

Aeroporto "G. D'Annunzio" di Brescia Montichiari



Relazione di Ottemperanza Decreto VIA n. 5672 del 2000

Prescrizioni A1 e A2 e circolare ENAC 23.12.2011

Prescrizioni A1 e A2 e circolare ENAC 23.12.2011

Prescrizioni a.1) e a.2)

a.1)	<i>"dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione proposti nel lo Studio di impatto ambientale ed in particolare: all'interno dell'aeroporto, in alcune aree di confine incolte, lontano dalle piste, dovranno essere realizzati interventi vegetazionali, finalizzati al ripristino delle caratteristiche naturali il più possibile simili a quelle che erano nel loro aspetto originario e riferite alla vegetazione, oggi estinta, della "campagna di Montichiari".</i>
a.2)	<i>"L'intervento deve consistere nella creazione di una zona di incolto interrotta a "macchia di leopardo" da episodi di piante arboree ed arbustive; in particolare dovrà essere realizzato l'inserimento di elementi di vegetazione lungo il perimetro, lato aerostazione, prevedendo anche filari erborati;"</i>

Le prescrizioni a.1) e a.2), correlate tra loro, indicano di realizzare alcuni di interventi di mitigazione; nello specifico vengono richiesti interventi di tipo vegetazionale all'interno dell'aeroporto, in alcune aree di confine incolte, con la finalità di ripristinare le caratteristiche naturali il più possibile simili a quelle originarie. Si richiede pertanto la creazione di una zona di incolto interrotta a "macchia di leopardo" da piante arboree ed arbustive ed in particolare l'inserimento di elementi di vegetazione, anche filari, lungo il perimetro del sedime aeroportuale, dal lato dell'aerostazione.

Questa tipologia di mitigazione è in forte contrasto con quanto indicato dalla Circolare dell'ENAC APT-01B del 23/12/2011: *"Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti"*. La Circolare, in generale, tratta la tematica del wildlife strike negli aeroporti fornendo indicazioni, linee guida e procedure da applicarsi nel campo della prevenzione del rischio di incidente tra volatili ed aerei. Tali mezzi di supporto, rispondenti ai requisiti normativi nazionali e in linea con le previsioni dell'Annesso 14 ICAO, definiscono le procedure da adottarsi sugli aeroporti da parte dei gestori e forniscono interpretazioni basate su quanto raccomandato dall'International Bird Strike Committee (IBSC) ed altri organismi internazionali, in coerenza con i regolamenti di carattere nazionale, internazionale e di tipo organizzativo dell'ENAC.

Con riferimento alle prescrizioni in esame, è possibile far riferimento all'Allegato 4 della sopra citata Circolare in cui si riportano le *"Linee guida per la predisposizione di un piano di prevenzione e controllo"*. Nello specifico al punto 2 dell'Allegato 4, in relazione al controllo della fauna, si riporta testualmente: *"L'esperienza internazionale ha dimostrato che bisogna guardare con sempre maggior diffidenza alle coltivazioni agricole in ambito aeroportuale. Il risultato da raggiungere a regime è pertanto quello della progressiva scomparsa di ogni tipo di coltivazione (e relativi lavori) dai sedimi aeroportuali; l'unica attività concessa dovrebbe pertanto essere lo sfalcio dell'erbatico naturale, anche se ciò si traduce necessariamente in un aggravio dei costi (o in mancati guadagni). Data la lunga durata dei contratti agricoli, nelle more della loro scadenza si suggerisce di imporre alle coltivazioni limiti rigorosi in termini di: tipologia di prodotto, vietando ad es. colture cerealicole, girasoli o altre colture in grado di attirare volatili o altra fauna selvatica; distanza dalle infrastrutture di volo, mai inferiore a 300 mt.; altezza della vegetazione, da mantenere possibilmente intorno ai 25/30 cm.; orari di aratura, sfalcio e lavorazione dei suoli, possibilmente sempre di notte"*.

Già da quanto riportato emerge l'attenzione posta nella gestione della vegetazione esistente in ambito aeroportuale, per la quale si prevede una determinata altezza da mantenere, consigliando comunque in via prioritaria lo sfalcio dell'erbatico naturale. Risulta evidente quindi come la presenza di vegetazione possa rappresentare una fonte di attrazione da parte della fauna selvatica, con conseguente rischio di incidenti tra questa e gli aeromobili in fase di decollo e atterraggio.

Tale concetto viene meglio approfondito nelle Linee Guida di ENAC relative alla "*Gestione del rischio Wildlife Strike nelle vicinanze degli aeroporti*" del 01/10/2018, all'interno delle quali viene specificata la problematica delle fonti attrattive per la fauna selvatica, vengono individuate attraverso un elenco puntato le fonti attrattive e per ognuna di queste viene definito il livello di rischio e le azioni di mitigazioni finalizzate alla riduzione del rischio stesso.

La presenza di fonti attrattive in prossimità degli aeroporti rappresenta la principale causa degli impatti tra aeromobili e fauna selvatica. Tali impatti possono provocare gravi danni ed una riduzione della sicurezza della navigazione aerea. Pertanto, è ritenuta fondamentale un'adeguata programmazione territoriale ed una corretta gestione del territorio nelle vicinanze degli aeroporti, in quanto può influenzare significativamente il pericolo legato al rischio di impatto tra aeromobili e fauna selvatica.

Quanto già riportato nella Circolare ENAC viene, quindi, confermato e specificato nelle Linee guida sopra citate, le quali tra le altre fonti attrattive per la fauna selvatica individuano le seguenti:

- aree verdi urbane;
- alberature e giardini;
- prati;
- boschi;
- aree cespugliate (inclusa macchia mediterranea);
- aree con vegetazione erbacea (incluse gariga e steppa).

In particolare, tra le azioni di mitigazione individuate nelle Linee Guida, si riportano quelle relative alla presenza di boschi: *"A ridosso del perimetro aeroportuale è consigliabile eliminare ogni forma di vegetazione arborea e arbustiva che possa costituire rifugio o dormitorio per la fauna selvatica. Dando per scontata la presenza di una recinzione aeroportuale efficiente per impedire l'ingresso in airside di animali terrestri come cinghiali, lepri, volpi, ecc., il diradamento delle macchie di vegetazione in termini di densità arborea e delle chiome può contribuire a rendere i boschi nei pressi degli aeroporti un habitat meno 'appetibile' per la fauna selvatica silvestre, che lo percepirebbe come ambiente troppo aperto e dunque meno sicuro."*

Alla luce di quanto esplicitato e stante, quindi, l'attenzione posta da ENAC sul tema del Wildlife Strike nel fornire procedure e linee guida finalizzate alla gestione del rischio di impatto tra aeromobili e fauna selvatica, risulta evidente come le richieste delle prescrizioni a.1) e a.2) risultino in opposizione alle esigenze di sicurezza indicate dall'ENAC. Pertanto, sulla base di tali principi, non si è ritenuto opportuno realizzare interventi di mitigazioni di tipo vegetazionale, così come richiesto dalle prescrizioni in esame.