



Comitato di
Quartiere di
Campagnola



Bergamo, li 05.10.2021
Prot.n.11498

Egr. Sig. Prof. Mario Draghi
Presidente del Consiglio

Egr. Sig. Prof. Roberto Cingolani
Ministro della Transizione Ecologica

Egr. Sig. Prof. Enrico Giovannini
Ministro della Mobilità Sostenibile

Egr. Sig. Prof. Dario Franceschini
***Ministro per i Beni e le attività culturali e
per il turismo.***

Gentili Signori,

vogliamo porre alla vostra attenzione le problematiche connesse allo scalo dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio (formalmente noto, non a caso, come Milano Orio al Serio), in relazione a concetti pregnanti e forieri di cambiamenti da voi espressi in tema di sostenibilità ambientale e di come questi temi siano vissuti sulla propria pelle da molti bergamaschi.

Crediamo che la situazione dello Scalo di "Bergamo Orio al Serio" sia emblematica di quanto le scelte dettate da una "crescita" esasperata di questo aeroporto che sta diventando fuori controllo, non tengano in alcun conto le pesantissime ricadute sull'ambiente e sui cittadini che in quell'ambiente ci vivono. Si tratta di un aeroporto collocato dentro la città (a 3 km dal centro cittadino), a poche centinaia di metri dalle prime abitazioni, con almeno trentamila persone finite in fascia di rispetto aeroportuale, dove scuole, asili, ospedali, case di riposo, luoghi di aggregazione sociale subiscono un'entità di rumore pari ad almeno 20 volte quella che l'OMS considera la massima sostenibile. Un aeroporto pressoché al servizio di Milano (80% degli utenti) ma con tutto l'inquinamento che ricade sulla città di Bergamo e sui comuni limitrofi.

Lo scalo di Orio ha cominciato a crescere sul finire degli anni '90 con l'avvento delle compagnie low cost che si sono attestate sul piccolo aeroporto di Orio dopo il rifiuto di SEA a concedere gli slot a Malpensa e Linate. Quindi un aeroporto come Malpensa, costruito con grande impiego di denaro pubblico, ha rifiutato un'occasione di mercato, ma continua a erogare ingenti risorse pubbliche sotto forma di cassa integrazione etc. D'altro lato l'aeroporto di Linate continua a mantenere slot inutilizzati per Alitalia. Ma ancor peggio esiste un ulteriore aeroporto in Lombardia, quello di Montichiari (Brescia) che non presenterebbe ripercussioni ambientali pesanti come quello di Orio al Serio, essendo ubicato vicino all'aeroporto militare di Ghedi e in un territorio scarsamente urbanizzato.

L'aeroporto di Montichiari risulta pressoché inutilizzato se non per un limitato traffico cargo, sebbene abbia grandissime potenzialità di collegamenti infrastrutturali con Milano. Mentre il "Caravaggio" di Orio al Serio è talmente cresciuto in termine sia di passeggeri che di merci che sta soffocando in modo pesante la città di Bergamo.

La prima cosa da rilevare è, quindi, la totale mancanza di Pianificazione nello Sviluppo degli scali (contrariamente a quanto avviene all'estero), lasciando lo sviluppo di un aeroporto al libero mercato che non tiene in alcuna considerazione le ricadute ambientali e sulla salute dei cittadini, ma solo il profitto rispondendo alle richieste di business delle compagnie aeree.

Il traffico aereo ha una grande responsabilità nell'emissione di gas climalteranti. Secondo un rapporto dell'Agenzia europea per l'ambiente, un aereo passeggeri emette in media 285 grammi di CO₂ per chilometro per ciascuna persona trasportata, un'auto fra 42 e 55 grammi/km/persona. Inoltre, le emissioni derivanti dal trasporto aereo sono cresciute quasi del 130% nell'ultimo ventennio. Queste percentuali rappresentano il ritmo di crescita più rapido dell'intero settore trasporti. È il settore nel quale le emissioni di gas serra sono aumentate dal 1990 con il ritmo di crescita più elevato.

Nonostante l'evoluzione tecnologica dei nuovi velivoli che consente una riduzione nel consumo di carburante, si prevede che, causa l'aumento del traffico, nel 2050 le emissioni degli aerei saranno da 7 a 10 volte più alte dei livelli del 1990.

Per queste ragioni non può che essere considerato con la massima attenzione il settore in argomento, se si vuole davvero:

***“una crescita che rispetti l'ambiente e non umili la persona” (Draghi),
“la riduzione delle emissioni e il benessere delle persone (Giovannini) tenendo conto
che “prima viene la salute e poi viene il PIL”***

Invece no. Per lo scalo di Orio la Valutazione di Impatto Ambientale del 2003 indicava chiaramente che ***“la sua collocazione in un delicato contesto ambientale impone di stabilire un limite entro il quale lo scalo può svilupparsi”***. Limite poi quantificato in **6.174.000** Unità di Traffico, che vincolava l'approvazione del Piano di Sviluppo a precise prescrizioni: ***“si approva a condizione che... “venga approvato il Piano di Zonizzazione Acustica” che doveva essere predisposto nel 2004 e rinnovato “con cadenza almeno biennale”***.

Ebbene, ad oggi, il Piano di Zonizzazione Acustica è ancora in alto mare nonostante sentenze del TAR e del Consiglio di Stato - favorevoli al ricorso presentato da cittadini - che avevano imposto l'effettuazione della VAS, sentenze che risultano ad oggi colpevolmente inapplicate.

Ciononostante, lo scalo ha continuato a svilupparsi ad oltranza, arrivando ad oltre **15 milioni di U.T.** prima della pandemia e con la volontà ribadita in questi giorni di riprendere a crescere in modo esponenziale.

Una crescita che ha violato tutti i parametri previsti dal Piano di Sviluppo in vigore, ampliando a dismisura la popolazione esposta a vincolo aeroportuale e il territorio coinvolto.

Al punto che è stato presentato un nuovo Piano di Sviluppo da realizzare entro il 2030 e che è all'attenzione del Ministero della Transizione Ecologica dal 2018, che andrebbe a porsi come sanatoria delle inadempienze ambientali del passato e che porrebbe le basi per una ulteriore crescita che comporterà impatti ambientali assai superiori a quelli previsti dal Precedente Piano e senza alcuna verifica degli esiti dell'impatto causato ad oggi dall'esercizio dello scalo. Tutto ciò senza che sia stata condotta la VAS sulla zonizzazione acustica imposta dalle predette sentenze, senza che siano state effettuate e/o rese pubbliche le indagini degli Enti pubblici sull'inquinamento acustico, dell'aria, sulla salute pubblica, ovvero che siano fornite le sufficienti garanzie di tutela ambientale e di salute dei cittadini in quella che si è rivelata una crescita già in corso anche se non autorizzata.

Noi crediamo che questo intervento sia totalmente in contrasto con le enunciazioni di principio da Voi più volte presentate e come richiamate in premessa. In questo caso si sta andando nella direzione esattamente opposta, con un drastico peggioramento delle emissioni e con l'aumento del malessere di migliaia di cittadini bergamaschi.

Prof. DRAGHI: *Presidente del Consiglio* La sostenibilità del debito accumulato durante la pandemia dipenderà dal modo in cui verranno impiegati i fondi. Basta scelte dettate da logiche politiche altrimenti ruberemo il futuro ai nostri giovani.

Dalla crisi si esce, ma non bisogna lasciarsi sopraffare dall'incertezza e accettare i cambiamenti. Gli ingenti sforzi di questi mesi, i soldi erogati da Bruxelles ai governi dovranno finanziare “una crescita che rispetti l'ambiente e non umili la persona”,

Prof. GIOVANNINI: *Ministro della Mobilità Sostenibile - “Lo sviluppo sostenibile è un fattore economico, non solo ambientale” e l'utilizzo delle risorse per la ripartenza in direzione di una crescita inclusiva, che consideri tra le priorità la lotta al cambiamento climatico, la riduzione delle emissioni e il benessere delle persone”*

Prof. CINGOLANI: *Ministro della Transizione Ecologica - “prima viene la salute e poi viene il PIL”*

Le scelte che si stanno già realizzando sull'aeroporto di Milano-Bergamo Orio al Serio ci preoccupano moltissimo.

L'espansione oltre i limiti accettabili si sta evolvendo in diverse forme: di recente l'approvazione di installazione di un nuovo radiofaro che eliminerà 600 tra piante e grandi arbusti, ma soprattutto con la prevista nuova tratta ferroviaria di Bergamo-Orio al Serio che sconquasserà ulteriormente uno dei quartieri storici di Bergamo (Boccaleone) e con 5 km di doppi binari comprometterà per sempre una delle poche aree agricole rimaste della cintura verde di Bergamo, dove il paesaggio agricolo verrà stravolto e vanificato nella sua produttività, verranno persi i segni del paesaggio, compromessa la vista sulla città alta con le mura diventate patrimonio dell'Unesco, con i segni della centuriazione romana, con i lembi del territorio agricolo che si incunea nei quartieri periferici scanditi dai cosiddetti “Corpi Santi”. Una ferrovia di cui la città non beneficerà se non in minima parte, perché sarà di fatto al servizio del capoluogo lombardo. Una ferrovia che viene giustificata così impattante per la fretta di realizzarla entro l'inizio dei giochi olimpici invernali del 2026 e che consumerà in modo irreversibile una vasta area del nostro territorio, a vantaggio di chi?

Se proprio si documenterà come necessaria vorremmo che fosse interamente interrata, anche se comporterà più spesa e/o più tempo; e solo se porterà vantaggi effettivi e duraturi alla città, consentendo di ricucire parti della città ed evitando il frazionamento e la perdita delle aree verdi che costituiscono la locale “green belt” che lo stesso PGT di Bergamo e il Piano sovracomunale del Parco Regionale dei Colli di Bergamo chiedono di tutelare.

La totale priorità al PIL a scapito della salute e della sicurezza delle persone smentisce totalmente le affermazioni del Premier Draghi, “una crescita che NON rispetta l'ambiente UMILIA FORTEMENTE le persone”.

E quello che rammarica di più è che la Società che gestisce lo scalo, a prevalente partecipazione pubblica e management di estrazione politica, ha fin qui operato in totale difformità dalle enunciazioni fatte dai massimi esponenti dello Stato.

Contiamo in un intervento efficace sugli enti e le istituzioni competenti per ristabilire equilibrio, vivibilità e sostenibilità ambientale nella nostra città.

Cordialmente

Italia Nostra sez. di Bergamo

Legambiente Bergamo

Associazione Colognola per il suo futuro A.P.S. di Colognola

Associazione di promozione sociale "perilVillaggio" del Villaggio degli Sposi

Comitato Ambiente e Salute di San Tomaso de' Calvi

Comitato di Quartiere Boccaleone

Comitato di Quartiere di Campagnola