

info@colognolaperilsuofuturo.it  
Via Matris Domini, 21/A  
c/o Studio legale avv. Pesenti Gritti  
24121 Bergamo

colognolaperilsuofuturo@pec.it  
Tel. 333.6868341  
cod. fiscale 95198450165

Alla cortese attenzione del/della

- **Direttore Aeroportuale ENAC dello scalo "Caravaggio"**  
protocollo@pec.enac.gov.it  
aero.bergamo@enac.gov.it
- **Direttore Aeroportuale ENAV del "Caravaggio"**  
aeroporto.orio@pec.enav.it
- **Direttore ARPA Lombardia**  
arpa@pec.regione.lombardia.it  
dipartimentobergamo.arpa@pec.regione.lombardia.it
- **Presidente della Commissione aeroportuale del "Caravaggio"**  
m.piccirillo@enac.gov.it

E p.c.

- **Ministero dell'Ambiente**  
segreteria.ministro@pec.minambiente.it  
dgsta@pec.minambiente.it  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
dgsvi@pec.minambiente.it
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
- **Regione Lombardia- Direzione generale Ambiente**  
ambiente@pec.regione.lombardia.it
- **Presidente sede centrale Enac di Roma**  
protocollo@pec.enac.gov.it
- **Presidente sede centrale Enav di Roma**  
protocollogenerale@pec.enav.it

Oggetto: richiesta di chiarimenti in merito alle sperimentazioni di nuove rotte effettuate nel 2017 e nel 2018 e alle procedure antirumore.

In merito alle procedure antirumore costituite dalle due sperimentazioni in oggetto e dalle procedure di decollo NADP 1 e NADP 2, ***l'Associazione Colognola per il suo futuro***,

- considerato che il D.M. 3.12.1999 impone l'adozione di adeguate procedure antirumore volte ad individuare lo scenario di minimo impatto (Art. 3: *"Per la definizione della zonizzazione acustica è necessaria la scelta dello scenario di traffico ottimale – ossia quello che induce il minor impatto sul territorio"*);
- considerato il d.lgs. 194/2005 che ha recepito la Direttiva CE 2002/49 relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale (una delle Direttive CE disattese, per le quali l'Europa ha avviato procedura d'infrazione contro l'Italia), decreto nel quale si rappresenta la necessità di minimizzare il numero delle persone esposte; considerato in particolare l'all. 5, in riferimento all'art. 4, comma 5, "Requisiti minimi dei piani d'azione", che al punto 3 recita: *"I piani*

*d'azione devono comprendere stime in termini di riduzione del numero di persone esposte (fastidio, disturbi del sonno o altro...");*

- considerato che le procedure in oggetto devono intendersi principalmente costituite sia da un'adeguata distribuzione delle rotte sia dall'osservanza delle prescrizioni mondiali ICAO per le tecniche di decollo da adottare in base alla tipologia dei territori sorvolati e volte a diminuire le ricadute acustiche del traffico aereo;
- considerato il D.P.R. 11.12.1997 n. 496 – “Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili” – in particolare l'art. 2, comma 1 (*...in capo al Direttore aeroportuale la competenza a contestare all'esercente dell'aeromobile l'avvenuta violazione delle procedure antirumore, rilevata dall'esame dei dati del sistema di monitoraggio...*) e comma 3 (*“...l'imposizione all'esercente dell'aeromobile, a norma dell'art.10, comma 3, legge 447/95 – legge quadro – di una sanzione amministrativa...”*)

### **CHIEDE**

- se durante il periodo delle due sperimentazioni sia stata adeguatamente monitorata la corrispondenza tra le rotte inizialmente previste (la cui volabilità era stata validata da Enav ed Enac) e le rotte effettivamente seguite dai velivoli;
- se eventuali “sforamenti” acustici siano da attribuire ad errori umani, ovvero ad una scorretta adozione delle tecniche di decollo da parte dei piloti. Nell'ultima considerazione, si chiede di precisare se le supposte “distrazioni” dei piloti possano riguardare le pendenze di salita e/o il corretto mantenimento delle traiettorie/prue assegnate e/o da seguire;
- se sia stata approntata un'adeguata rete di monitoraggio (con centraline e sistema radar di avvicinamento e decollo), dal momento che rilievi efficaci devono essere analizzati e verificati da sistemi radar in grado di correlare i tracciati radar di ogni singolo velivolo con l'entità acustica provocata e rilevata;
- se gli esiti della sperimentazione siano il risultato del sistema di monitoraggio citato o siano basati esclusivamente sui risconti di ARPA;
- se siano state comminate sanzioni, come imposto dalla normativa, ai vettori che non hanno seguito le procedure prescritte;
- se i rilievi strumentali facciano riferimento ai decibel della Classificazione Acustica esterna al sedime aeroportuale e/o se concernano i valori di Lva calcolati con le tecniche INM;
- se tali misurazioni siano state effettuate con il solo sistema INM 7.0 (ormai ritenuto obsoleto a livello internazionale) o con tecniche più idonee ed aggiornate, quale ad esempio il metodo AEDT;
- se siano state osservate le regole internazionali ICAO, cioè nello specifico l'osservanza delle procedure di decollo NADP 1 e 2. La riduzione dell'impatto acustico nelle fasi di decollo non può infatti prescindere dall'adozione integrale delle tecniche antirumore identificate come le NADP 1 e 2 (Noise Abatement Departure Procedure). In particolare, la procedura NADP 1 deve essere adottata quando la pista di decollo è situata nelle immediate vicinanze di abitazioni. Si tratta di due procedure standard per i decolli, obbligatorie per i voli civili a livello mondiale;
- se l'adozione di tali procedure di decollo (NADP 1 e 2) ad est ed ovest della pista di Orio al Serio sia stata analizzata e deliberata in sede di Commissione Aeroportuale;
- se, in caso di violazione di tali procedure obbligatorie di decollo (NADP 1 e 2) da parte dei velivoli, siano state comminate sanzioni ai vettori, come la normativa impone;
- se i Piani di rischio dei Comuni interessati (in relazione agli artt. 707 e 715 del Codice della Navigazione inerenti le zone A, B, C e D del Piano di rischio) abbiano integrato e coordinato

le relative delibere e autorizzazioni con i vincoli del Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti - Enac a tutela delle popolazioni residenti.

L'Associazione prega cortesemente il Direttore della Commissione aeroportuale del "Caravaggio" di mettere a conoscenza della presente istanza tutti i componenti della Commissione stessa.

In attesa di un sollecito riscontro, si porgono distinti saluti,

*Associazione Colognola per il suo futuro*

Bergamo, 16 novembre 2018