

LETTERA APERTA ALLA POLITICA BERGAMASCA: RIFLESSIONI SULL'AEROPORTO "IL CARAVAGGIO"

In quest'ultimo periodo la sensibilità nei confronti dei problemi ambientali è aumentata notevolmente, anche a Bergamo migliaia di persone (in particolare giovani) hanno manifestato per chiedere misure concrete per la salvaguardia del pianeta: interventi immediati contro l'inquinamento e una corretta declinazione di "sviluppo sostenibile", tanto sbandierato a parole e tanto poco attuato nei fatti.

Oggi la Politica non può più sottrarsi alle sue responsabilità ed ha l'obbligo di dare risposte precise a questo appello, che viene soprattutto da chi vede minacciato il suo futuro.

Le ultime statistiche inseriscono Bergamo ai primi posti in Italia per qualità di vita (fatta eccezione per il consumo di suolo e l'inquinamento atmosferico), eppure noi crediamo che da anni la nostra città stia trascurando valori ambientali importanti, subordinandoli agli interessi economici. L'esempio più eclatante riguarda l'aeroporto di Orio al Serio che, concepito come un "city airport" capace di dare respiro più ampio alla città, si è invece sviluppato a tal punto da costituire una grave minaccia per il territorio e per la popolazione.

Appare quantomeno incoerente e contraddittorio che si concentri l'attenzione su misure specifiche e circoscritte come ad esempio la tutela del verde e la mobilità sostenibile e poi si trascuri una situazione che costituisce una macroscopica violenza a tutto il territorio bergamasco, quale l'esponentiale e smisurato sviluppo del Caravaggio.

Non si perde occasione per enfatizzare gli effetti economici positivi dello scalo, ma se ne minimizzano sempre i costi in termini ambientali e di salute, oneri che pongono comunque una forte ipoteca sulla vivibilità di aree sempre più ampie. Non è più l'aeroporto al servizio del territorio, ormai è diventato il territorio al servizio dell'aeroporto.

E' ammissibile questo totale asservimento agli interessi del Caravaggio?

Esistono regole precise a tutela dell'ambiente, sia a livello nazionale che europeo. Anche per il nostro scalo erano stati creati tutti i presupposti per garantirne la compatibilità ambientale, ma si è permesso che esso crescesse ben al di sopra dei limiti e dei vincoli inizialmente previsti. Si è di fatto compromesso quel "ragionevole equilibrio" che permetteva di coniugare lo sviluppo dello scalo con la vivibilità del territorio.

Osservando la situazione attuale, già drammatica in alcune zone della città, è impossibile non riconoscere che un aeroporto che si sviluppa "contro" il territorio non può essere definito una "risorsa", bensì una pericolosa minaccia per la comunità. In contrasto con le ulteriori prospettive di crescita proposte dal Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030, risulta sempre più evidente l'urgenza e la necessità di "ridimensionare" il traffico aereo, riportandolo entro limiti di reale compatibilità ambientale. Tale possibilità è del resto contemplata nel Regolamento UE 598/2014 che recita: "Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'adozione di una serie di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli ... al fine di mantenere o migliorare la qualità di vita degli abitanti vicini e promuovere la compatibilità tra attività aeronautiche e aree residenziali, ...". Tale regolamento prevede persino l'ipotesi di introdurre "restrizioni operative" in caso di eccessive ricadute sull'ambiente.

E' tempo quindi che la Politica esprima con chiarezza la sua posizione, dando un contenuto concreto al concetto di "sviluppo sostenibile", per affermare coi fatti la priorità dei diritti dei cittadini su qualsiasi interesse economico, come previsto dalla Costituzione.

Oggi di sostenibile c'è ben poco: il contributo del traffico aereo all'inquinamento atmosferico non può essere definito ininfluente; l'impatto acustico pregiudica la quotidianità di migliaia di persone, coinvolgendo interamente il popoloso quartiere di Colognola e una parte di Campagnola; il rischio di incidenti è concreto, considerato il consistente numero di movimenti aerei.

In questo momento si devono operare **scelte che incideranno significativamente sul futuro di Bergamo: la zonizzazione acustica aeroportuale e il nuovo PSA** potranno preservare la compatibilità ambientale, oppure decretare il completo asservimento del territorio agli interessi economici che ruotano attorno all'attività dello scalo.

E' necessario considerare oggettivamente tutti gli aspetti di una situazione che presenta estreme criticità:

- la collocazione dell'aeroporto a ridosso della città, in aree estremamente antropizzate;
- la necessità di attuare tutte le procedure antirumore atte ad individuare lo "scenario di minimo impatto" (che minimizza il numero degli esposti oltre la soglia critica dei 60 decibel), prima di definire la zonizzazione acustica aeroportuale, come la legge impone;
- l'imprescindibile contenimento del traffico aereo entro i limiti di effettiva compatibilità con il territorio;
- l'imposizione di vincoli precisi e inderogabili, per evitare che anche la VIA relativa al PSA 2015–2030 resti una semplice dichiarazione di intenti (come già accaduto per la VIA 2003-2015).

E' chiaro, quindi, che non si tratta di una mera scelta tecnica, ma di una scelta politica, che deve essere guidata da una visione più a lungo termine e da principi etici irrinunciabili. Che "visione politica" c'è nello svendere un territorio, sacrificando interi quartieri residenziali in nome di interessi economici?

Solo se la politica saprà prendere posizione ed opporsi ad un ulteriore sviluppo del traffico aereo, sarà assicurato un ambiente vivibile alle future generazioni.

La politica bergamasca ha questa capacità? Ha la volontà e l'autorità di salvaguardare la popolazione come impongono gli obblighi istituzionali?

La risposta a tali quesiti sarà fondamentale: potrà porre le basi per una vera salvaguardia dell'ambiente, oppure apparirà come una resa e le promesse fatte resteranno un insieme di buoni propositi inattuati. Le responsabilità delle scelte che saranno operate dureranno nel tempo e non si cancelleranno.

Limiti al traffico aereo

Nel 2018 il traffico aereo ha già largamente superato sia i vincoli della VIA 2003 che le previsioni contenute nel nuovo PSA al 2030. Assoaeroporti certifica che nel 2018 si sono registrate 14.168.892 unità di traffico, con uno sfioramento del 129,47% rispetto al limite di 6.174.650 di unità posto come limite di compatibilità dalla Conferenza di Servizi del 2004. Anche lo scenario di massimo sviluppo, ipotizzato dal PSA 2003 in 68.570 movimenti/anno per l'anno 2015, è stato largamente superato con gli 89.533 movimenti del 2018 (+ 25,58%) ed ha prodotto pesanti ricadute ambientali.

Nei suoi piani per il 2030, oggi sottoposti alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la società Sacbo ripetutamente sottolinea la necessità che lo sviluppo dello scalo sia costante, progressivo e senza limiti, dato che i vincoli potrebbero compromettere l'economicità della sua gestione e far perdere competitività all'aerostazione. Inevitabile chiedersi: quale futuro ci aspetta? Quali scenari di traffico e quali ricadute a livello ambientale?

Inquinamento atmosferico

Chi vive in prossimità di un aeroporto ben conosce danni e disagi del rumore aeroportuale, anche se forse l'inquinamento più dannoso è quello atmosferico. In proposito, anche ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ente pubblico che opera sotto la diretta vigilanza del Ministro dell'Ambiente), nelle sue osservazioni alla procedura di VAS per il "Caravaggio", ha voluto ribadire che *"...Un aeroporto è un sistema complesso che può determinare un impatto significativo sull'ambiente e sulle condizioni di salute dei lavoratori aeroportuali e della popolazione residente..."*. ISPRA sostiene che molti inquinanti prodotti dal traffico aereo non possono essere rilevati con le metodologie attualmente in uso e sottolinea *"...la necessità di integrare gli strumenti di monitoraggio routinario con misure ad alta risoluzione temporale e strumenti modellistici"*, ribadendo che l'inquinamento del traffico aereo non è affatto trascurabile.

Di fronte alle affermazioni di ISPRA, supportate ampiamente dalla letteratura scientifica, non appaiono più convincenti le rassicurazioni di quanti giudicano irrilevante l'incidenza del traffico aereo sull'inquinamento dell'aria. I danni alla salute non possono essere ignorati: essi non derivano dalla semplice "percezione" della cittadinanza, ma da dati oggettivi, come comprovato perfino da perizie attuate su incarico della Magistratura, con strumenti non convenzionali ma la cui attendibilità è stata riconosciuta in ben tre gradi di giudizio. L'esempio più significativo si trova nelle sentenze della causa "Quintavalle", relativa ai danni prodotti dagli aerei in decollo presso l'aeroporto di Malpensa.

Le situazioni di Bergamo-Colognola e Bergamo-Campagnola sono ancora più critiche di quella della tenuta Quintavalle: i quartieri risultano "chiusi" tra l'autostrada A4 (la più trafficata d'Europa, dove ogni giorno transitano 110.000 veicoli!), l'asse interurbano e altre arterie molto trafficate della provincia, percorse ogni

giorno da decine di migliaia di veicoli. Palazzi e siti sensibili distano solo poche decine di metri dal casello autostradale di Bergamo e dai 500 (Campagnola) ai 1.800 metri (Colognola) dalla testata pista dello scalo di Orio al Serio. Il traffico in decollo su tali quartieri cittadini è, ad oggi, persino superiore a quello di Malpensa, nel periodo cui la sentenza Quintavalle citata fa riferimento.

Di fronte ai richiami di ISPRA ed all'evidenza dei numerosi studi scientifici sull'argomento, si ritiene improrogabile un approfondito e costante monitoraggio dell'inquinamento atmosferico (con particolare attenzione agli specifici inquinanti avio), nonché un'indagine epidemiologica sistematica e mirata sulle categorie più fragili della popolazione che vive sotto le rotte aeree (anziani e bambini).

Naturalmente, tutte le operazioni di monitoraggio non possono prescindere da precise limitazioni al traffico aereo: sarebbe incoerente adottare misure per contenere il traffico veicolare, promuovere il trasporto pubblico, vietare la circolazione alle auto più inquinanti e nel contempo permettere che 300 aerei al giorno solchino i nostri cieli e riversino i loro scarichi inquinanti su quartieri densamente popolati, su scuole, ospedali ed altri siti sensibili.

Inquinamento acustico

Unitamente all'inquinamento dell'aria, occorre considerare la gravità dell'inquinamento acustico, che determina importanti ripercussioni sullo stato di salute sia fisico che psichico degli abitanti dei territori adiacenti all'aeroporto di Orio al Serio.

Va rilevato che le ricadute acustiche su alcune zone residenziali della città sono ancora più pesanti dei dati medi risultanti dai monitoraggi (pari nel 2018 a 63-65 decibel LVA), perché il rumore aeroportuale non è continuativo, ma si esprime con picchi di 80-90 decibel ad ogni sorvolo: se pensiamo che in certe fasce orarie i movimenti si susseguono a distanza di 2 minuti, è innegabile che un tale impatto provochi gravi ripercussioni sull'equilibrio psicofisico delle persone.

A Bergamo, l'inquinamento acustico sta già condizionando la quotidianità di migliaia di persone, che sono andate via via crescendo con l'intensificarsi del traffico aereo. Il disturbo percepito dalla popolazione esposta è legato a due fattori principali:

- il rumore emesso da ciascun aeromobile che effettua un sorvolo, (in termini di livello sonoro, frequenza ed andamento nel tempo);
- il numero di aeromobili che volano in un certo periodo di tempo (130 – 150 aerei al giorno nell'estate 2019).

La drammaticità della situazione è acuita dal fatto che l'80% del traffico in decollo dal terzo scalo italiano continua ad essere concentrato su un'unica rotta, che attraversa in pieno il popoloso quartiere di Colognola, con effetti devastanti sui suoi abitanti e sui numerosi siti sensibili.

Il progressivo aggravarsi della situazione può essere meglio compreso se si considerano le previsioni iniziali e quanto accaduto nella realtà: il numero degli esposti al rumore superiore ai 60 decibel è di 12.800 cittadini: il 379% in più di quanto previsto dalla VIA 2003.

Dato che la popolazione esposta tra i 55 ed i 60 decibel ammonta a 36.500 persone, risultano complessivamente 49.300 i cittadini danneggiati dall'inquinamento acustico.

Quasi 50.000 persone coinvolte: un vero e proprio disastro ambientale!

Rischio aeroportuale

Già nel 2003, la stessa Regione Lombardia aveva espresso preoccupazioni in merito al rischio di incidenti aerei in un'area altamente urbanizzata qual è quella in cui il Caravaggio è inserito. Nel corso degli anni l'inarrestabile aumento del traffico ha moltiplicato i rischi: se si portasse la capacità dello scalo a 30 movimenti all'ora, (come indicato dal PSA 2030) la situazione diventerebbe ancora più critica: ci sarebbe un movimento aereo ogni 2 minuti, ogni giorno, per tutti i giorni dell'anno; il rischio di incidente aereo (in termini assoluti) non potrebbe che aumentare e minare la serenità di chi vive sotto le rotte e in prossimità dell'aeroporto.

Secondo le stime ICAO, circa l'80 % degli incidenti aerei si verifica durante le fasi di decollo/atterraggio. Il fatto che il traffico aereo del "Caravaggio" espleti tali operazioni su aree densamente antropizzate è un elemento di forte criticità.

Tali criticità sono acute dal fatto che

- migliaia di persone gravitano intorno al sedime aeroportuale, per lavoro, per shopping, per semplice necessità di transito;
- un intensissimo traffico veicolare interessa arterie stradali incluse nell'area di rischio (autostrada e relativo casello, asse interurbano, strade cittadine molto trafficate);
- risultano inseriti nelle aree a rischio numerose strutture incompatibili: siti sensibili (scuole di diverso ordine e grado, parchi pubblici, case di riposo, centri di aggregazione sociale e religiosa, chiese...); obiettivi pericolosi (distributori di carburante, vasti parcheggi); attività ad elevato affollamento (strutture alberghiere con sale per convegni, auditorium e sale teatrali, il grande supermercato Famila) ed un importante centro speciale di ricerca (noto come Mais coltura di via per Stezzano).

Suscita preoccupazione sapere che tante persone ogni giorno sono soggette al rischio di incidente aereo e la maggior parte di loro non è neppure informata: non lo sanno le centinaia di famiglie che vivono nelle aree di rischio, non lo sanno i genitori degli studenti che frequentano le scuole a rischio, non lo sa chi frequenta i centri di aggregazione sociale e religiosa della zona, non lo sa chi lavora in prossimità dello scalo. Neppure chi ha comprato casa, anche in tempi recenti, nelle aree di rischio ed ha pagato consistenti oneri di urbanizzazione è stato informato. Una grave inadempienza, considerato che le Istituzioni non possono ignorare tali rischi del territorio da esse amministrato.

Chi ha tracciato le curve di isorischio si è reso conto della gravità della situazione? Chi sarà chiamato a rispondere in caso di incidente? Casi di vera emergenza si sono già verificati nel corso di questi ultimi anni, essi non hanno avuto conseguenze più tragiche solo per fortuita casualità: si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?

In base a tutte le considerazioni sopra esposte, il Coordinamento dei Comitati di quartiere di Bergamo chiede con forza all'Amministrazione comunale, alle Istituzioni ed agli Enti competenti che vengano finalmente affrontate e risolte le criticità connesse allo smisurato sviluppo del Caravaggio e che si riaffermi la priorità della tutela dell'ambiente e dei cittadini, i cui diritti fondamentali - pur sanciti dalla Costituzione - appaiono attualmente fortemente compromessi.

Bergamo, 1 ottobre 2019