

Il Presidente propone la trattazione dell'ordine del giorno n. 54 avente per oggetto: approvazione definitiva della variante urbanistica VARPGT07 – Piano di rischio aeroportuale aggiornato ed integrato con la Valutazione dell'impatto di rischio verso terzi (Third party risk assessment).

#### ASSESSORE VALESINI:

Questa sera, come ha ricordato il Presidente, presentiamo all'attenzione del Consiglio l'approvazione del piano di rischio aeroportuale. Il piano è un documento tecnico contenente indicazioni e prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici per tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente aereo. La sua coerenza con il Piano di governo del territorio è quindi elemento essenziale per la sua corretta applicazione, e lo sforzo principale degli uffici e dell'Amministrazione è stato proprio quello di recepire le indicazioni e le prescrizioni dettate da ENAC, lo sottolineo da subito, coordinandole con lo strumento urbanistico generale di cui ci siamo dotati.

Consta di due documenti distinti: il piano di rischio aeroportuale propriamente detto, che si sostanzia come è stato presentato anche in commissione consiliare con un vincolo geometrico che dipende dalla tipologia dell'aeroporto e dalle dimensioni della pista, ed è uno strumento che deve essere obbligatorio per tutti i comuni dotati di aeroporto, documento che ha una zonizzazione, che individua quattro zone di tutela, dalla zona A più vincolata a quella D, e le cui differenze si fondano sostanzialmente su un diverso carico antropico consentito dalle diverse funzioni che si possono insediare. L'altro documento di cui si compone è invece il *risk assessment*, cioè il piano di rischio contro terzi il cui vincolo è più di tipo probabilistico e statistico e basato su diverse variabili, quali fra le altre la frequenza dei voli, le rotte prevalenti, eccetera. È obbligatorio solo per 23 aeroporti, tra cui l'aeroporto di Orio al Serio. Ha una geometria che è sempre dettata e individuata dallo stesso ente nazionale diversa da quello del piano di rischio aeroportuale vero e proprio, rappresentata da delle curve cosiddette di isorischio, che sono individuate dall'ente nazionale dell'aviazione civile.

Questo piano è il primo piano di rischio aeroportuale di cui si dota il Comune di Bergamo, e soprattutto è la conclusione di un *iter* amministrativo lungo e tormentato durato quasi dieci anni. È infatti iniziato nel 2008, perché è nel 2008 che la norma nazionale ha previsto la redazione di questo strumento, ottenuto nel 2011, parere favorevole di ENAC, è stato avviato un procedimento di variante urbanistica, la variante 7...

#### PRESIDENTE:

Scusate, scusi assessore, mi rivolgo al pubblico: è vietato esporre cartelloni e quindi vi chiedo cortesemente di riporli, altrimenti devo chiedere che veniate allontanati. Chiedo alla polizia locale se può... Per cortesia, stiamo nei limiti di quello che il regolamento prevede. Grazie, può continuare assessore.

## ASSESSORE VALESINI:

Dicevo, un complesso *iter* amministrativo iniziato nel 2008, perché è nel 2008 che la norma regionale lo prevede. Ottenuto nel 2011 il parere di ENAC è stato dato avvio al procedimento di variante, la variante sette, nel marzo 2012, e il relativo procedimento di VAS. L'*iter* si è poi interrotto nel 2013 a seguito della sentenza del TAR Lombardia che si è espresso sull'annullamento della zonizzazione acustica che prima era parte di questo documento, poi è stata stralciata dallo stesso facendo quindi venir meno le ragioni dello stesso ricorso.

Lo stesso piano di rischio aeroportuale è stato poi aggiornato integrandolo con la zona D inserita dalla norma nazionale, che è una delle zone di protezione previste da questo documento. Successivamente è stato fatto ricorso presso il TAR del Lazio anche su questa zonizzazione, ricorso fatto anche da diverse amministrazioni locali fra cui ricordo alcune amministrazioni locali dell'*hinterland* della nostra città, non del comune capoluogo, portando all'annullamento di questa zona di tutela D che era stata inserita successivamente dal legislatore. Sentenza che viene però ribaltata, per fortuna dal punto di vista dell'allargamento delle forme di tutela per il nostro territorio, in sede di Consiglio di Stato ripristinandola definitivamente nel 2016.

Tale sentenza ha consentito, direi finalmente, di sbloccare l'*iter* del piano stesso non prima di aver approvato, però nel 2018, in via definitiva la variante 10, consentendo di presentare oggi il piano di rischio aeroportuale che naturalmente, come dicevo in premessa, deve essere coerente con lo strumento urbanistico, e questo spiega perché è stata anticipata la variante 10 rispetto all'approvazione dello stesso piano di rischio.

Oggi siamo arrivati quindi alla conclusione dell'*iter*, dopo l'adozione del piano avvenuta ad aprile, a fine del mandato della precedente legislatura. Conclusione dovuta anche, lo voglio sottolineare, ad una forte volontà politica di portare a termine questo indispensabile strumento, volontà che si è espressa anche in un non sempre facile dialogo con gli enti nazionali che sono coinvolti, come ricordato, nel rilascio del parere.

Oggi siamo chiamati ad esprimerci, lo ricordo, non tanto sul piano in quanto tale, perché è già stato adottato, e quindi in quest'aula se ne è già discusso ad aprile, ma sulle osservazioni pervenute. Nel caso specifico sono state presentate due osservazioni.

Faccio una premessa che credo importante, anche se penso che molte delle persone in aula già lo conoscono, su quello che è l'*iter* della presentazione delle osservazioni ad un piano, che è un *iter* vincolato e codificato da delle norme di legge, in modo particolare nel caso specifico dalla legge regionale 12, che prevede 30 giorni dall'approvazione dell'adozione del piano per conoscere i contenuti dello stesso piano, 30 giorni per presentare le osservazioni e 30 giorni successivi per controdedurle da parte dell'Amministrazione.

Procedura di osservazione che per obbligo di norma il Comune è giustamente obbligato a diffondere attraverso gli organi di stampa locale, attraverso l'albo pretorio, il sito del Comune, la pubblicazione sul Burl regionale. Nel caso specifico, come ho detto prima, sono state presentate due osservazioni, una che riguarda la richiesta di consentire l'insediamento di determinate funzioni, così come già previsto dal piano delle regole, nel complesso del Centro Galassia. In questo caso prevale però il piano aeroportuale, essendo uno strumento di fatto sovraordinato rispetto al Piano del governo territorio, impedendo di fatto le funzioni che erano invece richieste dall'osservazione e previste invece dallo strumento urbanistico in quanto

generano un carico antropico non consentito per la zonizzazione di quella area, per questo non la si è ritenuta ammissibile.

La seconda fa, al contrario, prevalere dal punto di vista dell'interesse manifestato dal privato i vincoli dati dal PGT rispetto al piano di rischio aeroportuale. Si tratta di un edificio in zona A, un edificio che il Piano di governo del territorio individua con la sigla ESI, cioè edifici sparsi isolati, in cui però lo strumento urbanistico non consente la realizzazione di parcheggi. Il richiedente chiede invece di poterli realizzare, non essendo impediti dal piano di rischio aeroportuale, ma in questo caso è il PGT a prevalere a non consentire la realizzazione di questa destinazione ed è per questo che viene rigettata.

È stata inviata anche in queste ore, lo voglio ricordare per la massima trasparenza, una *mail* da parte dell'associazione Colognola per il suo futuro, con allegate delle osservazioni. Osservazioni che però non hanno nulla a che fare con le osservazioni che richiamavo prima, perché in realtà si tratta di un documento che riporta la data del febbraio 2019, quindi prima ancora dell'adozione del piano in Consiglio comunale. Sui contenuti di questo documento era stato promosso e organizzato un incontro a marzo dalla collega, l'assessora Ciagà. È stata poi anche data, nel momento in cui mi è stata evidenziata la questione da alcuni consiglieri, anche una formale risposta in un documento che abbiamo trasmesso giovedì scorso, in cui si dà, anche se non stiamo parlando, lo ribadisco, di un'osservazione che è all'interno della procedura che è oggetto di questa delibera, in ogni caso un riscontro puntuale sulle questioni sollevate, rinnovando la disponibilità mia e del collega Zenoni anche ad un incontro per maggiori approfondimenti e per maggiori chiarimenti.

In sintesi molto di ciò che viene evidenziato chiama in causa direttamente ENAC, soprattutto per quanto riguarda l'aggiornamento dei dati su cui si è basata per definire la zonizzazione del piano e il *risk assessment*. Considerazioni che non ho nessuna riserva di dire trovo condivisibili in quanto questi dati risalgono al 2011, quindi non sono dati aggiornati a quella che è stata l'evoluzione in questi otto anni dell'aeroporto.

L'Amministrazione, nell'*iter* del piano, ha sollecitato più volte ENAC da questo punto di vista. Ultima risposta a questa nostra sollecitazione da parte dell'ente nazionale è dell'ottobre 2018, nella quale ENAC fa presente che prima di poter aggiornare i dati e quindi i disegni, le geometrie delle curve di isorischio e di quello che ho descritto prima si deve arrivare all'approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, che sappiamo compete da una parte da Sacbo e che vede il pronunciamento proprio dell'ente nazionale aeroportuale.

L'Amministrazione non rinuncerà comunque a sollecitare. Io ho già predisposto una lettera che mi è stata data proprio in queste ore dagli uffici e quindi mi riservo di approfondire, ma che vorrei già nella giornata di domani inviare a ENAC, nella quale, ancora una volta, in via più formale di quanto è stato fatto anche fino a ora, si sollecita ENAC sull'urgenza di rinnovare, di aggiornare questi stessi dati.

Voglio ricordare anche, è stato ben espresso anche dai tecnici del Comune presenti in commissione consiliare, che nel momento in cui ENAC, come è suo dovere, trasmetterà al Comune l'aggiornamento di questi dati, quindi di queste zonizzazioni, noi non faremo altro che recepirlo addirittura attraverso un atto di ufficio che non comporterà probabilmente nemmeno una variante urbanistica, e quindi in una forma molto rapida anche dal punto di vista della procedura interna nostra, perché in ogni caso il piano che stiamo approvando non è uno strumento fisso e imm modificabile per fortuna, ma è un documento che si deve aggiornare anche rispetto alle fotografie di oggi dello sviluppo anche dell'aeroporto.

In conclusione vorrei, proprio per la lunga, complessa e travagliata storia di questo piano, ringraziare a nome dell'Amministrazione tutti coloro che hanno contribuito a questa approvazione. In primo luogo un ringraziamento va all'ex assessore Ciagà, che ha avuto un ruolo importante soprattutto nella fase di adozione, che aveva insieme al collega Zenoni sottoscritto e seguito fin dall'inizio la definizione di questo piano. Un ringraziamento va anche alla struttura degli uffici, in modo particolare all'architetto Cavagnis, al progettista architetto Andrea Caldiroli, alla dottoressa Simona Carigliano e al responsabile unico del procedimento l'ingegnere Renata Gritti.

Ora io lascio la parola al collega Zenoni per dare riscontro anche alla richiesta avanzata in sede di commissione consiliare dal consigliere Tremaglia sullo stato di avanzamento anche del piano di zonizzazione acustica.

#### ASSESSORE ZENONI:

Il collega Valesini mi ha riferito che il consigliere Tremaglia in particolare, non so se anche altri, in commissione ha chiesto un aggiornamento su questo. L'aggiornamento in realtà sarà abbastanza breve perché siamo ancora ai nastri di partenza.

Dopo l'arrivo del parere del ministero al rapporto preliminare della VAS, si è riunita settimana scorsa la commissione aeroportuale che ha fissato un cronoprogramma molto ipotetico sui prossimi appuntamenti. In realtà è stato previsto un incontro ulteriore a novembre - la data è ancora oggetto di fissazione - per iniziare a valutare il metodo di costruzione degli scenari della VAS, a cui seguirà la costruzione dello scenario di minimo impatto, e così via il processo. Quindi di fatto l'incontro di novembre è stato il primo incontro *post* parere del ministero sul rapporto preliminare della VAS, che verrà quindi recepito all'interno dello sviluppo di questo piano di zonizzazione.

In tutta sincerità, nonostante le domande più specifiche da parte nostra come Comune, ma anche degli altri comuni, non siamo in grado di stimare i tempi di questo processo comunque complesso. È stata avanzata però dagli amministratori tutti una richiesta che è quella di calendarizzare, quando sarà pronto il documento, un'occasione di confronto pubblico, con la presenza dei tecnici di ENAC che hanno contribuito alla costruzione del piano di zonizzazione acustica, che presenti i contenuti di questo piano prima dell'invio al ministero e prima della parte formale e quindi dell'avvio delle osservazioni formali, di tutta quella procedura che seguirà successivamente.

Questa richiesta è stata recepita ed è stata formalizzata dagli amministratori nella commissione aeroportuale di settimana scorsa. L'aggiornamento, come dicevo, sarà a novembre in data ancora da destinarsi per un secondo incontro su questo tema.

#### CONSIGLIERE TREMAGLIA:

I colleghi intervengono dopo di me in maniera più compiuta. Volevo solo ringraziare velocemente l'assessore Zenoni sia per la risposta, sia per la rapidità. È emersa, data l'occasione più per contingenza territoriale che tecnica, la questione della zonizzazione acustica, che mi ricordo eravamo fermi a prima

dell'estate con gli auspici che il ministero facesse quello che doveva fare. Da quello che ho capito il ministero l'ha fatto, e quindi adesso vediamo anche quest'altra partita molto importante e molto attesa dalla cittadinanza che tempi avrà.

#### CONSIGLIERE STUCCHI:

Molto brevemente su queste osservazioni, sull'*iter* che si sta concludendo. Le curve di isorischio che sono state stabilite su un volato del 2011, la metà forse di quello odierno - anche oggi è stato ricordato con l'ultima comunicazione questo dato, previsioni già superate quelle del 2030 - che ci impongono una considerazione: la necessità di una serietà nell'azione amministrativa, nel rispetto dei cittadini e della correttezza degli atti che devono essere approvati. Naturalmente correttezza di cui possiamo discutere qui al tavolo, oppure che possiamo sottoporre a istituzioni esterne, come la Procura, per valutare se sia giusto, sia logico, che quest'oggi si approvi un qualcosa ben sapendo che la situazione è mutata.

Sarebbe come approvare un piano regolatore che preveda da qui al 2030 120.000 abitanti per la città di Bergamo sapendo che già ci sono, che preveda l'edificazione su aree che sono già edificate. Sarebbe come quindi approvare un documento facendo finta di non sapere che la situazione è mutata. Io capisco che ci sia la possibilità di modificare le curve di rischio dopo che sia stato approvato il piano di sviluppo aeroportuale, ma è un cane che si morde la coda. È una situazione che non va bene, che non può essere portata a giustificazione di un atto che invece deve andare a tutela dei cittadini. L'abbiamo detto più volte in campagna elettorale e abbiamo assunto degli impegni.

L'impegno nostro è quello di mantenere per scelta di coerenza una posizione di non condivisione su quello che è il contenuto del documento al nostro esame, e che ci impone quindi di esprimere, di denunciare se vogliamo, in modo fermo, ma in modo anche pacato, in modo molto ragionato, questa posizione che va a nocimento di tutti i cittadini, non solo i cittadini di Colognola. Soprattutto va a nocimento dell'immagine dell'Amministrazione comunale, che dovendo decidere di una cosa così importante si attacca un po' a delle giustificazioni che sono di tipo burocratico per non voler vedere quella che è la realtà, una realtà che è mutata negli anni, una realtà che impone quindi di prendere atto di tutto questo.

Quindi per questo, e per non poter avere possibili anche compromissioni con quello che può essere la conseguenza di un atto che viene approvato sulla base di dati superati, noi non possiamo dare la nostra condivisione, e chiederemo anche all'autorità preposta di valutare se un tipo di scelta fatta invece a favore di questo documento che oggi è alla nostra approvazione, possa essere considerata legittima nel momento in cui si sanno che le situazioni sono mutate.

#### CONSIGLIERA NESPOLI:

Scusate gli occhiali, ma non posso fare diversamente con queste luci. Mi danno molto fastidio in questo periodo.

Noi come Lista Gori invece siamo molto contenti di approvare questo piano di rischio aeroportuale, perché innanzitutto non c'era prima, è stato un piano fortemente voluto dalla precedente Amministrazione, grazie al lavoro dell'assessore Zenoni, dell'assessora Ciagà e dell'assessore Valesini.

Che cosa definisce? Definisce il piano di rischio per la città, prima non c'era. C'è stato quell'incidente dell'aereo che è uscito fuori pista e non avevamo in mano un piano di rischio, ora ce l'abbiamo. È chiaro, con i dati...

PRESIDENTE:

Scusate, il pubblico non può intervenire, lo sapete. Per cortesia, manteniamo rapporti corretti. Siamo consapevoli che il tema è scottante, ma in questa aula il regolamento non prevede interventi del pubblico, abbiate pazienza.

CONSIGLIERA NESPOLI:

Vorrei continuare il mio intervento. Non stiamo entrando nel merito, qui stiamo approvando un piano di rischio dettato da degli aspetti normativi. Sono stati sovrapposti due approcci, quello del *risk assessment* con i vincoli geometrici che definiscono il piano di rischio aeroportuale. Questo è quello che noi abbiamo fatto. Abbiamo seguito le normative, non stiamo andando fuori dalle regole. Qua si definisce il rischio che abbiamo in confronto all'esistenza dell'aeroporto.

Questa Amministrazione lo ha voluto, perché non c'era prima, e la cosa importante è che ha forzato perché venissero tenuti presenti gli elementi che abbiamo alla mano. Se non ci sono le curve di isorischio, consigliere Stucchi, più recenti del 2011 non possiamo aspettare ulteriormente. Cominciamo a farlo con quelle che abbiamo, come prescrive ENAC, quando arriveranno i nuovi dati... E' giusto sollecitare, ne sono convinta, i cittadini hanno ragione, perché siamo cittadini, chi vive lì lo sa, però non dobbiamo confondere gli aspetti, le curve di isorischio nuove, quando ci saranno, verranno esposte e su quel piano verranno aggiornate. L'ha detto prima l'assessore Valesini che già domani risolleciterà questo aspetto, perché qui non è questione di essere pro o contro, qua si tratta di adottare degli strumenti con i quali noi dobbiamo tutelare tutti i cittadini.

Io capisco l'indignazione di chi vive questo problema, non sono solo i cittadini di alcuni quartieri. Qua si tratta di sicurezza dei cittadini che vivono sulla città. Non possiamo nasconderci dietro il fatto che l'aeroporto esiste, e per la prima volta abbiamo un piano di rischio che tiene conto di questa cosa. Quindi a maggior ragione...

PRESIDENTE:

Sono costretto a sospendere il Consiglio. Manteniamo un rapporto corretto. Non costringetemi ad allontanarvi. E' importante che il pubblico sia in Consiglio comunale, però manteniamo un rapporto collaborativo e in linea con quello che il regolamento prevede. Abbiate pazienza.

CONSIGLIERA NESPOLI:

Voglio concludere il mio intervento. La cosa importante da cui si deve partire è che al momento ci sono questi elementi a livello legislativo, a livello normativo. Noi da qua dobbiamo partire, perché noi dobbiamo proseguire nel Piano di governo del territorio. Quindi qua si definiscono degli aspetti di tutela delle aree della città. Da qua si deve partire proprio per sviluppare la città in funzione del rispetto della salute di tutti, dei cittadini e del rischio che questi corrono. Io non aggiungo altro, perché sono elementi tecnici poi.

(Esce dall'aula il consigliere Stucchi; sono presenti n. 31 consiglieri).

CONSIGLIERE CREMASCHI:

Io, come su altri temi importanti e arrivando in Consiglio comunale adesso, arrivo a lavoro in corso e quindi questo è un piano che è stato adottato, oggi siamo all'approvazione, all'esame di due osservazioni, quindi il mio intervento sarà un po' più generale, non sullo specifico ovviamente delle osservazioni e quant'altro, ma un po' sul tema dell'aeroporto.

Noi abbiamo il piano di rischio aeroportuale e, come ha detto la collega Nespoli questo è un bene, prima non c'era e adesso c'è. Con questo documento il Consiglio comunale prende atto di quale alto prezzo una parte consistente della città paga per l'aeroporto e non solo in termini di salute, di inquinamento atmosferico e acustico, ma qui stiamo parlando di rischio di vita. Con questo documento abbiamo definito i vincoli precisi che la presenza dell'aeroporto di Orio impone alla città per garantire la salvaguardia e la tutela dei cittadini e del territorio.

Tra questi vincoli ci sono il piano di rischio aeroportuale, ci sono le aree soggette a rischio conto terzi, c'è anche la limitazione all'altezza degli edifici e degli impianti che possono costituire un ostacolo alla navigazione degli aerei.

Sono documenti che si reggono su informazioni fornite da ENAC e su cui, come è appena stato detto, non ci sono possibilità discrezionali di modifica da parte del Comune.

Pongo alcune questioni allargando progressivamente lo sguardo e cercando di tenere distinte le diverse competenze tra quello che può fare il Comune e quello che devono fare gli altri enti, tra quello che deve fare il Comune e quello che il Comune deve considerare tra i suoi atti.

Prima domanda, ci sono attività che non potranno essere più realizzate in queste aree, ad esempio, non si potrà più costruire una scuola. Cosa è previsto di fare per le scuole esistenti dato che ovviamente il piano non può essere retroattivo? Quali forme di informazione, protezione, sicurezza possiamo dare alle scuole o

altre attività simili presenti nelle aree coinvolte, o è il caso di pensare un progressivo trasferimento di queste attività?

Seconda domanda, quali sono le attività da oggi vietate che sono state autorizzate nei lunghi anni in cui si ha lavorato per il piano? Quindi che cos'è che oggi non potrebbe essere modificato ed invece è stato fatto finora?

Terzo, ed è stato già detto dall'assessore, sia questo piano che quello relativo allo sviluppo aeroportuale si basa su dati molto datati, il 2011 nel caso del PRA, il 2013 per il secondo con previsione 2030. Abbiamo appena sentito che solo successivamente all'approvazione del nuovo piano di sviluppo l'ENAC procederà con l'aggiornamento delle nuove curve di isorischio, io colgo la disponibilità dell'assessore a essere pressante su questa richiesta.

Noi sappiamo che la crescita all'aeroporto ha sfondato negli ultimi anni ogni previsione, come giornali locali segnalano trionfalmente di tanto in tanto, per cui ragionare su dati vecchi di anni ha poco senso. Stiamo parlando per capirci da 71.000 movimenti del 2011 a 89.000 nel 2018, una crescita del 25%.

Quattro, abbiamo parlato dei vincoli che giustamente la presenza dell'aeroporto pone al territorio. Io vorrei che parlassimo anche dei vincoli che la presenza del territorio pone all'aeroporto. Condividiamo tutti il grande valore economico e di volano per l'occupazione e il turismo che ha l'aeroporto, ma sviluppo dell'azienda Sacbo e crescita numerica dell'aeroporto non sono due termini coincidenti. Per questo non scalda il cuore leggere i propositi del nuovo presidente Sacbo, Giovanni Sanga, dai giornali indicato quale candidato voluto dalle istituzioni, quindi da Comune e Provincia. Ha parlato di infrastrutture, ampliamento, investimenti di decine di milioni, salto di qualità. Sanga parla dell'aeroporto come una realtà che spesso sento definire come un problema. "Io credo - sempre lui sto citando - che sia semmai una risorsa, un'opportunità da valorizzare, ma bisogna sempre prestare la giusta e massima attenzione al territorio" che però si traduce nelle sue dichiarazioni in opere di mitigazione ambientale e di compensazione per milioni di euro. "E della crescita dello scalo - sempre dice Sanga dai giornali - dobbiamo ragionare tenendo conto appunto della valorizzazione dell'azienda da un lato e della compatibilità col territorio dall'altro".

Io mi aspetto da chi deve rappresentare l'interesse pubblico in Sacbo una prospettiva diversa, e cioè che l'aeroporto di Orio non può più crescere, fisicamente non può più crescere, e l'auspicato sviluppo di Sacbo deve pertanto avvenire su altri fronti e tutti sappiamo che si parla del fronte est, non bastano i doppi vetri, occorre che si fermi la crescita dei voli.

Chiedo pertanto che al Presidente di Sacbo, a cui vanno i miei auguri di buon lavoro, venga consegnata copia dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale 26 novembre del 2018 in cui dopo aver scritto – cito – "l'incremento costante del traffico aereo da un lato ha generato effetti positivi in termini economici e occupazionali per il territorio, dall'altro ha incrementato il disagio sotto l'aspetto ambientale, peggiorando la qualità della vita alla popolazione residente nelle aree all'intorno aeroportuale". Cito ancora "il sindaco di Bergamo e il presidente della Provincia hanno fatto proprio il disagio lamentato dal territorio. Lo hanno rappresentato i soci bergamaschi del patto di sindacato, con particolare riferimento alla richiesta di moratoria sull'aumento del numero dei voli, come sottoscritto in data luglio 2016 anche dai sindaci, tra cui quello di Bergamo, appartenenti al tavolo appositamente costituito. In questo ordine del giorno si propongono precisi impegni in termini di riduzione dell'impatto ambientale, a partire dalla riduzione dei voli notturni largamente ripresi nel nostro programma elettorale.

Io chiedo che, a fronte di questo piano che io voterò a favore, ci sia un incremento dell'azione della nostra Amministrazione perché non si faccia coincidere neanche mentalmente e culturalmente lo sviluppo di un'azienda importante con una crescita fisica in termini di numero di voli.

PRESIDENTE:

Non voglio essere fiscale, ma non è possibile applaudire.

CONSIGLIERE CECI:

Ritengo che in Consiglio comunale ognuno, maggioranza e minoranza, deve fare la sua parte. In questo caso ho cercato di comprendere le ragioni della maggioranza che deve difendere un piano di rischio aeroportuale che nasce vecchio, e quindi se da parte della maggioranza il bicchiere è mezzo pieno, e l'ha detto già chi mi ha preceduto, l'ha già accennato, da parte della minoranza il bicchiere è diciamo mezzo vuoto, nel senso che chiedere il voto o la collaborazione per un documento che ha dati aggiornati al 2011, con 71.514 movimenti quando oggi sono 89.533 vuol dire, scusate, votare un documento che sicuramente nasce vecchio.

Non serve dire "eh, beh, noi cominciamo ad adottarlo perché poi al più presto faremo delle variazioni, faremo una variante, e quindi lo adegueremo ai circa 89.533 voli o movimenti che sono stati verificati e contabilizzati nel 2018". Io penso che qui non si debba discutere se l'aeroporto di Bergamo deve morire, se l'aeroporto di Bergamo non deve esistere. È una realtà, e lo voglio dire chiaramente, sicuramente utile, necessaria, dà lavoro a tanta gente, crea ricchezza, fa conoscere Bergamo, e queste sono le motivazioni che esulano da questo piano,

Lo avevamo scritto sia con il sindaco Tentorio nella passata Amministrazione, sia con il sindaco Gori, che i problemi dell'aeroporto sono ben altri e non vedo l'impegno per quanto riguarda la soluzione. Avevamo detto: dov'è l'impegno per limitare o eliminare i voli notturni? Dov'è l'impegno per dire oltre ad un certo limite non si può andare? Quando una bottiglia è piena se tu cerchi di mettere ancora dentro il liquido, la bottiglia sbrocca. Quindi dov'è l'impegno nel dire qual è il limite che una città può pagare o può sopportare, pur con tutte le belle cose che ho detto prima, che è l'aeroporto di Bergamo, qual è il limite oltre il quale non si può andare?

Allora qui arriva il problema della zonizzazione acustica, cioè dei quartieri che soffrono di più sul problema del rumore, e non è che spostando rumore da un quartiere all'altro, o da un Comune all'altro si risolve il problema. Il problema dell'aeroporto è anche, oltre i voli notturni, oltre ai movimenti che sono tantissimi, è quello della zonizzazione acustica, è quello dell'inquinamento, è quello delle mitigazioni ambientali. Speriamo che il nuovo Presidente prenda in mano la questione e ci dica se lo sviluppo dell'aeroporto deve essere ad est o ad ovest, nel senso che si faccia sinergie per mandare a est parte del carico dell'aeroporto che è insopportabile per la città di Bergamo, e si prendano degli accordi seri per alleggerire la posizione dei voli su Bergamo.

Quindi i problemi dell'aeroporto, che resta una bellissima realtà, sono questi, e chiedere oggi alla maggioranza e alla minoranza di votare un documento, nel rispetto dei rispettivi ruoli, che ha i dati aggiornati al 2011 per quel che mi riguarda, per quel che riguarda Forza Italia, è un po' troppo. Non vedo all'orizzonte delle grandi discussioni ed un grande impegno anche in campagna elettorale. Nasce il problema, si vanno a raccontare due storie nei quartieri e poi una volta eletti i voli notturni, i movimenti, le mitigazioni, lo sviluppo, le zonizzazioni, la VAS, spariscono perché ormai una volta eletti il problema si riproporrà tra cinque anni. Credo che questo voto contrario, sia un vuoto che mi accomuna alla minoranza, ma un voto che non vuole andare a dire che la realtà dell'aeroporto è una realtà che non deve esistere, deve andare a dire delle cose sull'isolarischiò che deve essere rappresentato da un documento reale, veritiero ed attuale.

Questo documento non è né reale, né veritiero, né attuale e quindi io, come minoranza e come consigliere che ha sempre in qualche modo denunciato in senso buono quali sono i problemi di quest'aeroporto, pur non negando mai la sua valenza, questa realtà, questa verosimiglianza con chi vive poi sotto i problemi e i rischi dell'aeroporto non c'è, e quindi non essendoci questa verosimiglianza voto contrario ad un documento che non ha queste caratteristiche dell'attualità, della verosimiglianza, della realtà e dell'adesione alla situazione reale, e chiedo che questo argomento, cioè in generale quello dall'aeroporto, anche con il nuovo Presidente, sia oggetto di coinvolgimento e di discussione con il Consiglio comunale e con i consiglieri, perché i problemi che ho enunciato prima e che risultano anche nei verbali di questo Consiglio, e anche sulle pagine dei giornali di Bergamo che ho ripetuto prima, trovino un'adeguata soluzione per chi vive la realtà nei quartieri e chi sopporta non solo i benefici di un aeroporto che come aeroporto cittadino è un po', e lo sappiamo tutti e non lo dico solo io, ingombrante.

#### CONSIGLIERE CARRARA:

Ringrazio l'assessore per le spiegazioni fatte durante i lavori delle commissioni. Mi rendo conto che oggi siamo qui a discutere di una questione che inizia molto tempo fa, inizia nel 2008, e trovo che oggi siamo qui ad avere uno strumento che è necessario alla salvaguardia dei cittadini bergamaschi, ma che è nato già obsoleto. I modelli presentati si basano infatti su dati risalenti al 2011, oggi sappiamo tutti che la situazione dell'aeroporto è ben diversa.

Se posso permettermi di fare un'altra considerazione rispetto a quelle fatte prima dal collega Stucchi, ci sono molte delle osservazioni che sono state fatte e sono state portate avanti dai cittadini e dai comitati, e qui oggi ne abbiamo penso una dimostrazione, che non sono state del tutto recepite o in parte ascoltate. Auspico, quantomeno, che per le prossime decisioni riguardanti questo tema ci possa essere una condivisione maggiore con tutti i soggetti interessati.

#### CONSIGLIERE ROVETTA:

Che sia necessario un piano di rischio aeroportuale penso che sia ineludibile, ma penso anche che sia fondamentale che questo piano sia adeguato a quelle che sono le esigenze attuali.

Stiamo parlando di un'area sensibilmente sempre più estesa dal traffico aereo, sempre più imponente, dove c'è una forte presenza di persone, di agglomerati urbani, di case, case che tra parentesi perdono costantemente anche un valore commerciale, dunque coloro che fanno i mutui poi si trovano magari a rivendere immobili che non hanno più il valore di acquisto. Ci sono strutture chiamiamole sensibili come scuole, come altre strutture di raccolta di persone, alberghiere e quant'altro. Ci sono degli importanti parcheggi che raccolgono un numero notevole di auto.

Oltretutto questa espansione va verso la zona ovest, che è quella più vicina alla città, invece di andare magari nella zona est che è un po' meno abitata e più estesa, tant'è che nelle previsioni e in campagna elettorale avevamo auspicato che il tetto dei voli fosse contenuto, che non ci fossero i voli quantomeno notturni per consentire il riposo delle persone che abitano in quelle zone, e magari deviare il più possibile le rotte aeree nella zona est evitando disturbi alle persone che in parte sono qui questa sera.

Per cui auspichiamo che l'Amministrazione prenda atto di questo e faccia un forte pensiero sulla questione.

#### CONSIGLIERE MINUTI:

Mi riallaccio agli interventi dei miei colleghi di minoranza, perché credo che nei loro diversi interventi abbiano tutti toccato dei punti fondamentali e in parte hanno già spiegato bene anche la nostra posizione come lista civica che sarà di voto contrario su questa delibera.

Credo che i cittadini in particolare chiedano da tempo due risposte, difficili dal punto di vista delle scelte politiche, ma semplici nella loro sostanza, e cioè qual è il tetto massimo di voli oltre il quale non si può andare per tutelare la salute e il rispetto della vita quotidiana di chi abita nei quartieri interessati al sorvolo dell'aeroporto, e la posizione del Comune sui voli notturni. Sono due scelte ovviamente difficili, ma che più volte in campagna elettorale sono state affrontate da tutte le forze politiche, ma che ad oggi non hanno ancora avuto risposta e credo che questo già di per sé rappresenti un *vulnus* del rapporto tra Comune e cittadini.

Anche il fatto che i cittadini rappresentino in maniera così forte, veemente e anche organizzata le loro rimostranze, dimostra che in questi anni è mancato un po' veramente qualcosa dal punto di vista dei rapporti con i comitati stessi e dell'ascolto.

È una tematica assolutamente difficile e complicata, ma credo che queste manifestazioni siano l'esempio di queste mancanze. Quindi l'invito è cercare, anche nelle difficoltà, anche su scelte difficili, di riallacciare un rapporto proficuo di dialogo con i cittadini che tutti i giorni quotidianamente vivono purtroppo i disagi dell'aeroporto.

Si è tentato in questi anni di puntare molto sul discorso del cambio delle rotte. Non si è rilevata ai fatti una scelta che ha portato benefici vincenti, e quindi credo che le due domande di apertura del mio intervento oggi ancora più di ieri chiedano una risposta da parte delle istituzioni.

## SINDACO GORI:

Io non torno sulle questioni generali dell'aeroporto, di cui quest'aula si è occupata varie volte, l'ultima alcuni mesi fa, tra l'altro arrivando all'approvazione di cui parlava il consigliere Cremaschi di un ordine del giorno molto completo, che è la sintesi del pensiero della maggioranza, ma credo possa essere ampiamente condiviso, e quell'ordine del giorno mi premurerò, Roberto, di farlo avere domani al nuovo Presidente di Sacbo, perché è il punto di vista di questa Amministrazione. Poi lui, come ti dicevo anche a voce, è ovviamente il Presidente di tutta la società, che ha altri soci privati, c'è Sea, mica Sea, quindi mi sembrerebbe ingeneroso giudicarne l'orientamento dalla prima dichiarazione il giorno stesso della sua elezione.

Mi sembra una persona di grande esperienza, che ha sensibilità politica. Noi abbiamo voluto che fosse espressione di questa sensibilità, che deve tenere insieme necessariamente gli aspetti industriali con gli aspetti ambientali, e credo che Giovanni Sanga abbia tutte le qualità per fare questa difficile sintesi.

Il piano di rischio di cui parliamo oggi è una necessità. Avremmo potuto approvarlo prima, sarebbe potuto entrare in vigore prima se non ci fossero stati i ricorsi di altri comuni che per piccole ragioni locali ne hanno rallentato l'approvazione. Siamo perfettamente consapevoli, ma l'ha detto credo l'assessore Valesini, dei limiti di un piano di rischio che è basato su dati vecchi di otto anni. Al tempo stesso, come vi è stato detto, la legge non consente a ENAC di darci dati aggiornati, perché quei dati potrà darceli solo dopo l'approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, che a sua volta, ci è stato ben chiarito, attende la zonizzazione acustica, quindi la sequenza è quella lì.

L'alternativa è votare un piano di rischio e averlo vigente o non averlo. Io preferisco averlo, ancorché incompleto, con dati vecchi e quant'altro. Ho preso nota di quello che ha detto il consigliere Rovetta, servirà in futuro, perché io ricordo perfettamente l'opposizione del Sindaco di Seriate, del Sindaco di Grassobbio, a tentativi che noi abbiamo provato a promuovere di modifica delle rotte, che andavano a impattare sulla loro popolazione per numero cinque individui, cinque, eppure quei tentativi sono stati bloccati perché per loro era impossibile vedere peggiorare non di migliaia di persone, di teste, di cinque, la situazione nei loro rispettivi comuni.

Siccome sono sindaci espressione della stessa forza politica di cui lei qui è rappresentante mi fa piacere sapere che invece oggi siete favorevoli a spostare ad est una quota dei voli. Tornerà utile in futuro.

## CONSIGLIERE TREMAGLIA, per dichiarazione di voto:

Il dibattito è stato senz'altro acceso e movimentato, come capita spesso, d'altronde forse sempre quando si parla di aeroporti in questi ultimi anni. Credo di comprendere la posizione del collega Cremaschi, il quale peraltro condivide sia la posizione fisica che l'atteggiamento con il collega Ongaro, che approfitto per salutare, che non si è più ricandidato, ma che negli scorsi cinque anni tante volte faceva questi interventi accorati, anche molto critici nei confronti dell'Amministrazione, della maggioranza con la quale condivideva i banchi, si arrabbiava molto, e quindi diceva voterò a favore di quello che ho appena criticato per cinque minuti. Non credo che il collega Cremaschi rischi di cadere nell'ongarismo da questo punto di vista, però ci

sono alcuni passaggi che francamente mi lasciano un po' perplesso, nel senso che le critiche sono giuste, sono corrette, sono sul punto, ma le critiche vanno fatte prima probabilmente.

Il Sindaco ci ha detto: domani mattina consegnerò al nuovo Presidente di Sacbo l'ordine del giorno del Comune, ma l'ordine del giorno gli andava consegnato prima, le esigenze del Comune le manifesto prima. Se io parte politica vado a indicare un rappresentante del territorio - la persona non la discuto minimamente, so che è una persona che ha avuto un grande impegno istituzionale – anzi di più, come indicazione del Comune di Bergamo, un Presidente di Sacbo certo che sarà presidente di tutti, è corretto, è dunque ancora più corretto che io le esigenze dei bergamaschi le faccio sapere prima, le garanzie glielie chiedo prima.

Non è che diventa Presidente e il giorno dopo gli do l'ordine del giorno per spiegargli qual è la posizione del Comune, che comunque a prescindere immagino e auspico che conoscerà benissimo... E' quello che ha detto lei adesso, Sindaco: domani gli vado a dare l'ordine del giorno che abbiamo approvato insieme... almeno ci svegliamo un po' stasera, che sennò rischiavamo di annoiarci.

Io qualche giorno fa aveva lanciato la provocazione di individuare, anche se i tempi erano stretti, ma ne ridiscuteremo la prossima primavera, un presidente non politico di Sacbo, ma un presidente tecnico, e rispetto a quell'orizzonte, a quella finalità magari anche con il consigliere e collega Cremaschi possiamo ragionare perché credo che condividiamo alcuni punti di vista, perché dal mio punto di vista, e qua arrivo al tema in oggetto oggi, mi perdonerete se non ho molta fiducia nella rapidità e nei tempi di questa Amministrazione. Io qualche giorno fa ho fatto il gioco, chiamiamolo gioco, di andarmi a prendere il programma elettorale 2014, più le linee programmatiche dell'Amministrazione nel 2014, se alla voce aeroporto andiamo a vedere che cosa c'era scritto e facciamo un veloce confronto di quello che è stato realizzato, i risultati che sono stati portati a casa in cinque anni, qua si parla dell'operazione dello scalo di Montichiari, e credo che fosse quello il riferimento sui voli ad est, cioè spostare ad est - come anche scritto nell'ordine del giorno che abbiamo approvato - significa spostare a Montichiari. Vediamo se il Presidente guarderà ad est o guarderà a sud-ovest, lo scopriremo credo nei prossimi mesi, nei prossimi anni.

Si parlava nel 2014 di progettare un piano di zonizzazione acustica aeroportuale, ci ha risposto poco fa l'assessore a riguardo; si parlava di fasce orarie di decollo in base alla rumorosità; si parlava di incremento della rotte di salita; si parlava di rotte differenziata, abbiamo visto le rotte che fine hanno fatto, e si parlava di zero voli notturni e dei trasferimenti dei voli merci a Montichiari, anche su questo credo che tutti i cittadini, non solo quelli residenti vicino all'aeroporto, hanno presente com'è andata a finire e qual è lo stato attuale di sviluppo.

Quindi mi perdonerete, ci perdonerete, se rispetto alle promesse di aggiornamento molto rapido, molto veloce, che si sono fatte questa sera la fiducia almeno da parte mia, credo anche dai colleghi di opposizione, sia molto bassa perché il lavoro in questi cinque anni... Io non giudico un lavoro che non ho potuto fare, ma giudico i risultati. I risultati rispetto alle premesse e alle promesse sono stati oggettivamente deludenti. Questa è la ragione per cui tanti cittadini sono arrabbiati, è la ragione per cui io non posso questa sera votare a favore di questo ordine del giorno.

CONSIGLIERE VERGALLI, per dichiarazione di voto:

Forse non ho molto capito il ruolo della dichiarazione di voto, pensavo all'intervento di Tremaglia. Mi è sembrato che la sua indicazione di voto poco c'entrasse con quello di cui stiamo discutendo. Possiamo parlare dell'aeroporto, ne abbiamo parlato tante volte e possiamo essere d'accordo su molti punti. In questo caso stiamo parlando di un particolare aspetto, che è il piano di rischio, è molto tecnico e complicato. Possiamo rischiare di fare anche delle *gaffe*, perché bisogna avere delle competenze specifiche, però è una cosa ben precisa. Si può decidere di votarlo, si può decidere di non votarlo. Non votandolo rimane tutto come prima.

Ricordo che il piano di rischio non è retroattivo, quindi qualsiasi cosa noi decidiamo adesso non vale per quello che è già costruito.

Del resto se noi lo approviamo adesso e lo approviamo fra dieci anni nel frattempo delle zone molto ampie della città possono essere soggette a una crescita urbanistica senza nessun tipo di controllo. Mi ricordava adesso l'assessore che andiamo a vincolare 700.000 metri quadrati di un'area della nostra città.

È evidente che quello che andiamo ad approvare non è soddisfacente. È evidente che quello che andiamo ad approvare è superato. È superato perché è da dieci anni che si sta discutendo di questa cosa. Sono passate tre amministrazioni e adesso questa Amministrazione sta portando in discussione in Consiglio comunale questo tema che è ostico, è fastidioso. È un tema che ovviamente ci mette in discussione, ci fa dividere, però rimane il problema che il nostro assessore Valesini in questo caso ci ha messo la faccia e ci ha messo la faccia l'assessore Leila, che ricordiamo.

Siamo nella fase di approvazione di questo piano, è stato già adottato da aprile, sono seguite due osservazioni e adesso stiamo per approvarlo.

Le osservazioni delle associazioni di Colognola sono osservazioni valide, sono osservazioni condivisibili. Cosa dicono? Dicono semplicemente: come facciamo ad approvare un piano con dei dati del 2011 per quanto riguarda la zona di rischio? Perché dobbiamo fare questa cosa qui? Purtroppo perché è quello che abbiamo adesso. L'assessore Valesini nel suo intervento ci ha detto chiaramente che più volte è stato fatto presente ad ENAC di un aggiornamento di questi dati. Si è fatto cura in questo caso di dirci che procederà continuamente a chiedere l'aggiornamento dei dati ENAC, e ci ha detto un'altra cosa secondo me importante: nel caso in cui ci avessimo dei dati nuovi, i dati servirebbero semplicemente ad aggiornare automaticamente il piano di rischio. Non c'è bisogno di passare di nuovo in Consiglio comunale, diventerebbe un atto d'ufficio.

PRESIDENTE:

Scusate, per cortesia.

CONSIGLIERE VERGALLI:

Sto dicendo semplicemente vogliamo lasciare le cose come stanno e fra dieci anni trovarci qui di nuovo a discutere un piano di rischio che non è retroattivo, e quindi non può incidere sull'urbanizzazione che si è realizzata negli anni successivi, o vogliamo provare a metterci la faccia? Io credo che l'assessore Valesini, questa Giunta e il Consiglio comunale da parte della maggioranza vogliano metterci la faccia.

CONSIGLIERE BIANCHI, per dichiarazione di voto:

Volevo esprimere anch'io qualche pensiero. Noi voteremo contrariamente, come già anticipato dagli altri consiglieri della minoranza, e certamente è giusto metterci la faccia, però con delle soluzioni attuali e con delle soluzioni concrete, non con un qualcosa, come tra l'altro appena ammesso anche dalla maggioranza, di superato e non risolutivo della situazione.

Colgo anche l'occasione per ricordare al Sindaco e all'assessore Valesini che nel vostro programma elettorale c'è anche un impegno a diminuire quello che è l'inquinamento acustico in particolare per quanto riguarda la città di Bergamo provocato dalle rotte aeree.

Chiedo che ci sia un impegno affinché questo venga realizzato nell'interesse di decine di migliaia di abitanti della città che vivono in quartieri come per esempio Colognola, Villaggio degli Sposi, Grumellina, Carnovali, Malpensata, San Tomaso, Campagnola, dove è difficile dormire la notte e anche di giorno ... Nel quartiere Carnovali per esempio decolla circa un aereo ogni quattro minuti, quindi diventa anche difficile solo parlare al telefono quando si è per strada. Tutto questo non può divenire una ordinarietà, e quindi chiediamo un impegno concreto, oltre agli *slogan* e a delle soluzioni ormai superate che potevano essere prese magari precedentemente, chiediamo delle soluzioni attuali.

Proprio oggi parlavo con un tecnico del Comune di Bergamo che mi diceva che il piano pluriennale che era previsto da qui fino al 2030 ha già raggiunto il massimo dei voli. Quindi se è così, se già adesso si è raggiunto il massimo che doveva essere previsto da qui al 2030, non è questo lo spirito certamente per diminuire le rotte e l'inquinamento acustico.

CONSIGLIERE RIBOLLA, per dichiarazione di voto:

Io annuncio il voto contrario della Lega a questa delibera, che se è vero, come ha detto il consigliere Vergalli, che è un documento tecnico, in realtà ha molto di più rispetto ad un documento tecnico. Non ci possiamo nascondere solo a quello che è il titolo della delibera, o agli aspetti più propriamente di tipo tecnico.

Questo documento nasce vecchio, è un documento che nasce su dati del 2011, quindi su dati completamente differenti rispetto a questi, e non tiene conto in particolare del territorio. Credo che sia una cosa molto grave non aver tenuto conto delle osservazioni che sono giunte dal territorio e dai comitati, che peraltro erano stati invece assicurati in tal senso.

Quindi il voto è contrario, ma non è contrario solo per queste tematiche, è contrario anche perché, come dicevano i colleghi, l'hanno spiegato bene, su tante prospettive, su tante idee, su tante cose che sono state promesse alla città e ai quartieri, penso all'incremento delle rotte a est, penso al tetto al numero dei voli, in realtà questa promessa era forse stata fatta nella scorsa Amministrazione ma non nell'ultima, perché il sindaco Gori quando si è presentato a Colognola non ha mai fatto suo il tetto al numero dei voli, invece noi riteniamo che un tetto al numero dei voli si debba porre, perché l'aeroporto non può crescere all'infinito, e il fatto che non si sia effettivamente attuato lo stop per i notturni ci pone nelle condizioni di dire che tutto quello che è stato promesso sull'aeroporto non è stato mantenuto.

Quello che si è cercato di fare, ovvero la sperimentazione delle rotte, ha dato risultati tragici e tra l'altro anche sindaci del mio partito, della Lega, dei dintorni avevano già più volte detto che la sperimentazione delle nuove rotte sarebbe stata negativa.

L'ultima cosa che volevo sottolineare è quanto abbiamo letto nei giorni scorsi sui giornali, ovvero la possibilità, in tema di *governance*, che la società che gestisce l'aeroporto possa essere fusa con la società che gestisce gli aeroporti di Milano. Io non vorrei che queste idee che balenano sui giornali prontamente smentite possano invece avere qualche fondamento, e non vorrei che ciò avvenisse perché il fatto che già oggi ci è difficile poter dire la nostra come Comune di Bergamo su quanto succede all'aeroporto, ovviamente con una società non più in mano bergamasca, ma in mano a fondi, ad altri enti, come è successo peraltro con, faccio l'esempio, A2A, non ci permette di poter fare tutte le scelte del caso, già difficili nella situazione attuale, sostanzialmente impossibili qualora la *governance* dell'aeroporto dovesse essere modificata a favore di Sea, o di altre società aeroportuali.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la proposta di deliberazione presentata dalla Giunta comunale.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 22 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Tironi, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Cremaschi, Coter), n. 9 voti contrari (Ceci, Tremaglia, Ribolla, Minuti, Bianchi, Carrara, Facchetti, Rovetta, Nosari).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata proposta di deliberazione è stata approvata a maggioranza di voti nel testo allegato.

“”

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'allegata proposta, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Visto il parere favorevole espresso sulla suddetta proposta di deliberazione dal responsabile della direzione interessata in data 20 settembre 2019 in ordine alla sola regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49, c.1, del D. Lgs. 267/2000.

Visto il parere favorevole espresso dal segretario generale sotto il profilo di legittimità, ai sensi dell'articolo 27, c. 2, dello statuto comunale.

Preso atto degli allegati al presente provvedimento, depositati agli atti.

Visto il parere favorevole espresso dalla III Commissione consiliare permanente nella seduta del 9 ottobre 2019.

Ritenuto di accogliere tale proposta per i motivi ivi indicati, ai quali si fa integrale rinvio.

## D E L I B E R A

1. Di dare atto che il Piano di Rischio Aeroportuale aggiornato ed integrato con la Valutazione dell'impatto di Rischio verso terzi (Third party risk assessment), condiviso da ENAC, redatto ai sensi degli artt. 707 e 715, del Codice della Navigazione Aerea, ed in conformità al vigente Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, costituito dagli elaborati e documenti in allegato alla presente deliberazione (All. A) è stato adottato e fatto proprio dall'Amministrazione comunale con deliberazione del Consiglio comunale n. 43 del 25.03.2019.
2. Di approvare le proposte tecniche di controdeduzione (All. D), in esito all'esame delle osservazioni presentate alla variante adottata, pervenute entro i termini (All. C).
3. Di approvare conseguentemente la variante urbanistica al PGT - VARPGT07 (All. B), ai sensi dell'art. 13, comma 7, della L.R. 12/2005 e s.m.i., per il recepimento negli strumenti urbanistici vigenti delle previsioni del Piano di Rischio Aeroportuale aggiornato ed integrato con la Valutazione dell'impatto di Rischio verso terzi (Third party risk assessment).
4. Di dare atto che tale variante si compone degli elaborati e documenti allegati alla presente deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale, comprendendo il parere motivato finale e la dichiarazione di sintesi finale (All. E).
5. Di dare mandato ai competenti uffici comunali di apportare le conseguenti modificazioni ed integrazioni agli atti del PGT interessati dalla suindicata variante urbanistica.
6. Di dare atto che gli atti di variante definitivamente approvati, ai sensi dell'art. 13, comma 11, della L.R. 12/2005 e s.m.i., saranno depositati presso la Segreteria comunale e pubblicati nel sito internet del Comune, ed acquisteranno efficacia con la pubblicazione del relativo avviso di approvazione definitiva sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, previo inoltre alla Regione ed alla Provincia degli atti in forma digitale, ai fini di cui all'art. 3 della L.R. 12/2005 e s.m.i.
7. Di dare atto che fino alla data di efficacia degli atti di variante in oggetto si applicano le misure di salvaguardia in relazione agli interventi che risultino in contrasto con le previsioni della variante medesima, ai sensi dell'art. 13, comma 12, L.R. 12/2005 e s.m.i.
8. Di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa né diminuzione di entrata.
9. Di dare atto che la presente deliberazione, corredata dei relativi allegati, sarà pubblicata sul sito internet del Comune, nella sezione "Amministrazione Trasparente", ai sensi dell'art. 39, comma 1, lett. a) del D.Lgs. 14 marzo 2013 n. 33, ai fini della trasparenza dell'attività di pianificazione della pubblica amministrazione e dell'efficacia degli atti assunti.

“”

PRESIDENTE:

Per cortesia, vi ho già detto quali sono i comportamenti che dobbiamo tenere in aula consiliare da parte del pubblico.

Alle ore 20.58 il Presidente sospende la seduta.

Il Presidente riprende la seduta alle ore 21.00.