

INTERVENTO DEL COMITATO AEROPORTO IN PREFETTURA

- 9 giugno 2010 -

Ringraziamo il Prefetto per aver invitato il Comitato aeroporto a partecipare a questo incontro, anche se avremmo preferito che le nostre istanze fossero sostenute da coloro cui avevamo dato fiducia con il voto. Purtroppo la situazione ci costringe a impegnarci in prima persona, perché **le Istituzioni non ci garantiscono più il rispetto dei nostri diritti** alla salute, alla sicurezza, ad un ambiente vivibile e noi non siamo più disposti a vedere calpestati tali diritti e ad accettare passivamente quello che decide "il palazzo".

Ci sediamo comunque a questo tavolo con spirito costruttivo, con la speranza di confrontarci con persone disposte ad approfondire le problematiche inerenti all'aeroporto e a cercare, insieme, una **soluzione che rispetti tutti i cittadini e l'ambiente**.

Vogliamo comunque essere franchi e chiediamo anche a voi di esserlo, per evitare che si ripetano gli equivoci degli ultimi mesi: nei pochi incontri avuti si sono dette cose e poi sui giornali se ne sono lette altre. Noi **abbiamo bisogno di certezze**, non siamo più disposti a giocare sugli equivoci: chiediamo chiarezza sul nostro futuro, **abbiate il coraggio di dirci che cosa ci aspetta**. Troppe promesse sono state fatte in passato dagli amministratori che si sono succeduti al governo della città, tutte puntualmente disattese; ogni limite è stato sistematicamente superato, con pretesti diversi.

Lo sviluppo di **Orio al Serio presenta gravi problemi di compatibilità ambientale**: i danni per il territorio provocati dall'inquinamento aeroportuale sono una realtà che non può più essere nascosta. Non si possono più esporre migliaia di persone a gravi rischi per la salute e la sicurezza. Non si può danneggiare pesantemente l'ambiente e compromettere la qualità della vita anche delle future generazioni. Se leggiamo il codice etico di Sacbo ci sentiamo presi in giro; ci pare l'ennesima trovata di abili professionisti che, consapevoli dei danni che la loro attività provoca all'ambiente, cercano di mascherarli con tante belle parole: serietà, credibilità, correttezza nei rapporti e, non ultima moralità.

Il problema aeroporto non si è mai voluto risolvere, ma ora tutti i nodi sono giunti al pettine e diventano improrogabili decisioni che nessuno finora ha avuto il coraggio di prendere: ridimensionamento dell'aeroporto, bloccando subito le nuove rotte. Ogni livello di tollerabilità è stato ormai largamente superato ed il territorio ora drammaticamente si ribella: le proteste della popolazione segnalano che è venuto meno il fragile equilibrio che ha permesso ad Orio di prosperare in passato.

La recente decisione di modificare la rotta di decollo sulla città ha semplicemente spostato i problemi da una zona all'altra, innescando pericolose tensioni sociali sia tra i vari quartieri cittadini che tra la città ed i paesi limitrofi e ancora tra la pubblica amministrazione ed i cittadini.

Nel vuoto sono purtroppo cadute le raccomandazioni e le prescrizioni fatte nel marzo 2007, in un incontro analogo a questo, dall'allora Prefetto Cono Federico che raccomandava di *"promuovere ogni necessaria azione preventiva, per impedire che eventuali azioni di disagio sfociassero in **manifestazioni di scontro diretto con le***

istituzioni locali". A Bergamo, più di 200 cittadini hanno diffidato Prefetto e Sindaco, chiedendo interventi a tutela della salute e della sicurezza.

La **Provincia di Bergamo**, nonostante le nostre insistenti richieste, non ha mai voluto neppure riceverci, abdicando al suo naturale ruolo di trasmissione delle reali esigenze della gente che dovrebbe rappresentare.

Al **Sindaco di Bergamo**, che in più occasioni ci ha ascoltato, abbiamo posto i problemi della vivibilità delle aree circostanti lo scalo, del mancato rispetto delle normative, della scarsa trasparenza dei dati sull'inquinamento, della necessità di garantire a tutti i cittadini i diritti alla salute ed alla sicurezza; egli purtroppo non ha potuto o voluto accogliere le nostre richieste. Il Comune di Bergamo non ha preso posizione contro lo sviluppo di Orio in violazione di legge, non ha neppure preso in considerazione l'ipotesi di un arresto dello sviluppo dello scalo, anzi ha affermato di volerne accompagnare il processo di crescita, tutelando l'ambiente solo con **interventi di insonorizzazione**. Tale **soluzione** è per noi **inaccettabile** perché decreta di fatto l'invivibilità di una parte della città, dove antichi quartieri, già densamente popolati ben prima dello sviluppo dello scalo di Orio, rischiano di morire, perché la gente non è disposta a vivere segregata in case insonorizzate e a compromettere la propria salute. Nessuno è disposto a rinunciare ad una vita normale. Tutti abbiamo diritto ad un ambiente vivibile e le Istituzioni hanno il dovere di garantircelo!

La stampa locale ci accusa di essere cittadini pronti a dire sempre e solo NO, ma a noi sembra che i NO vengano soprattutto dalle Istituzioni, che sono pronte a dichiarare che l'aeroporto è "un valore assoluto per Bergamo", ma che dimenticano facilmente di essere responsabili della salute e della sicurezza dei cittadini. Perché ignorare **l'eventualità che un aereo**, che magari trasporta materiale pericoloso, **possa cadere**? E' già successo nel 2005. Quali proporzioni assumerebbe oggi la strage?

Le statistiche dicono che l'82% degli incidenti aerei avviene entro 10 Kilometri dalla pista, quando i velivoli stanno decollando o atterrando. L'incidenza assoluta di accadimento di un incidente aereo è ovviamente funzione del numero di movimenti, tutti lo sanno, ma Orio continua a crescere. A Bergamo siamo così coraggiosi da sfidare persino la sorte o siamo forse degli irresponsabili disposti a sacrificare la nostra sicurezza, in nome di interessi economici? Nonostante le rassicurazioni ufficiali, è un dato di fatto che l'aeroporto opera in un territorio ad altissima densità abitativa: noi non possiamo fare a meno di pensare che l'errore umano o un guasto tecnico ci possono sempre stare, ma anche un calo di potenza o un semplice impatto con dei volatili. Chi è responsabile della sicurezza non può limitarsi a fare gli scongiuri !

L'inquinamento aeroportuale è un dato inconfutabile: le fasi di decollo e atterraggio sono quelle in cui vengono immessi nell'aria i quantitativi maggiori di polveri inquinanti che sono la causa di gravi patologie: un vero e proprio disastro sanitario, se si pensa che le sostanze nocive si spargono nell'arco di parecchi chilometri, mettendo a rischio tutta la città e i paesi limitrofi. Noi preferiremmo rinunciare ai primi posti nella classifica nazionale degli aeroporti, pur di evitare il triste primato in quella delle malattie tumorali. Siamo sicuri che la maggior parte dei bergamaschi, se adeguatamente informata, condividerebbe la nostra scelta. **L'inquinamento atmosferico** non si vede e non si sente ma uccide: nessuno può permettersi di sottovalutarlo. Che senso hanno il blocco del traffico e il

divieto di circolazione delle auto inquinanti se i benefici di tali azioni vengono azzerati dall'incremento dei voli nei nostri cieli? Perché l'esercito dei Sindaci bergamaschi sigla a Bruxelles il piano per l'ambiente e resta poi insensibile all'inquinamento aeroportuale?

Nei giorni scorsi, in un'intervista alla stampa locale, il Sindaco di Bergamo ci fa notare che, essendo la nostra l'unica voce stonata, fuori dal coro di un consenso generalizzato, **stiamo sbagliando ad opporci allo sviluppo di Orio.**

Noi non ci riteniamo depositari della verità, ma proprio perché l'inquinamento aeroportuale ha sconvolto la nostra esistenza e creato grosse preoccupazioni per nostro futuro, ci siamo documentati e, increduli, abbiamo scoperto che l'inosservanza delle prescrizioni del Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale ha permesso per anni che i nostri sacrosanti diritti fossero calpestati. Il nostro errore è stato quello di aver sopportato in silenzio per tanto tempo veri e propri soprusi, convinti che le istituzioni stessero lavorando per il nostro bene e non immaginando neppure lontanamente che in un paese civile ci fosse **qualcuno che potesse permettersi di non rispettare la legge.**

Ora ne siamo consapevoli e chiediamo che su ciò venga fatta chiarezza al più presto: aspettiamo dalla Commissione aeroportuale le improrogabili risposte alle domande che poniamo in merito al rispetto della legalità.

In assenza di tali risposte, qualsiasi mediazione sarà impossibile, perché le nostre posizioni sarebbero troppo distanti. Noi crediamo nella legge e l'attenta rilettura della VIA ci ha convinti che, se tutte le prescrizioni fossero state osservate, non si sarebbe arrivati alla situazione attuale: l'aggiornamento almeno biennale della zonizzazione acustica e il monitoraggio della qualità dell'aria, con centraline fisse, nelle aree di rispetto avrebbero permesso di preservare il "*delicato contesto ambientale*" in cui l'aeroporto di Orio è collocato e di "*identificare e quantificare la soglia massima che la struttura potrà raggiungere, nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio*".

La colpevole inerzia delle Istituzioni locali e l'inadempienza della Regione Lombardia che aveva l'obbligo di verificare l'ottemperanza delle prescrizioni della VIA hanno permesso ad Orio di svilupparsi oltremisura e oggi la popolazione che vive nelle aree dove il rumore è compreso tra i 60 ed i 65 decibel è pari, secondo i dati Arpa, a 5.000 persone, contro le 1.800 persone previste per l'anno 2015 dalla VIA.

Pur non disconoscendo il ruolo importante che Orio al Serio ha per l'economia locale, ci riesce difficile vedere nelle ultime decisioni prese da Comune e Provincia di Bergamo un effettivo vantaggio per la collettività, cogliamo invece la presenza di interessi economici rilevanti e la pressione di lobby finanziarie ed immobiliari animate solo dalle logiche del profitto. Ma nella scala dei valori, salute, sicurezza e qualità di vita non sono prioritarie rispetto al profitto?

Crediamo che la grande enfasi con cui si sostiene che **Orio** sia un "**volano di sviluppo economico e fonte di occupazione**", vada ridimensionata, sia sul **fronte occupazionale** che su quello turistico. Il personale di volo Ryanair è quasi tutto straniero e i check-in automatici della compagnia stanno ormai eliminando gran parte del personale di terra. A Orio sembra prevalga l'occupazione precaria, a volte persino priva delle minime garanzie di sicurezza e di adeguate coperture assicurative. Meglio poi non pensare al fatto che l'operatività di Orio è legata prevalentemente ad un vettore, i cui cambi di strategie

potrebbero letteralmente mettere in ginocchio il nostro scalo. Nel **settore turistico**, i benefici che l'aeroporto può offrire, non sono necessariamente legati ad un suo ulteriore sviluppo ma si possono ottenere anche con mirati interventi di promozione e valorizzazione del nostro territorio, capaci di intercettare quei turisti che oggi si limitano a transitare da Orio per dirigersi poi verso altre mete. E per i bergamaschi che vogliono viaggiare, è risaputo che la scelta della destinazione di un viaggio, difficilmente è condizionata da qualche Kilometro in più di distanza dall'aeroporto.

Per Orio servono **strategie di ampio respiro** da ricercare non in ambito locale, dove le pressioni campanilistiche e speculative tendono a prevalere, ma nel contesto ben più articolato e globale di un Piano aeroporti nazionale o regionale, in cui sia possibile definire il ruolo e le dimensioni di Orio, che devono essere adeguate alle necessità reali del territorio, al di fuori di logiche esclusivamente commerciali e competitive.

Data la sua localizzazione praticamente a ridosso della città, in un'area ad elevata densità abitativa, **Orio non può che essere un city airport.**

Al momento tale strada può sembrare irta di ostacoli ma il convinto impegno delle forze politiche potrebbe superare ogni difficoltà. Non è semplice rinunciare ai facili guadagni che la gestione attuale dello scalo sembra poter garantire all'infinito. Fare sistema e creare sinergie con gli altri aeroporti lombardi può apparire oggi penalizzante per Orio, unico scalo in attivo su tutti i fronti, nettamente in contrasto con le altre realtà lombarde, alcune delle quali subiscono pesanti cali di traffico e solo con difficoltà riescono a contenere le perdite, mentre altre stentano persino a decollare e rischiano la bancarotta. Ma proprio questo è il momento per Orio di agire, sfruttando la sua attuale posizione di netta superiorità.

Se tale linea è condivisa, **occorre però ridimensionare subito il piano di sviluppo** aeroportuale, **rendendolo compatibile con la vivibilità del territorio**, proprio come previsto per i city airport ed evitando di sperperare soldi pubblici. Non sono più rinviabili la definizione degli intorni aeroportuali e delle curve isofoniche e l'approvazione del piano di rischio. Tutti tali interventi devono però essere finalizzati a rendere più vivibili e sicure le aree residenziali sorvolate e quindi devono basarsi su dati reali e aggiornati e su un'efficace rete di monitoraggio sia del rumore che della qualità dell'aria, che preveda la divulgazione dei dati analitici rilevati, dati calcolati in base alla normativa europea che impone nuove modalità di determinazione dell'inquinamento acustico prodotto nella fascia serale. Improrogabili sono infine uno studio epidemiologico sulla salute dei cittadini e un'esercitazione della Protezione civile che prepari la popolazione alla eventualità di un incidente aereo, perché così prevede la legge.

La **definizione delle aree di rispetto** e delle curve isofoniche, non sarà però la fine di tutti i problemi perché creerà una sorta di **"zona franca"** dove saranno ammessi livelli di rumore molto più elevati rispetto a quelli delle aree residenziali, e dove i residenti saranno costretti a subire fino a 70-75 decibel di solo rumore aeroportuale. Il che significa che il rumore reale sarà ovviamente più elevato, perché ottenuto sommando anche quello di altre fonti. Peccato che **sul territorio da affrancare esistano già popolosi quartieri**, dove vivono parecchie migliaia di persone e dove ogni giorno circa 2.000 studenti frequentano gli istituti scolastici presenti sul territorio, cui la legge garantisce una

protezione particolare. Si chiuderanno le scuole? Le famiglie saranno disposte a far correre rischi ai loro figli?

Non è giusto che a pagare il conto degli errori commessi in passato dalle amministrazioni che hanno governato la città e la regione, siano oggi onesti cittadini, il cui torto è quello di aver comprato casa (a prezzo di mercato e con regolare licenza edilizia) in quartieri nati come residenziali, e che si vogliono ora declassare arbitrariamente in zona ad alto rischio per l'incapacità della politica di programmare sviluppo urbanistico e aeroportuale.

Speriamo comunque che tutto non si risolva, come a volte accade nel nostro strano Paese, con deroghe sui limiti di legge previsti per l'inquinamento: sarebbe un'amara sconfitta per tutti!

Comitato aeroporto di Bergamo

Bergamo, 9 giugno 2010