

Contributo di

**Ordine degli Architetti PPeC di
Bergamo**

30 settembre 2026





ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

AEROPORTO E TERRITORIO

Per una crescita capace di generare valore territoriale

*Contributo dell'Ordine degli Architetti PPAE della Provincia di Bergamo
sul Piano di Sviluppo Aeroportuale 2043*

29 Settembre 2026



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

NOTA INTRODUTTIVA

La presente relazione è stata **deliberata dal Consiglio dell'Ordine degli Architetti PPA di Bergamo** in data 29/09/2026, **con l'apporto dell'Unità Permanente di Urbanistica dell'Ordine**. Tratta dell'esame del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto "Il Caravaggio" di Orio al Serio e, più in generale, degli effetti che la prospettiva di ulteriore sviluppo dello scalo potrà determinare sul territorio bergamasco.

La relazione nasce con la finalità di offrire un **contributo tecnico, culturale e propositivo** al confronto sul futuro dello scalo, assumendo quale punto di osservazione non soltanto l'infrastruttura aeroportuale, ma il sistema territoriale complessivo nel quale essa è inserita e con il quale inevitabilmente interagisce.

L'Ordine ritiene infatti che una trasformazione di tale rilevanza richieda una lettura capace di **superare i singoli confini amministrativi e le valutazioni settoriali**, mettendo in relazione sviluppo economico, pianificazione, mobilità, ambiente, paesaggio, sistema abitativo e qualità della vita delle comunità interessate.

È con questo spirito che la presente relazione viene proposta agli Enti, alle Istituzioni e ai soggetti coinvolti nella pianificazione e nello sviluppo aeroportuale, quale contributo professionale aperto al confronto e orientato alla ricerca di quel necessario equilibrio tra aeroporto e territorio che costituisce il filo conduttore delle considerazioni che seguono.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

PREMESSA – L’aeroporto come risorsa del territorio. Una risorsa da mantenere in equilibrio

L’Aeroporto “Il Caravaggio” di Orio al Serio costituisce una delle infrastrutture che maggiormente hanno contribuito alla trasformazione economica e alla proiezione internazionale di Bergamo e della sua provincia negli ultimi anni.

Occupazione, turismo, investimenti, accessibilità internazionale, attrattività territoriale e possibilità di connessione con le principali città europee rappresentano un patrimonio che non può essere messo in discussione. La crescita dello scalo ha accompagnato quella di un territorio già caratterizzato da una straordinaria capacità produttiva, manifatturiera, artigianale e terziaria, contribuendo ulteriormente alla riconoscibilità di Bergamo nel panorama nazionale ed europeo.

Proprio il successo raggiunto impone, tuttavia, una riflessione nuova. Quando un’infrastruttura assume le dimensioni e la capacità attrattiva dell’aeroporto di Orio al Serio, i suoi effetti non possono più essere valutati esclusivamente all’interno del proprio sedime.

L’aeroporto, infatti, non termina al confine del proprio sedime: **la sua crescita produce effetti sulla mobilità e sull’ambiente, sul sistema abitativo e sui valori immobiliari e fondiari, sulle attività economiche e sui servizi, sulle infrastrutture e sui Comuni contermini, fino a incidere sulla stessa organizzazione funzionale della città di Bergamo.**

Il punto di partenza della presente riflessione è pertanto volutamente territoriale. L’aeroporto ha certamente contribuito a cambiare Bergamo. La domanda che oggi occorre porsi è quanto e in quale direzione la sua ulteriore crescita potrà continuare a cambiarla.

Gli effetti di una grande infrastruttura non sono infatti soltanto quelli direttamente misurabili all’interno o nelle immediate vicinanze del suo sedime. Esistono effetti indiretti, progressivi e cumulativi che incidono sulla struttura economica e sociale del territorio, sulla mobilità, sul mercato immobiliare, sulle destinazioni d’uso, sui valori fondiari, sulla domanda di servizi e, in ultima analisi, sulla forma stessa della città.

Questo assume un significato ancora maggiore nel caso bergamasco, dove aeroporto, città, insediamenti residenziali e sistema produttivo convivono in uno spazio estremamente ravvicinato. La prossimità dello scalo rappresenta un vantaggio competitivo straordinario, ma proprio questa vicinanza rende più intensa l’interazione tra sviluppo aeroportuale e trasformazioni urbane.

Occorre quindi **evitare due estremi**: considerare l’aeroporto come un corpo estraneo da contenere oppure, all’opposto, lasciare che la sua forza attrattiva finisca progressivamente per orientare verso di sé le altre funzioni del territorio.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

La questione, quindi, non è scegliere tra aeroporto, manifattura, terziario, turismo, residenza e qualità della vita, ma utilizzare gli strumenti della pianificazione per **costruire e mantenere nel tempo un equilibrio tra queste funzioni**, evitando che la crescita di una componente finisca per comprimere le altre.

È in questa prospettiva che l'Ordine ritiene particolarmente significativo il concetto di **“conciliazione con il territorio” richiamato nella pianificazione aeroportuale**. Conciliare significa misurare, programmare, coordinare, condividere e, quando necessario, correggere.

È su questo terreno che gli architetti, i pianificatori, i paesaggisti e coloro che quotidianamente si occupano delle trasformazioni delle città e dei territori ritengono di poter offrire un contributo tecnico, culturale e propositivo.

1. CAMBIARE LA DOMANDA: NON SOLO QUANTO PUÒ CRESCERE L'AEROPORTO, MA QUANTO PUÒ SOSTENERE IL TERRITORIO

La capacità aeroportuale non può essere misurata esclusivamente attraverso piste, terminal, piazzali, parcheggi e capacità operative, perché accanto alla capacità dello scalo **esiste una capacità territoriale che deve essere valutata con la stessa attenzione**.

È la capacità delle reti stradali e ferroviarie di assorbire nuovi flussi; dei Comuni di sostenere nuove pressioni urbanistiche; dell'ambiente di sopportare ulteriori emissioni e rumore; del sistema dei servizi di rispondere a una popolazione temporanea crescente; del mercato immobiliare di mantenere un equilibrio tra residenza e ricettività; del territorio di conservare qualità urbana e paesaggistica.

Gli **effetti devono pertanto essere letti come cumulativi**. Lo sviluppo aeroportuale non interviene su un territorio neutro, ma su un sistema già fortemente urbanizzato e infrastrutturato, sul quale insistono contemporaneamente traffico ordinario, attività produttive, grandi strutture commerciali, insediamenti residenziali e importanti assi di mobilità.

In questa prospettiva, la sostenibilità ambientale, economica e sociale deve trasformarsi da principio generale a **condizione verificabile dello sviluppo**, attraverso indicatori capaci di restituire nel tempo la capacità effettiva del territorio di assorbire gli scenari previsti dal PSA 2043 senza compromettere i propri equilibri fondamentali.

La **tutela della salute delle comunità interessate** è parte integrante di questa valutazione.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

2. L'AEROPORTO STA GIÀ CAMBIANDO LA CITTÀ

La crescita di una grande infrastruttura modifica inevitabilmente ciò che le sta intorno. Nel caso di Bergamo questo effetto è particolarmente rilevante per la straordinaria prossimità tra aeroporto, città e territori urbanizzati.

Questa vicinanza costituisce uno dei vantaggi competitivi dello scalo, ma contemporaneamente amplifica la relazione tra dinamiche aeroportuali e dinamiche urbane. Turismo, ricettività, commercio, mobilità, valori immobiliari e usi temporanei dello spazio urbano vengono progressivamente influenzati dai flussi generati dall'aeroporto.

Bergamo non può diventare una città organizzata principalmente intorno all'aeroporto. Il sistema bergamasco possiede una delle più importanti tradizioni manifatturiere e produttive del Paese, un sistema terziario avanzato, università, servizi, cultura e un tessuto imprenditoriale diffuso.

L'aeroporto deve quindi continuare a essere una leva al servizio di questo ecosistema, senza che il territorio diventi progressivamente un sistema organizzato in funzione dello scalo. La crescita della componente aeroportuale deve rafforzare, e non depauperare, le altre risorse territoriali che costituiscono la forza e l'identità di Bergamo e della sua provincia.

3. ABITARE BERGAMO: QUANDO LA CRESCITA TURISTICA INCONTRA L'EMERGENZA CASA

Il tema abitativo rende questa riflessione particolarmente attuale. Il dibattito pubblico bergamasco evidenzia già oggi la difficoltà di lavoratori, personale scolastico, giovani e persone provenienti da altri territori nel reperire abitazioni a costi compatibili con i propri redditi.

Il tema non riguarda più soltanto le politiche sociali, ma incide direttamente sulla competitività del territorio: se un'impresa trova il lavoratore ma il lavoratore non trova casa, il problema abitativo diventa anche un problema economico; allo stesso modo, se insegnanti, personale dei servizi, giovani professionisti e lavoratori non riescono a stabilirsi sul territorio, **l'abitare assume il valore di una vera infrastruttura necessaria al funzionamento della città**, al pari della mobilità e dei servizi.

In questo quadro occorre interrogarsi anche sugli **effetti indiretti prodotti dall'eccezionale accessibilità turistica garantita dall'aeroporto**. La crescita dei flussi e dei soggiorni brevi può rendere progressivamente più conveniente destinare quote del patrimonio immobiliare alla ricettività e agli affitti brevi anziché alla residenza stabile.

Non si intende affermare un rapporto causale automatico tra aeroporto ed emergenza abitativa; proprio perché il fenomeno è complesso, **occorre invece misurare nel tempo l'andamento degli alloggi destinati alla locazione ordinaria e agli affitti brevi, l'evoluzione dei canoni, la distribuzione**



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

territoriale delle strutture ricettive e il rapporto tra crescita dei passeggeri, presenze turistiche e trasformazione dello stock abitativo, verificando anche se tali dinamiche tendano progressivamente a estendersi da Bergamo ai Comuni circostanti.

Questi dati dovrebbero entrare nel monitoraggio degli effetti territoriali dello sviluppo aeroportuale. Il rischio **da evitare è che la capacità attrattiva dello scalo contribuisca progressivamente a trasformare Bergamo e parte della cintura urbana nel sistema ricettivo diffuso dell'aeroporto**, comprimendo la residenzialità proprio mentre imprese e servizi hanno bisogno di attrarre nuovi lavoratori.

La pianificazione comunale e sovracomunale dovrà pertanto interrogarsi sugli strumenti attraverso i quali garantire un adeguato **equilibrio tra ricettività e residenza stabile**.

4. ACCESSIBILITÀ: LA CRESCITA DELL'AEROPORTO DEVE DIVENTARE UN'OCCASIONE PER RICUCIRE IL TERRITORIO

Il **tema della mobilità** costituisce uno degli elementi sui quali i contributi dell'Ordine mostrano la maggiore convergenza.

Il nuovo collegamento ferroviario rappresenta una straordinaria opportunità, ma occorre evitare che venga interpretato esclusivamente quale collegamento aeroporto-Bergamo-Milano. **La ferrovia deve acquisire una vera valenza territoriale**.

Lo scalo, proprio per l'enorme domanda di mobilità che genera, può diventare il punto attraverso il quale rendere economicamente e funzionalmente sostenibile una rete di trasporto pubblico più efficiente anche per chi vive nel territorio provinciale.

La stazione aeroportuale dovrebbe quindi essere pensata come nodo di interscambio di area vasta, capace di connettere aeroporto, Bergamo e i Comuni contermini, favorendo collegamenti non soltanto radiali verso il capoluogo, ma anche relazioni territoriali più ampie.

In questa prospettiva, una quota delle risorse e delle compensazioni connesse alla crescita aeroportuale potrebbe essere indirizzata al **rafforzamento strutturale del trasporto pubblico locale**. Se il territorio sostiene la crescita dell'aeroporto, una parte del valore generato dall'aeroporto deve contribuire a migliorare strutturalmente il territorio.

In questo modo **la compensazione potrebbe superare una logica esclusivamente riparativa e diventare uno strumento capace di produrre nuovo valore pubblico territoriale**, lasciando alle comunità infrastrutture e servizi utili anche oltre la funzione aeroportuale.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

5. DALLA MOBILITÀ AL SISTEMA DIGITALE DELLA MOBILITÀ

La realizzazione di nuove infrastrutture, da sola, non è sufficiente se non viene accompagnata da una gestione capace di utilizzare meglio quelle esistenti e, soprattutto, di farle dialogare tra loro.

Aeroporto, ferrovia, autobus, tram, parcheggi, viabilità, car sharing e sistemi di mobilità dolce continuano troppo spesso a essere gestiti come sistemi distinti e non comunicanti tra loro. La digitalizzazione può trasformare questa frammentazione in una rete.

L'integrazione delle informazioni relative a voli, treni, autobus, disponibilità dei parcheggi, condizioni del traffico e sistemi di sharing mobility deve essere considerata non soltanto come servizio informativo all'utenza, ma come **strumento di governo dei flussi**.

Un passeggero che atterra dovrebbe conoscere immediatamente quale treno o autobus può utilizzare, la disponibilità dei parcheggi, le condizioni del traffico e le alternative disponibili. Parallelamente, i gestori dovrebbero poter conoscere e prevedere i flussi in arrivo e in partenza, sincronizzando progressivamente l'offerta e assicurando servizi per i fruitori ma anche evitando di riversare sui cittadini residenti gli effetti del traffico turistico.

L'obiettivo deve essere costruire un ecosistema digitale della mobilità aeroportuale e territoriale, nel quale **il dato diventi strumento di pianificazione e gestione**. Non più silos infrastrutturali, ma una rete fisica e digitale coordinata, capace di **ridurre congestione, tempi di attesa e sovraccarichi**.

6. UNA VISIONE POLICENTRICA: L'AREA AEROPORTUALE NON È UN'ISOLA

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Orio al Serio non riguarda esclusivamente il Comune nel quale lo scalo è fisicamente localizzato, né può essere letto soltanto nel rapporto diretto tra aeroporto e città di Bergamo. Lo scalo è inserito in un sistema urbano complesso, nel quale più Comuni confinano o sono direttamente interessati dalle infrastrutture, dai flussi di traffico, dalle rotte, dalla domanda di servizi e dalle trasformazioni economiche e insediative generate dall'attività aeroportuale.

È proprio questa configurazione territoriale a rendere necessaria una **visione policentrica e sovracomunale, perché una scelta localizzata amministrativamente in un Comune può produrre conseguenze rilevanti sul territorio di un altro**. Un nuovo accesso allo scalo, una modifica della viabilità, la localizzazione di un parcheggio o di una struttura ricettiva, così come una diversa organizzazione dei flussi veicolari, possono migliorare una condizione locale e, nello stesso tempo, trasferire traffico, congestione, rumore o pressione infrastrutturale sul Comune confinante. **Il confine amministrativo, in altri termini, non coincide con il confine degli effetti**.

Questa considerazione assume una particolare rilevanza anche per le amministrazioni locali, chiamate a rispondere direttamente ai propri cittadini. Gli effetti di una decisione maturata nell'ambito di una strategia aeroportuale o sovralocale possono infatti ricadere sulla quotidianità di una comunità diversa



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

da quella nella quale l'intervento è materialmente realizzato. Aumento del traffico, difficoltà di accesso alle abitazioni, pressione sui servizi, rumore o trasformazioni del contesto urbano diventano inevitabilmente questioni poste al Sindaco e all'amministrazione di quel Comune, che possono trovarsi a dover gestire, anche sotto il profilo organizzativo ed economico, conseguenze originate da scelte sulle quali hanno avuto una capacità di incidere limitata.

Per questa ragione i Comuni contermini non possono essere considerati semplicemente come territori sui quali ricadono gli effetti dello sviluppo aeroportuale, ma devono diventare **parte effettiva del processo di pianificazione e di valutazione delle scelte**. Ogni intervento significativo dovrebbe essere letto non soltanto rispetto ai benefici prodotti nel luogo in cui viene realizzato, ma anche rispetto agli effetti che può generare sull'intero sistema territoriale circostante.

La mobilità rappresenta l'esempio più immediato, ma la stessa logica riguarda le trasformazioni urbanistiche, la residenzialità, la localizzazione delle strutture ricettive e dei parcheggi, le attività economiche collegate allo scalo, le mitigazioni ambientali e la distribuzione delle compensazioni. **Assumere una visione policentrica significa quindi evitare che benefici e costi vengano distribuiti casualmente tra territori diversi e costruire, invece, un sistema nel quale le decisioni siano valutate per i loro effetti complessivi, coinvolgendo preventivamente le amministrazioni interessate.**

Se gli effetti superano i confini comunali, anche il livello della pianificazione e del coordinamento deve essere capace di superarli. È da questa esigenza che discende il possibile ruolo della Provincia di Bergamo quale sede di raccordo tra i Comuni e di costruzione di una strategia territoriale condivisa, tema sviluppato nel capitolo successivo.

7. UNA REGIA TERRITORIALE: IL POSSIBILE RUOLO DELLA PROVINCIA DI BERGAMO

La crescita dello scalo può generare nuove domande localizzative: strutture ricettive, parcheggi, depositi e servizi per le auto, logistica, attività commerciali, infrastrutture e nuove funzioni legate direttamente o indirettamente all'aeroporto.

Se ciascun Comune rispondesse autonomamente a queste pressioni attraverso il proprio PGT, il rischio sarebbe quello di produrre una sommatoria di decisioni singolarmente legittime ma territorialmente incoerenti. Un albergo in un Comune, un nuovo parcheggio nel Comune confinante, un deposito in quello successivo, nuove strutture ricettive altrove: senza una visione comune, l'effetto cumulativo potrebbe determinare consumo di suolo, congestione, dispersione insediativa e una trasformazione non governata dell'intera cintura aeroportuale.

È precisamente qui che assume **rilevanza una regia sovracomunale**. La **Provincia di Bergamo**, attraverso le proprie funzioni di pianificazione territoriale e il PTCP, potrebbe rappresentare il livello istituzionale adeguato per coordinare con i Comuni alcuni indirizzi strategici comuni connessi agli effetti dello sviluppo aeroportuale.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

Non si tratterebbe di comprimere l'autonomia pianificatoria comunale, ma di costruire alcuni punti fermi condivisi, all'interno dei quali ciascun Comune possa esercitare le proprie scelte in coerenza con una strategia territoriale complessiva.

Housing e residenzialità, localizzazione delle funzioni ricettive, parcheggi e servizi aeroportuali, consumo di suolo, logistica, accessibilità, mobilità pubblica, rete ecologica, compensazioni e mitigazioni potrebbero costituire alcuni dei temi sui quali ricercare questo coordinamento.

I PGT dei Comuni interessati potrebbero così dialogare maggiormente tra loro e con la pianificazione provinciale. **Non una somma di PGT, ma un progetto territoriale condiviso.**

La crescita dell'aeroporto potrebbe allora diventare anche **l'occasione per rafforzare una cultura della pianificazione sovracomunale: governare insieme gli impatti negativi e, contemporaneamente, distribuire in maniera più equilibrata le opportunità e la ricchezza generate dallo sviluppo dello scalo.**

8. MITIGARE NON SIGNIFICA NASCONDERE L'IMPATTO

Le mitigazioni ambientali non possono essere considerate un elemento accessorio del progetto né ridotte alla sommatoria di singoli interventi puntuali.

Non è sufficiente inserire qualche nuova alberatura lungo un margine aeroportuale, così come l'evoluzione tecnologica delle flotte e la progressiva riduzione delle emissioni acustiche dei nuovi aeromobili, pur rappresentando elementi positivi, non esauriscono il problema.

Prima di progettare la mitigazione **occorre conoscere precisamente l'impatto che si intende mitigare:** dove si manifesta, con quale intensità, su quali popolazioni, in quali fasce orarie, attraverso quali componenti ambientali e con quali effetti cumulativi rispetto alle condizioni già esistenti.

Rumore, emissioni, traffico, impermeabilizzazione, paesaggio, rete ecologica e qualità dello spazio urbano richiedono strumenti e scale di intervento differenti.

La mitigazione dovrebbe quindi nascere da una mappatura territoriale degli impatti, capace di individuare le aree maggiormente interessate e di indirizzare verso di esse gli interventi più efficaci.

Alcune azioni potranno riguardare direttamente gli edifici esposti, altre la vegetazione e il paesaggio, altre ancora la mobilità, la rete ecologica, gli spazi pubblici o la ricucitura di territori oggi frammentati dalle infrastrutture.

Questo significa superare la logica della mitigazione confinata al perimetro aeroportuale e costruire, insieme ai Comuni interessati, un **vero progetto territoriale delle mitigazioni e delle compensazioni,** con il **contributo di specifiche competenze paesaggistiche.**



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

La **compensazione può così cambiare natura**: da intervento necessario per ridurre un impatto a occasione per **restituire qualità al territorio**.

9. DALLA SOSTENIBILITÀ DICHIARATA ALLA SOSTENIBILITÀ MISURABILE: KPI TERRITORIALI

La **sostenibilità**, per essere effettivamente verificabile, non può rimanere una dichiarazione di principio, ma deve poter essere misurata nel tempo attraverso **dati omogenei, accessibili e confrontabili**.

L'Ordine propone pertanto di valutare la **costruzione di un sistema permanente di KPI** relativo agli **effetti territoriali dello sviluppo aeroportuale**.

Il sistema dovrebbe considerare non soltanto passeggeri e movimenti aerei, ma indicatori relativi alla ripartizione modale tra auto privata, ferrovia e trasporto pubblico locale; congestione e tempi di percorrenza; rumore ed emissioni; consumo di suolo; andamento dei valori immobiliari e dei canoni; numero e distribuzione delle locazioni brevi; disponibilità di abitazioni per residenti e lavoratori; trasformazioni delle attività economiche; pressione sui servizi pubblici; efficacia delle mitigazioni e delle compensazioni; percezione delle comunità interessate.

L'obiettivo non dovrebbe essere semplicemente raccogliere numeri. I KPI dovrebbero consentire di **individuare soglie, verificare gli scostamenti rispetto agli scenari programmati e attivare eventuali misure correttive**.

I dati dovrebbero essere condivisi, leggibili e periodicamente aggiornati, così da costituire un linguaggio comune tra gestore aeroportuale, istituzioni, Comuni, operatori economici, professionisti e comunità.

10. DALLA CONSULTAZIONE ALLA GOVERNANCE: UN OSSERVATORIO TECNICO-TERRITORIALE AEROPORTO-TERRITORIO

Un progetto con orizzonte 2043 non può fondarsi esclusivamente su momenti episodici di consultazione. Il territorio cambia, i flussi cambiano, le condizioni economiche cambiano e le infrastrutture possono essere realizzate, ritardate o modificate.

Per questa ragione appare opportuno **passare da una logica di consultazione episodica a una vera governance continuativa del rapporto tra aeroporto e territorio**.

L'Ordine ritiene meritevole di approfondimento la **costituzione di un Osservatorio tecnico-territoriale Aeroporto-Territorio**, con il coinvolgimento della Provincia di Bergamo, dei Comuni interessati, di SACBO, degli enti competenti in materia di mobilità e ambiente e delle rappresentanze territoriali, economiche, sociali e professionali.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

L'Osservatorio dovrebbe **accompagnare nel tempo lo sviluppo aeroportuale, leggere periodicamente i KPI, verificare gli effetti territoriali**, valutare l'efficacia delle compensazioni e condividere le eventuali azioni correttive.

L'Ordine suggerisce di accompagnare il programma degli interventi con una lettura delle **principali dipendenze tra opere, accessibilità e misure di mitigazione**. Per ciascuna fase sarebbe utile evidenziare le **condizioni che ne sostengono l'attivazione**, le infrastrutture necessarie e le **possibilità di adattamento** qualora la domanda o i tempi di realizzazione evolvano diversamente dalle previsioni.

La Provincia di Bergamo, quale istituzione, potrebbe svolgere un ruolo di coordinamento istituzionale e territoriale, mettendo in relazione la pianificazione provinciale con le scelte dei singoli Comuni e offrendo una sede capace di ricomporre le diverse esigenze in una visione di area vasta.

Composizione e modalità di funzionamento potrebbero essere concordate tra il gestore e le istituzioni interessate.

L'Ordine potrebbe contribuire sui temi della **pianificazione, della qualità architettonica e paesaggistica e della comprensibilità degli elaborati**.

Per rendere utile e sostenibile questa attività, sarebbe opportuno definire un **mandato circoscritto, ruoli chiari e modalità semplici di aggiornamento e restituzione pubblica degli esiti**. Nel rispetto delle competenze dei singoli enti e dei procedimenti autorizzativi, l'Osservatorio potrebbe offrire un riferimento stabile per leggere insieme le trasformazioni dell'aeroporto e del territorio, favorendo l'emersione tempestiva delle questioni e il confronto sulle possibili soluzioni.

La condivisione non rallenta necessariamente la decisione: può renderla più solida. Un luogo permanente nel quale dati, scenari, criticità e risultati siano periodicamente condivisi può ridurre la distanza tra decisione tecnica e percezione delle comunità, aumentando trasparenza e verificabilità delle scelte.

La diffidenza cresce quando il territorio percepisce di conoscere le decisioni soltanto quando queste sono già assunte. Una **governance permanente può invece trasformare il confronto da reazione al progetto a partecipazione alla sua evoluzione**.

11. DALLA COMPENSAZIONE ALLA PRODUZIONE DI VALORE TERRITORIALE

Il tema delle compensazioni può rappresentare uno dei terreni più concreti sui quali tradurre il principio di conciliazione con il territorio.

Una compensazione esclusivamente riparativa tende a riportare, per quanto possibile, il territorio alla condizione precedente all'impatto. Una **compensazione strutturale** può invece lasciare il territorio in condizioni migliori.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

Lo sviluppo aeroportuale può diventare l'occasione per investire su **mobilità pubblica, ricuciture urbane, qualità paesaggistica, rete ecologica, accessibilità, spazi pubblici e infrastrutture digitali**.

In questa prospettiva, il valore generato dalla crescita dello scalo può concorrere alla costruzione di servizi e infrastrutture che rimangano stabilmente a disposizione delle comunità.

Si tratta, in sostanza, di **evolvere dalla sola mitigazione del danno verso una logica di produzione di valore territoriale**, nella quale le risorse generate dallo sviluppo contribuiscano anche alla qualità e alla resilienza del sistema che lo ospita.

CONCLUSIONI – Un nuovo equilibrio tra aeroporto e territorio

Lo sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio ha rafforzato le connessioni della città di Bergamo e della sua provincia con l'Europa e il mondo, contribuendo all'accessibilità e all'attrattività del territorio.

L'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Bergamo ne riconosce il valore strategico e considera il nuovo piano di sviluppo aeroportuale un'occasione per discutere come questa risorsa possa continuare a produrre benefici, preservando la qualità dei luoghi e la pluralità delle funzioni economiche, urbane e sociali.

Ma proprio chi si occupa professionalmente di pianificare, progettare e trasformare città e territori non può limitare la propria attenzione al perimetro delle opere. Un aeroporto di queste dimensioni produce territorio: produce mobilità, economie, rendite, trasformazioni urbane, domanda abitativa e ricettiva, pressioni ambientali, nuove centralità e nuove relazioni.

La responsabilità della pianificazione consiste proprio nel **governare questi effetti con anticipo**, mettendo in relazione le diverse componenti prima che singole dinamiche, considerate separatamente, producano fenomeni difficilmente reversibili.

Il territorio bergamasco non parte da zero. Possiede una delle economie più dinamiche del Paese, un sistema manifatturiero di straordinario valore, un terziario avanzato, una città riconosciuta per la propria qualità urbana e culturale e un aeroporto che rappresenta una formidabile porta verso l'Europa.

La sfida non è scegliere quale di queste componenti debba prevalere. È impedire che la crescita di una finisca per impoverire le altre. Questo è il compito della pianificazione: mettere in relazione ciò che, osservato separatamente, potrebbe apparire sostenibile e verificare quali effetti produca quando entra in relazione con tutto il resto.

L'Ordine esprime una **valutazione interlocutoria e costruttiva**. Il quadro presentato permette di riconoscere gli obiettivi, le opere e l'entità degli investimenti e offre una base per approfondire le alternative progettuali, gli effetti delle nuove previsioni e le modalità di attuazione.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
della Provincia di Bergamo

www.architettibergamo.it
protocollo@architettibergamo.it
tel (+39) 035 219705
fax (+39) 035 220346

Passaggio Canonici
Lateranensi 1
24121 Bergamo

Per questo l'Ordine ritiene che il PSA 2043 possa rappresentare non soltanto un progetto di sviluppo aeroportuale, ma l'occasione per costruire un nuovo patto tra aeroporto e territorio.

Un patto fondato su pianificazione sovracomunale, mobilità integrata, tecnologia e interoperabilità dei sistemi, tutela dell'abitare, qualità ambientale e paesaggistica, compensazioni capaci di generare valore pubblico, dati misurabili e confronto permanente.

Fare rete, in questa prospettiva, non significa rinunciare alle competenze e alle responsabilità dei singoli soggetti, ma creare le condizioni affinché decisioni assunte a scale diverse concorrano a un risultato complessivamente migliore e più coerente.

L'obiettivo non è frenare lo sviluppo. È **fare in modo che lo sviluppo aeroportuale continui a produrre valore senza depauperare le altre funzioni che rendono Bergamo e la sua provincia un territorio economicamente, socialmente e culturalmente dinamico.**

L'aeroporto deve quindi continuare a essere **una grande infrastruttura del territorio e per il territorio, mantenendo un rapporto di equilibrio con le altre funzioni economiche, urbane, sociali e ambientali, senza che sia il territorio a organizzarsi progressivamente in funzione dello scalo.**

L'Ordine offre la propria **disponibilità a un confronto tecnico con il gestore** per individuare gli ambiti e i passaggi nei quali questi indirizzi possano trovare applicazione.

Bergamo 29/09/2026

Per il Consiglio dell'Ordine

Il Presidente

Arch. Giorgio Cavagnis