

Milano, 08/03/2017

MATT ISPRA Roma
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente,
Energia e Sviluppo sostenibile
ambiente@pec.regione.lombardia.it

Provincia Bergamo
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

ARPA Lombardia
arpa@pec.regione.lombardia.it

Comune Bergamo
protocollo@cert.comune.bergamo.it

Comune Orio al Serio
egov.orioalserio@cert.poliscomuneamico.net

Comune Grassobbio
egov.grassobbio@cert.poliscomuneamico.net

Comune Seriate
comune.seriate@pec.it

Comune Azzano San Paolo
comuneazzanosanpaolo@pec.it

Comune di Bagnatica
suap.comune.bagnatica@pec.regione.lombardia.it

Comune di Brusaporto
comune.brusaporto@pec.regione.lombardia.it

Comune Costa di Mezzate
comunecostadimezzate@pec.it

Comune Bolgare
comune.bolgare@cert.legalmail.it

ENAV-CA
aeroporto.orio@pec.enav.it





Società di Gestione
SACBO S.p.A.
presidenza@pec.sacbo.it

Comitato Utenti
Alina.Ulici@blue-air.ro

Loro Sedi

OGGETTO: Aeroporto Bergamo Orio al Serio. Verbale Riunione
Commissione Aeroportuale ex D.M. 31/10/1997.

Si trasmette, in allegato alla presente, il verbale della riunione della Commissione in oggetto tenutasi in data 20 Febbraio 2017.

Cordiali saluti

Il Direttore
Dr.ssa Monica Piccirillo

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Allegati:

- Elenco partecipanti e firme;
- Slide presentazione Gestore Aeroportuale;
- Bozza documento di Scoping;
- Valutazioni Arpa dello scenario elaborato dall'Enav.



Verbale Commissione Aeroportuale del 20 Febbraio 2017

Esiti studio di fattibilità per l'applicabilità della ripartizione del traffico aereo sulla base della proposta presentata dal Comune di Bergamo.

Il direttore aeroportuale introduce l'incontro illustrando brevemente il percorso che ha condotto alla valutazione, che proseguirà nella seduta odierna, della nuova proposta di ripartizione del traffico presentata dal Comune di Bergamo (la quale, come noto, in occasione della prima elaborazione, esposta nella riunione della Commissione Aeroportuale del 30 luglio 2015, non aveva ottenuto il consenso della maggioranza degli amministratori locali).

Il Comune di Bergamo, dopo aver recepito le osservazioni formulate da alcuni Sindaci, ripresentava la proposta ai restanti componenti della Commissione nella riunione del 28 Aprile 2016.

Successivamente la Direzione Aeroportuale, avendo ricevuto riscontro dall' Arpa Lombardia (nella riunione della Commissione Aeroportuale del 28 ottobre 2016) in merito alle simulazioni effettuate sulla base della proposta di ripartizione di traffico in argomento, in termini di riduzione della popolazione esposta ai livelli di inquinamento acustico previsti dalla normativa di riferimento vigente ai fini del contenimento, inoltrava all'Enav, in data 29 ottobre 2016 (nota n.107825-P) un'istanza con la quale chiedeva, nel dettaglio, di valutare la volabilità delle nuove procedure di decollo.

L'Enav rispondeva il 28 novembre 2016, precisando che per la distribuzione dei decolli sulle due rotte 220 e nuova rotta PRNAV riteneva necessaria la preliminare individuazione di un criterio di ripartizione oggettivo, da definirsi nell'ambito della Commissione Aeroportuale, mentre che per la redistribuzione dei decolli e atterraggi ad est e ovest dello scalo erano in corso gli approfondimenti per comprendere la sostenibilità di quanto proposto.

Il Direttore Aeroportuale, prima di aprire la discussione sugli argomenti previsti all'ordine del giorno, rivolge i propri ringraziamenti al dr. Salvestrini dell'ENAV per essere intervenuto all'incontro, anticipando ai presenti che nel corso della riunione saranno illustrati i principi che hanno ispirato gli studi condotti dall'ENAV e gli esiti degli stessi.

Cede quindi la parola al gestore aeroportuale per l'esposizione dell'analisi condotta sull'applicabilità dell'ipotesi di redistribuzione del traffico proposta dal Comune di Bergamo (in allegato al presente verbale), vista la necessità di procedere alla preliminare individuazione dei criteri di ripartizione oggettivi dei decolli sulle due rotte, richiesta dall'Enav ai fini del completamento dello studio condotto.

La prima parte dello studio ha esaminato i flussi di traffico in partenza dall'aeroporto di Bergamo Orio al Serio dalla pista 28, al fine di suddividere le uscite tra l'attuale



ICP, invariata e relativa alle cosiddette rotte TZO 220 e SRN 266, e la nuova ICP, cosiddetta rotta PRNAV, proposta dal Comune di Bergamo.

Al fine di bilanciare equamente il numero di decolli sulle due procedure di salita iniziale per RWY 28, si è ipotizzato di identificare due flussi, in base alla destinazione e all'Ente di Controllo che prenderà in carico gli aeromobili.

Per quanto concerne la distribuzione del traffico in arrivo e partenza su pista 28 e pista 10, in determinate fasce orarie, le aree di maggiore criticità per la valutazione dell'applicazione operativa sono rappresentate dal posizionamento geografico degli aeroporti lombardi, dal contesto orografico, dai flussi di traffico e dalle configurazioni operative consolidate.

Partendo dalle fasce orarie identificate per l'utilizzo in via esclusiva della pista 10, compatibilmente con le condizioni meteo e in assenza di altri condizionamenti, tenendo presenti i vincoli di carattere operativo esistenti, nonché l'impatto operativo in termini di restrizioni, ritardi e instradamenti sul complesso del sistema ATC di area terminale, i confronti avuti con ENAV hanno permesso di identificare il prolungamento orario del periodo di utilizzo notturno della pista 10 di un'ora e fino alle 07:00 - orario locale - e l'utilizzo della pista 10 nella fascia oraria 11.00 - 13.00, per un opportuno periodo di sperimentazione propedeutico all'implementazione operativa.

Inoltre, durante le operazioni di cambio pista (15-20 minuti prima e dopo l'intervallo 11 -13) potranno essere rilasciate partenze per pista 10.

Dalle prime stime, la distribuzione di traffico ottenibile, a valle dei confronti e delle validazioni del Gestore e dell' ENAV, appare in grado di ridurre in maniera significativa i livelli di esposizione della popolazione limitrofa rispetto all'attuale clima acustico.

I risultati hanno mostrato, in merito ai dati di traffico presi a riferimento in Commissione e relativi all'anno 2015, che i modelli previsionali utilizzati mostrano una possibile riduzione di oltre il 36% della popolazione esposta tra i 60 e i 65 dB(A) di LVA (da 6300 a 4000 abitanti) e di oltre il 7% della popolazione esposta tra i 65 e 75 dB(A) (da 1400 a 1300 abitanti), corrispondente complessivamente ad una riduzione di oltre il 30% della popolazione esposta a livelli acustici superiori ai 60 dB(A) (da 7700 a 5300 abitanti).

La distribuzione di traffico proposta dal Comune di Bergamo sarà resa ulteriormente efficace a seguito degli interventi di riconfigurazione degli spazi aerei dell'ATM di Milano, già programmati nel medio periodo da ENAV, in parallelo ai previsti lavori di implementazione delle strumentazioni ATC dello scalo e presenti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso di approvazione.

Ad oggi, la prossima data utile per la pubblicazione delle informazioni essenziali ai fini dell'avvio dell'eventuale sperimentazione a partire dal periodo estivo è prevista per il 30/03/2017: ciò consentirebbe di far decorrere la sperimentazione a partire dal 22/06/2017.



Il D.G. Bellingardi ritiene auspicabile cogliere l'opportunità di avviare la sperimentazione in concomitanza con il periodo estivo, nel quale notoriamente anche la percezione del livello di inquinamento acustico risulta maggiormente sensibile.

Prosegue ricordando che il ruolo del gestore è costantemente orientato ad una collaborazione fattiva per l'individuazione dei percorsi utili a rendere compatibile il funzionamento dello scalo con la vivibilità delle zone popolate insistenti nell'intorno aeroportuale.

Ricorda che lo scalo di Bergamo è inserito nel sistema aeroportuale milanese, nel quale le procedure operative dell'aeroporto di Bergamo si intersecano con le attività volative presenti, in particolare, sullo scalo di Milano Linate.

Il dr. Salvestrini dell'ENAV, concordando con quanto rappresentato dal gestore aeroportuale, comunica che l'ENAV, ai fini della conduzione degli studi richiesti, non svolge valutazioni di merito ma si esprime solo in merito agli aspetti di safety legati alle procedure operative oggetto di valutazione, in quanto un rotta prima di poter essere resa operativa, deve essere messa in condizioni di volabilità, ovvero essere resa sicura.

Aggiunge che una rotta in partenza dall'aeroporto di Bergamo va ad innestarsi nel complesso sistema dell'area milanese ed è per questo che va attentamente valutata prima di attestarne la piena volabilità.

Per quanto riguarda lo studio di fattibilità richiesto, comunica che lo stesso è stato svolto considerando l'attuale configurazione dello spazio aereo dell'ATM di Milano, senza ipotizzare variazioni sostanziali dello stesso.

Per poter utilizzare le piste di volo in maniera completamente aderente a quanto proposto dal Comune di Bergamo, sarà necessario riorganizzare la configurazione dell'area di Milano, lavoro già previsto nelle prossime attività di ENAV, che tuttavia – a causa della complessità che lo contraddistingue - potrebbe essere operativo entro un paio di anni.

Parallelamente dovranno essere sviluppate le necessarie dotazioni strumentali dello scalo, anche queste già previste nei programmi di sviluppo del Gestore aeroportuale.

Sicuramente, accertando l'efficacia della procedura attraverso una sperimentazione, potranno essere raccolti ulteriori elementi propedeutici alla pianificazione e all'efficace implementazione della riconfigurazione degli spazi aerei e dei relativi flussi di traffico.

Il Sindaco del Comune di Azzano contesta, a tal proposito, il crescente numero di voli che interessano lo scalo di Bergamo, per i quali reitera la richiesta di introduzione di una limitazione.



Il D.G. Bellingardi descrive lo sforzo compiuto dal gestore nel considerare la tematica delle ricadute, in termini di inquinamento acustico, dell'attività volativa presente sullo scalo.

Ritiene tuttavia che al territorio sia stato trasmesso un forte segnale in tal senso, in seguito alla scelta del vettore Ryanair, tutt'altro che casuale, di sviluppare nuovi voli sull'aeroporto di Milano Malpensa.

Alla suddetta programmazione dei voli sullo scalo di Milano non è corrisposto un reciproco sviluppo di altri operatori su Orio: indice che le scelte dell'operatore, così come quelle del Gestore, non sono dettate unicamente da esigenze di mercato, ma considerando altresì in maniera responsabile e consapevole le connesse implicazioni ambientali.

Il sindaco del Comune di Orio rappresenta che dalla lettura della nota dell'Enav del 28 novembre 2016, oltre alle criticità acustiche, emergono anche aspetti di criticità legati all'inquinamento ambientale e fa riferimento agli studi epidemiologici già svolti al fine di considerare la nuova sperimentazione.

Osserva che a fronte di una possibile riduzione di esposizione del numero di abitanti ai differenti livelli acustici, lo studio contempla tempi di attesa in volo degli aeromobili in atterraggio Bergamo, con conseguente innalzamento del livello di inquinamento ambientale.

Il dr. Salvestrini rappresenta, a tal proposito, che per l'aeroporto di Bergamo, così come per diversi altri aeroporti nazionali, al fine di poterne ottimizzare le rotte, verranno implementate procedure di atterraggio e decollo satellitari, che permetteranno di ridurre i tempi di sorvolo degli aeromobili nell'area prossima all'aeroporto, oltre che a migliorare ulteriormente gli strumenti di navigazione e di avvicinamento all'aeroporto di Bergamo.

Si prevede che in seguito all'implementazione delle procedure anzidette, i tempi richiesti per l'uso delle piste saranno del tutto comparabili. Ciò comporterà, come prima detto, di intervenire sull'area geografica del sistema milanese.

I rappresentanti delle amministrazioni comunali chiedono che i dati presentati dal gestore aeroportuale in merito alla popolazione esposta all'inquinamento acustico, elaborati sulla base della proposta in argomento del Comune di Bergamo, vengano valutati e confermati dall'ARPA.

La dr.ssa Angius dell'ARPA Lombardia comunica che lo studio presentato dal gestore sarà valutato applicando il modello matematico, impegnandosi a rendere noti i risultati della simulazione entro una settimana.

I risultati saranno successivamente trasmessi all'ENAC con un report dettagliato, ai fini della divulgazione ai membri della Commissione.

Il Direttore Aeroportuale, al fine di poter osservare il termine previsto per la pubblicazione in AIP delle procedure in argomento per l'eventuale avvio della sperimentazione, chiede ai rappresentanti delle amministrazioni comunali di fornire



un riscontro entro il 10 marzo prossimo, dichiarando fin d'ora la propria disponibilità a convocare, in caso di richiesta, una riunione della Commissione.

Ritiene tuttavia necessario precisare che laddove l'analisi effettuata dall'ARPA dovesse confermare i risultati anticipati dal gestore aeroportuale, sulla base dello studio condotto dall'Enav, in termini di riduzione dell'impatto acustico sulla popolazione esposta, e in assenza di argomentati e motivati pareri difforni, procederà con l'avvio della sperimentazione, allo scopo di assicurare l'assolvimento del mandato della Commissione in relazione all'adozione delle procedure necessarie ad assicurare il contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale.

Precisa altresì che in seguito alla conclusione del periodo di sperimentazione, la cui durata prevista è di sei mesi, i dati raccolti saranno elaborati e valutati congiuntamente dai membri della Commissione Aeroportuale ai fini dell'eventuale approvazione delle procedure operative antirumore testate, per la conseguente applicazione in via definitiva.

Il sindaco del Comune di Azzano rappresenta che tutti i membri devono avere la possibilità di esprimere il proprio parere al fine di cercare di "migliorare tutti e non peggiorare nessuno".

Il sindaco del Comune di Seriate ritiene che non possa essere considerato il solo dato numerico, ma che debba essere conseguito un equilibrio nella distribuzione dei voli, atteso che attualmente i decolli vengono distribuiti solo nella parte est dello scalo e che non risulti con chiarezza quale sia, allo stato attuale, il numero dei voli notturni.

Il rappresentante dell' ARPA evidenzia che il senso della sperimentazione va nella direzione di verificare cosa accade realmente nel caso in cui il modello preveda un peggioramento - o miglioramento – dell'esposizione all'inquinamento acustico, rendendosi disponibile fin d'ora a definire un protocollo di monitoraggio, in analogia con quanto già effettuato per la sperimentazione relativa all'anno 2009, da applicarsi in seguito all' avvio della sperimentazione.

Procedura V.AS: aggiornamento individuazione percorso e modalità di attuazione.

La dr.ssa Piccirillo rende noto, con riferimento al percorso in esame individuato dall'Enac, sulla base dei riscontri forniti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), che la Regione Lombardia (in risposta alla nota n. 1968 del Ministero delle Infrastrutture del 30.01.2017) ha inviato una ulteriore nota, con la quale ha rinnovato le proprie perplessità, già manifestate nella corrispondenza pregressa, in merito alla titolarità a svolgere il ruolo di autorità competente per lo svolgimento della procedura di VAS.



Nell'attesa che vengano sciolte le riserve in merito, il direttore aeroportuale ritiene che il lavoro della Commissione debba comunque proseguire nell'ottica di traguardare i lavori tesi alla definizione di una nuova zonizzazione acustica.

A tal proposito comunica che l'Enac ha assunto l'iniziativa di elaborare un documento di Scoping (Rapporto Preliminare Ambientale), del quale distribuisce una copia ai partecipanti, affinché ciascuno possa esprimere le proprie osservazioni, al fine di dare l'avvio alla richiesta di attivazione della procedura di VAS presso la Regione,

Ciò anche alla luce di quanto asserito nella nota del Ministero dei Trasporti N.1968 del 30-01-2017, secondo la quale è la Commissione Aeroportuale (e non il direttore aeroportuale che la presiede) il soggetto preposto a svolgere il ruolo di autorità procedente.

Il documento di Scoping contiene i criteri ed i principi per traguardare il lavoro dell'autorità procedente verso la VAS.

Chiede pertanto ai Sindaci di formulare le proprie osservazioni al riguardo entro il 10 marzo prossimo.

In mancanza di eventuali osservazioni, il Presidente della Commissione Aeroportuale chiederà a tutti i membri di essere delegato a presentare istanza alla Regione Lombardia per l'avvio della procedura di VAS.

L'Ing Pandolfi dell' ENAC rappresenta che il documento è stato predisposto su indirizzo del Ministero dell'Ambiente.

Ritiene pertanto che in seguito alla condivisione del documento con i restanti membri della Commissione, anche alla luce delle osservazioni formulate da quest'ultimi, potrà essere presentata istanza alla Regione Lombardia per l'attivazione della procedura di VAS.