

RISCHIO AEROPORTUALE

Oltre ai noti e documentati rischi derivati dall'inquinamento ambientale, l'attività aeroportuale comporta altri rischi che non possono essere sottovalutati: l'art. 707 del Codice della Navigazione impone l'approvazione dei Piani di rischio aeroportuali (PRA) che *"... hanno lo scopo di rafforzare i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti ... e garantire la possibilità di intervento del servizio di soccorso ... in caso di incidente aereo ..."*. Il Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, al capitolo 6, recita che *"Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono previsti vincoli precisi, al fine del contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia"*... In particolare, nella zona di rischio C devono essere evitati insediamenti ad elevato affollamento, obiettivi sensibili, ecc. Può essere prevista solo una modesta funzione residenziale.

Il Regolamento ENAC citato certamente non ipotizzava che uno scalo potesse operare, né tanto meno essere localizzato a solo 3 Km dal centro di una grande città come Bergamo.

Sicuramente quando si scriveva *"... Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio..."* non si pensava a realtà fortemente antropizzate come quella bergamasca, dove gran parte delle costruzioni ad elevato affollamento e gli obiettivi sensibili erano presenti molto prima dell'apertura dell'aeroporto civile e che ora sono condannati ad una situazione di "incompatibilità" per effetto di decisioni tese più a favorire lo sviluppo del Caravaggio che a salvaguardare la vivibilità del territorio.

Già nel 2003, la stessa Regione Lombardia aveva espresso preoccupazioni in merito: nell'Allegato Sub "A" della Delibera Regionale n. 12564, a pag. 37 - **Valutazione e gestione dei rischi incidenti** (Vedasi documentazione Valutazioni Ambientali), si legge che *"Elemento negativo è la maggiore capacità di traffico (dell'aeroporto), con un incremento significativo del numero dei movimenti e, probabilisticamente, un aumento del rischio"*.

Portando la capacità dello scalo a 30 movimenti all'ora, il PSA 2030 rende ancora più critica la situazione: se ci sarà un movimento aereo ogni 2 minuti, **ogni giorno, per tutti i giorni dell'anno, il rischio di incidente aereo (in termini assoluti) non potrà 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.

La corposa documentazione allegata alla VARPGT07 (PRA 01, PRA 02 e PRA 03 - stato attuale e sviluppo futuro), approvata nel 2019 dal Comune di Bergamo, evidenzia le criticità della situazione di un territorio estremamente antropizzato, le cui fragilità sono acuite dal fatto che

- nelle zone a rischio, vi sono fitti insediamenti abitativi con migliaia di residenti;
- altre 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, grandi ipermercati) ed l'importante centro di ricerca CREA (Consiglio per la Ricerca in Agricoltura e l'Analisi dell'Economia Agraria).

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: **si attende forse una tragedia per prendere atto di una situazione così grave?**

Non va dimenticato che, come precedentemente detto, si sono già verificati incidenti che non hanno avuto conseguenze più tragiche solo per fortuita casualità.

Nel 2005 un aereo cargo è caduto sul territorio di Azzano S. Paolo, dopo una stretta virata a sinistra: i componenti dell'equipaggio sono deceduti e solo per puro caso non ci sono state altre vittime, dato che il velivolo è precipitato in una zona verde e non abitata (ora invece caratterizzata da insediamenti industriali).

Nell'agosto 2016 un cargo in fase di atterraggio ha invaso un'importante arteria stradale; fortunatamente l'incidente è avvenuto alle quattro del mattino e non ha avuto risvolti drammatici. Occorre inoltre rilevare che l'aspetto più paradossale della situazione è rappresentato dal fatto che l'area di rischio aeroportuale risulta molto più estesa ad ovest dell'aeroporto (sulla città) e meno ampia ad est, che è l'area poco abitata e con minori criticità. Non a caso la VIA 2003, che aveva autorizzato il PSA 2002, prescriveva che lo sviluppo del traffico aereo avvenisse prevalentemente verso est.

La rotta 220, seguita fino al 2009 da tutti gli aerei in decollo da Orio al Serio, permetteva di limitare il rischio di incidenti alle zone in linea con l'asse pista e non richiedeva la valutazione dei rischi verso terzi. Nel 2010, la modifica della rotta sulla città (e l'adozione della TZ044) ha comportato la **duplicazione delle aree soggette a rischio aeroportuale**: all'area standard, imposta dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, si è aggiunta la zona di *Third party riskassessment*.

Pur consapevoli che il decollo con virata dia meno garanzie di sicurezza e implichi l'estensione delle aree di rischio, risulta inspiegabile il fatto che **l'area sud-ovest di Riskassessment corrisponda ad un territorio che non è quello realmente sorvolato**. Infatti esso coincide con l'unica area non urbanizzata dove sorge il cimitero, tra Colognola e Azzano S.P., mentre in realtà i sorvoli insistono sul popoloso quartiere di Colognola e sulle sue scuole frequentate da circa 2000

studenti. Il semplice confronto dei tracciati radar con le rotte “nominali” utilizzate per elaborare il Piano di rischio potrebbe fare chiarezza.



mappe

Altra grave lacuna del Piano di rischio del Comune di Bergamo, che evidenzia sia lo stato attuale che lo sviluppo futuro delle curve di isorischio, sta nel fatto che non si precisa quale sia il volume di traffico considerato nell’elaborazione delle curve stesse. L’informazione è di fondamentale importanza sia per valutare l’attuale reale esposizione al rischio, sia per stimare l’ulteriore estensione che le curve avranno nel prossimo futuro. E’ previsto infatti un ulteriore consistente incremento del traffico aereo del Caravaggio rispetto ai movimenti del 2018.

I piani di rischio aeroportuale sono comunque importanti strumenti per tutelare la popolazione residente in prossimità degli scali ed è assurdo che la loro approvazione o modifica avvenga in ritardo, solo dopo che nelle aree rischiose si è già costruito liberamente, così come è assurdo che i cittadini interessati non siano adeguatamente informati.

Il Regolamento ENAC per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti (che al capitolo 6 recita: “... Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono previsti vincoli precisi, al fine del contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia...”) va applicato tenendo conto che nel nostro Paese la normativa sui rischi aeroportuali è entrata in vigore solo nel 2004 e non si è potuto far altro che derogare ai principi generali per le costruzioni preesistenti. Per quanto costruito dopo il 2004 non avrebbe dovuto comunque essere ammessa alcuna deroga.

Per quanto riguarda la realtà cittadina, va rilevato che parecchie costruzioni in area di rischio aeroportuale risalgono a tempi relativamente recenti (post 2004), nonostante esistessero già precise indicazioni per limitare l'edificazione nelle aree in questione.

A pag. 9 della Relazione istruttoria della Regione Lombardia, si legge: *"2.4 Considerazioni sulla pianificazione locale - ... è opportuno evidenziare come la presenza dell'aeroporto in un'area fortemente antropizzata richieda una pianificazione locale coordinata ed un governo delle trasformazioni locali particolarmente rigoroso. Il progetto prevede l'acquisizione di aree adiacenti al sedime aeroportuali che, ..., esclude completamente la possibilità di nuovi insediamenti residenziali o di funzioni assimilabili di ulteriori attrattive di traffico, quali attività commerciali, complessi fieristici, ecc ..., lungo la viabilità di accesso al sedime aeroportuale, al fine di evitare l'acuirsi di ulteriori problemi connessi alla mobilità"*.

Da anni purtroppo, nelle aree verdi a sud della città, in passato riservate al sorvolo degli aerei, è stata attuata un'intensa attività di urbanizzazione. Le concessioni edilizie rilasciate prima del 2010 nelle aree cittadine situate sotto la direttrice di decollo degli aerei potrebbero aver avuto una significativa influenza persino sul cambio della rotta di decollo verso ovest. Basti pensare che nel corridoio verde tra Colognola, Villaggio degli sposi e Grumello, era stata persino programmata la costruzione della nuova sede dell'Accademia della Guardia di Finanza e dello stadio cittadino, con annessa una cittadella dello sport. I due progetti hanno poi trovato localizzazioni diverse, ma sono stati oggetto di accesi dibattiti a livello locale.

Comunque le concessioni edilizie rilasciate per l'area ex GRES (per centro educativo Enaip e Palazzo del ghiaccio), per quelle ex Molini Moretti a Colognola e a Campagnola, per l'ex Franchi, per l'area del Parco Ovest si trovano proprio nelle aree verdi sotto la perpendicolare della vecchia rotta in asse pista (rotta 220). Risulta molto strano che chi rilasciò le concessioni non sapesse che sarebbero stati costruiti in un'area destinata a diventare zona C del Piano di rischio aeroportuale, perché bastava semplicemente applicare il Regolamento Enac, che vale per tutti gli scali.

A questo proposito, è significativo quanto scriveva la Regione Lombardia, nell'allegato A della Delibera n. 12564/2003, pag. 38 (cfr. All. 5): *"... viene posta una severa critica che nasce dalla considerazione del fatto che il problema del rischio dipende in gran parte anche dagli strumenti normativi che regolano l'urbanistica nelle aree contermini agli aeroporti. Sotto questo profilo **in Italia** si devono registrare due ordini di problemi. Il primo problema riguarda lo **scarso rispetto delle norme esistenti**."*

Per approfondimenti si vedano le Osservazioni alla Variante al PGT del Comune di Bergamo per l'adozione del Piano di Rischio Aeroportuale.