

LA CRESCITA DELLO SCALO DI ORIO

## I record dell'aeroporto e i rumori senza risposta

È recente la notizia del sorpasso dell'aeroporto di Orio su Linate per numero di passeggeri. L'hanno visto o meglio ancora l'hanno avvertito con i loro timpani anche le migliaia di persone che abitano nei quartieri sud ovest della città, ivi residenti da ben prima che l'aeroporto iniziasse la sua attività come scalo civile.

Il dato sui passeggeri è stato fornito dalla stampa con grande rilievo ancor prima della fine del mese di giugno. Al contrario i dati sul rumore sono fermi al mese di aprile. Ebbene, nonostante il vulcano islandese abbia inaspettatamente concesso ai quartieri interessati dai sorvoli aerei alcuni giorni di tregua, il dato medio mensile del rumore nelle centraline di Campagnola e Colognola supera ugualmente i 60 db, con punte medie giornaliere superiori a 63 db. È evidente che nel mese di luglio (a fine strè aperte!) abbiamo superato abbondantemente i 65 db (cioè quattro volte il limite della zonizzazione acustica comunale e sette volte il limite per scuole, ecc.).

Ma questi sono dati non riscontrabili in quanto Sacbo spa, che è controllore di se stessa, si rifiuta perveracemete di fornire il dettaglio in rete come invece ha sempre fatto la Provincia di Bergamo sino al 2004 in conformità alla legge sulla trasparenza. Pertanto non è dato sapere se venga registrato anche il rumore dei rullaggi, se venga applicata la nuova normativa europea sulle tre fasce orarie, eccetera eccetera. E comunque trattasi di «medie de pollo» perché il rumore reale avvertito da chi ha la sfortuna di risiedere sotto la nuova rotta supera ad ogni passaggio i 90 db, infatti la registrazione effettuata in occasione della manifestazione con il Gabibbo ha dato come risultato 97 db.

Che l'Organizzazione mondiale della Sanità (e non certo i Comitati «maicontentidiniante») certifichi che questi livelli di rumore determinano gravissime patologie, sembra un dettaglio marginale. Così come è del tutto marginale il continuo sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio avvenuto e che tuttora avviene in spregio alle prescrizioni ministeriali, al divieto dei voli notturni; eccetera.

Ma queste sono notizie che non interessano a nessuno, ciò che fa scalpore è invece l'orgoglio di tutti i bergamaschi di essere terzi nella scala aeroportuale italiana. Ma se questo record se lo appunta al petto una città che si trova ai primi posti nella classifica delle più inquinate e per patologie tumorali, non è sicuramente un plus valore e nemmeno un quid di cui menar vanto (da Berghem de sass).

Non si dovrebbe inoltre fingere di dimenticare che il Piano di sviluppo aeroportuale prevede «la crescita delle attività aeronautica entro il limite di 6.174.000 unità di traffico (U. T., somma dei passeggeri e delle merci equivalenti) in conformità alle linee di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo», vedi delibera 507 del 23 settembre 2004 Giunta provinciale di Bergamo, presidente Valeric Bettoni. Attualmente siamo ben oltre gli 8 milioni di U. T. Come sia stato possibile trasformare il numero dei passeggeri in limite di voli è un mistero che conosce solo la Sacbo spa e coloro che la sostengono. Nelle prescrizioni de Via c'è la chiara specificazione che le persone sottoposte ad un rumore superiore ai 60 db non dovrebbero superare le 1.800 unità, mentre oggi in realtà sono molte migliaia. Ma anche di questo non se ne parla mai. Anche questo non interessa a nessuno.

Ci viene riferito che per limitare i «disagi» sposteranno ancora di un grado le rotte, favorendo così migliaia di persone (e quelle «sfavorite» quante saranno?). Poi, alzando gli occhi al cielo, vediamo gli aerei decollare in tutte le direzioni e a tutte le altezze possibili e immaginabili, ci chiediamo: di un grado rispetto a cosa?

Il mancato rispetto delle rotte da parte dei piloti - si sa - non è sanzionabile, e questi «provvedimenti» servono solo a gettare fumo negli occhi.

E ci tornano alla mente le promesse (sempre «risolutive» per carità) da parte dei sindaci e degli assessori delle amministrazioni comunali succedutesi dal 1991n in poi.

1. l'installazione del radar avrebbe dirottato «tutti i voli verso est» come prevede la normativa vigente «notam» mai applicata: infatti decollano quasi tutti ad ovest sopra la città;

2. la modifica delle rotte con virata sopra l'autostrada (per anni sbandierata come «soluzione definitiva») ha dato come risultato un po' di rumore in meno ai quartieri e paesi lontani ma tanto di più a quelli vicini;

3. lo spostamento delle merci a Montichiari! Bella balla: infatti a maggio il trasporto merci a Orio è aumentato del 7,9%, e a Montichiari è diminuito del 8,4%, rispetto all'anno precedente. Ma anche questa è una notizia che non interessa a nessuno.

Così come il fatto che per Malpensa tutti noi (anche quelli che subiscono l'inquinamento di Orio) continuiamo a pagare la cassa integrazione, mentre Sacbo dovrebbe pagare milioni di euro per climatizzare e insonorizzare migliaia di abitazioni. È questa la razionalità del «sistema aeroportuale lombardo»? Come anche l'affossamento di Montichiari, l'unico aeroporto del nord in regola con le norme di impatto ambientale. E allora fa un po' sorridere leggere le dichiarazioni di politici e industriali che sostengono che «Orio deve continuare a crescere» naturalmente «nei rispetto dell'ambiente» (sic). Cioè, si vorrebbe la botte piena, «compatibilmente» con la moglie ubriaca.

Un concerto di assensi per l'aeroporto a cui convergono anche i gruppi di opposizione in Consiglio comunale, che chiedono il non superamento dei fatidici 68.000 voli (cioè quelli attuali), e poi invocano a gran voce la realizzazione del collegamento ferroviario Bergamo-Orio. È paradossale: si sbandiera lo stop allo sviluppo aeroportuale e si congiura per uno stanziamento di soldi pubblici di 100 milioni di euro. Pura ingenuità? E tutti in coro cantano: la gallina dalle uova d'oro (per qualcuno) non si tocca.

I grandi difensori dell'aeroporto risiedono in zone da sempre privilegiate quali Conca d'Oro, San Colombano, Conca Fiorita, Redona e Città Alta, e possono quindi tranquillamente pontificare sul Pil, il volano di sviluppo, e i piccoli «disagi e fastidi» (per gli altri, ovvio). Il rispetto della legge, ovvio, vale solo per gli «extracomunitari» in periferia, i quali oltre ai sorvoli debbono anche sopportare l'incremento del traffico automobilistico indotto dalle attività aeroportuali. Ma questa è un'altra storia. Cordialmente.

DEGNA MILESI  
DOTT. GIANLUIGI MOLOGNI

1.8.2010  
CIRCA 350 MILIONI

## Ryanair, per la Finanza ricavi «non dichiarati»

Ryanair, la compagnia aerea low cost basata in Irlanda e operativa anche da Orio al Serio, finisce nel mirino della Guardia di Finanza a causa di ricavi non dichiarati al Fisco italiano per 350 milioni di euro nel periodo 2005-2009 più otto milioni di Iva non versata. È quanto riportano i quotidiani «Il Sole 24 Ore» e «Liberò» secondo cui a finire nelle indagini sono i voli nazionali della compagnia che, secondo le norme internazionali, devono essere tassati in Italia e la presenza di una «stabile organizzazione» nel nostro paese non formalmente costituita. Secondo le notizie di stampa, Ryanair avrebbe ribadito come «tutto il business è gestito in Irlanda» ma i finanziari «affermano di aver trovato ampi riscontri nelle dieci basi in cui opera Ryanair: Roma Ciampino, Orio, Alghero, Brindisi, Bari, Bologna, Cagliari, Pescara, Pisa e Trapani», dove lavorano circa 400 persone tra piloti, assistenti di volo e di terra.

1, 8, 2010

## Maltempo in quota, odissea per volo Ryanair a Berlino

■ Il maltempo in quota nei cieli del Nord Italia nella serata di venerdì ha creato non pochi problemi a passeggeri di voli Ryanair: infatti, tre aeromobili attesi in atterraggio a Orio si sono spostati su Verona, e poi da lì tornati allo scalo bergamasco. Da ciò, l'«effetto-domino» su diverse partenze Ryanair da Orio: tant'è che il volo che da Berlino doveva partire per Orio alle 22,30 di venerdì (con aeromobile in partenza da Bergamo), è stato rischedulato soltanto per ieri mattina, mentre un volo diretto a Ciampino è stato cancellato. Pesantissimi i contraccolpi per passeggeri che, a Berlino, hanno atteso per l'intera notte in aeroporto, come testimonia la lettera inviata da Maurizio Battista, capocronaca a «L'Arena» di Verona. «Mia moglie e mia figlia dovevano partire da Berlino per rientrare su Orio al Serio alle 22.30 con volo diretto Ryanair - ricostruisce Battista -. Il volo continua a essere rinviato di ora in ora perché dall'Italia non arriva il vettore. Ryanair chiama i passeggeri a un

gate per un imbarco e poi li rimanda a sedere. Solo alle 2 di notte viene comunicato che il volo sarà al mattino alle 8 e chi vuole può andare in un hotel convenzionato di fronte all'aeroporto. A quell'ora ormai si muovono solo in quattro o cinque: alle 6 bisogna essere di nuovo in aeroporto. Non viene servito alcun pasto, né vengono dati voucher. Nessuna assistenza, zero informazioni. Al mattino dopo le 8 l'imbarco; alle 9 si sale sull'aereo che resta sulla pista a motori accesi per oltre 1 ora: il primo slot è alle 10.15. L'aereo arriva a Orio al Serio alle 11.25. Dodici ore di ritardo. I familiari in attesa all'aeroporto di Orio al Serio non sanno a chi rivolgersi. Ai passeggeri sono stati consegnati moduli per chiedere l'indennizzo per il ritardo, ma sono in inglese». Nelle stesse ore, odissea per circa 170 passeggeri diretti da Roma a Londra Stansted con un volo della Ryanair programmato alle 22.05 da Ciampino e poi spostato a Fiumicino: il decollo ieri dopo le 10, con oltre 12 ore di ritardo.