; e da 64 a 65dB).

- g) Occorre tener conto degli scostamenti significativi tra previsioni del PSA e quanto realizzato sia in termini di incremento del traffico ma soprattutto del numero di persone esposte e dell'incremento del valore del rumore come rilevato dalle Centraline gestite da SACBO. L'incremento delle persone esposte e del rumore rilevato dalle centraline dal 2003 al 2019 è stato di gran lunga più alto dell'incremento in percentuale del numero del movimento registrato nello stesso periodo.

- h) 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 nella fascia 60 – 65 Lva (non è la stessa cosa avere 60,1 o 64,9 – cioè il triplo del rumore)

- i) E' scorretto e inaccettabile escludere dal calcolo della popolazione esposta i ricettori residenziali, anche se minimi, per i quali è già stato predisposto l'intervento di mitigazione ambientale.

- j) Per la dinamica della popolazione esposta si fa subdolamente riferimento ad una riduzione del 35% al 2030 passando da circa 8.000 abitanti esposti nella fascia 60-65 Lva nel 2015 ai 5.200 nel 2030, con un miglioramento ascrivibile alla nuova generazione di aeromobili, tutta da dimostrare nella reale fattibilità, riferendosi solo a generici "impegni commerciali".

- k) 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 uno 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**

- l) 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 piano di sviluppo aeroportuale in assenza del Piano di Risanamento Comunale e senza verificare quale sia il contributo che l'attività aeroportuale fa gravare sul superamento dei limiti di legge previsti per le Zone Residenziali e per gli edifici sensibili che si trovano sotto le rotte degli aerei.

SACBO--Sempre in riferimento alla gestione e distribuzione del traffico sulle diverse rotte, si osserva come il SIA individui una precisa configurazione in grado di permettere un'ulteriore ottimizzazione dell'impatto sulla popolazione esposta a livelli acustici inferiori ai 65 dB(A), come evidenziato nelle tabelle e planimetrie precedenti, agendo su un'oculata articolazione delle percentuali di decollo e atterraggio sulle rotte esistenti.

OSSERAZIONI –

- a) Il fronte settentrionale dell'aeroporto, ma anche sul lato ovest con i decolli sopra la città e dei previsti atterraggi, oggi non è un cuscinetto tra l'aeroporto e il suo intorno ma è un'area fortemente urbanizzata che è stata depauperata di valori di vivibilità ambientale e **con una consistente perdita di valore economico degli edifici abitativi ivi preesistenti.**
- b) Si ricorda inoltre che la normativa vigente in merito ai requisiti minimi dei sistemi di rilevazione acustici a terra, preveda che **le centraline atte alla misura debbano essere installate quanto più possibile sulla verticale della traiettoria di atterraggio/decollo degli aeromobili.** Situazione totalmente disattesa per quanto riguarda la nuova linea di atterraggio da ovest che coinvolge i territori dei comuni di: Ponte San Pietro, Mozzo, Curno, Treviolo e i quartieri di Bergamo: Villaggio degli Sposi, È un dato di fatto che per queste aree, il gestore dell'aeroporto, non sarà in grado di produrre dati misurati utili a valutare l'impatto ambientale acustico al suolo.
- c) Non ultimo, il PGT vigente di Bergamo, approvato oltre venti anni fa, ovvero quando vigevano logiche pianificatorie che autorizzavano nuove edificazioni a discapito della salvaguardia dell'ambiente e del suolo (logiche oggi non più accettabili perché fortemente in contrasto con una nuova coscienza sociale: decisamente più attenta agli spazi verdi nelle città e alla qualità della vita), consente l'edificazione sia di nuovi fabbricati residenziali con sviluppo verticale pari anche a 9 piani (circa 30 metri di altezza), e sia di edifici sensibili, come per esempio le residenze sanitarie assistite (RSA), situati esattamente all'interno delle direttrici di atterraggio. Col nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 queste nuove edificazioni risulteranno sostanzialmente penalizzate sino al limite dell'inutilizzabilità.
- d) *SACBO --Infine, l'azione individuata e relativa alla promozione e realizzazione di interventi di mitigazione su base biennale presso i ricettopercentualeri residenziali esposti a livelli acustici maggiori di 60 dB (A) e secondo i criteri esposti nel documento allegato, garantirà una continua e ulteriore minimizzazione degli impatti dell'attività aeronautica a completamento degli effetti di minimizzazione degli altri tre driver. Dalle stime effettuate sul numero di abitazioni ricadenti all'interno delle curve di isolivello acustico nelle proiezioni contenute nel SIA, si ritiene di poter mitigare tutte le residuali abitazioni esposte ai citati livelli entro il periodo di riferimento del PSA medesimo.*
- a) Anche in questo caso si tratta di meri auspici non supportati da dati tecnici. La sperimentazione di nuove rotte poste in essere, che avrebbe dovuto andare in questa direzione ha ottenuto l'effetto diametralmente opposto di peggiorare la situazione. Anche il concetto di "minimizzazione della popolazione esposta" va affrontato in modo non superficiale. Non è tollerabile che per riportare un parte della popolazione appena al di sotto della soglia dei 60 db una parte consistente della popolazione venga portata da 60 a 65 db. miglioramento deve essere effettivo per tutti.

SACBO--Resta inteso che quanto già indicato verrà adeguato ove necessario in ottemperanza a quanto già prescritto da Regione Lombardia nel proprio parere positivo e a quanto il MiTE riterrà opportuno indicare.

Osservazioni del Comune di Bergamo 17/12/2018

Citiamo a titolo esemplificativo alcune osservazioni presentate in precedenza dal Comune di Bergamo alle quali non sembra essere stata data adeguata risposta

ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA

Visto quanto sopra, si formula **PARERE NEGATIVO**

in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale, per le motivazioni di seguito esposte.

1. Il SIA non chiarisce la discrepanza tra il numero di movimenti previsti nel VIA 2003 e il reale sviluppo dello scalo, che già oggi ha raggiunto il numero di movimenti previsti dallo stesso SIA per il 2030. Pertanto le mitigazioni e le compensazioni ambientali imposte in sede di pronuncia di compatibilità ambientale dal Ministero nel 2003 non sono proporzionate con la realtà di sviluppo dello scalo e quindi inefficaci ai fini del contenimento dell'impatto ambientale;
2. L'assenza della zonizzazione acustica aeroportuale comporta la mancanza di limiti massimi di rumore da assumere in riferimento per le verifiche di conformità dello sviluppo dell'attività aeroportuale.
3. Il SIA non ha adeguatamente valutato che la localizzazione dello scalo si colloca in un ambito fortemente antropizzato, con particolare riferimento al territorio della città di Bergamo, che vede anche la presenza di numerosi recettori sensibili. Già nello Studio di Impatto Ambientale del 2003 si sottolineava come la zona ad Ovest dell'aeroporto avesse un grado di urbanizzazione maggiore rispetto a quella ad Est, e che pertanto lo sviluppo dell'aeroporto al 2015 avrebbe dovuto comportare un' priorità di sviluppo del territorio ad Est, previsione che tuttora è stata disattesa. Si ribadisce quindi la necessità che nessun quartiere della città sia sottoposto ad un rumore aeroportuale LV(A) superiore a 60 Db.
4. Il SIA risulta mancante di una dettagliata correlazione tra le azioni di sviluppo e gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, come previsto dal D.lgs 152/2006. Si rileva inoltre che le misure previste sono prevalentemente compensative e quindi non strettamente collegate agli impatti indotti dall'infrastruttura, ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto e comunque collocate esclusivamente nell'immediato intorno dello scalo;
5. Nel SIA vengono inserite opere di mitigazione e compensazione già previste nel precedente SIA 2003 e non ancora realizzate, nonostante siano state abbondantemente superate le previsioni;
6. Aeroportuale al 2030, che potrebbe incidere sulle previsioni urbanistiche dei Comuni dell'intorno.
7. Il SIA è carente di approfondimenti documentali sotto il profilo degli impatti acustici di emissioni in atmosfera, paesaggistici e idrogeologico,

DIMENSIONE OPERATIVA TRAFFICO AEREO

Citiamo a titolo esemplificativo alcune osservazioni presentate in precedenza dal Comune di Bergamo alle quali non sembra essere stata data adeguata risposta

Osservazioni del Comune di Bergamo 17/12/2018 --- Nella VIA oggetto della presente valutazione è stato considerato il grado di ottemperanza delle prescrizioni inserite nel Decreto Ministeriale del 2003, tuttavia andrebbe analizzato anche il grado di coerenza tra Piano di Sviluppo approvato nel 2003 e l'attuale situazione di sviluppo dell'aeroporto. Confrontando infatti il SIA 2003, che prevedeva lo scenario di

massimo sviluppo al 2015, ed il reale/attuale sviluppo dell'aeroporto, **si evidenzia che già nell'anno 2006 le previsioni di traffico erano state superate**. Questa notevole discrepanza tra le previsioni e l'effettivo sviluppo dello scalo è da imputarsi principalmente alle scelte commerciali del gestore dell'aeroporto e al successo dei voli low-cost. Ne consegue che il numero di passeggeri, i movimenti merci e i conseguenti impatti legati al reale sviluppo dello scalo risultano superiori a quelli stimati.

OSSERVAZIONI—

- a) Rimane palese che le Previsioni del PSA non sono in linea con quanto verificato-Su base 2015 infatti era previsto uno scenario nel 2030 di 12.240.000 +- 1.129.000 m.e. Pari a 13.369.000 risultato che è già raggiunto nel 2018.

Per i movimenti ancora peggio su base 2015 erano previsti 87.806 mentre nel 2017 erano già 86.113 e nel 2018 hanno superato i 92.000.

I dati del PSA sono quindi del tutto inattendibili, a meno che sia immaginato un blocco automatico della crescita in caso di superamento di quanto previsto.

Percorso partecipativo

Dovevano esser coinvolti tutti gli stakeholder e non solo i Comuni così come è stato sancito dalle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato. il Comitato Aeroporto di Bergamo, invece non è stato coinvolto.