

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

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

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

Enac
Funzione Organizzativa Sviluppo Aeroportuale e Territorio

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per i Rifiuti e l'Inquinamento
c.a. Sig. Direttore Generale
dgrin@pec.minambiente.it

E p.c.

Ed in qualità di membri uditori:

Sindaco Comune di Cernusco Lombardone
comune.cernusco Lombardone@pec.regione.lombardia.it

Sindaco Comune di Imbersago
comune.imbersago.lc@halleypec.it

Sindaco Comune di Lomagna
comune.lomagna.lc@halleycert.it

Sindaco Comune di Merate
comune.merate@halleypec.it

Sindaco Comune di Paderno D'Adda
paderno.dadda@legalmail.it

Loro Sedi

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

Si trasmettono, in allegato alla presente, i verbali delle riunioni della Commissione in oggetto tenutesi in data 9 e 19 novembre 2018.

I suddetti verbali vengono trasmessi alla struttura competente del Ministero dell'Ambiente, su richiesta di membri della Commissione aeroportuale, per le valutazioni di competenza legate alla proposta avanzata da tutti i Sindaci in materia di introduzione di restrizioni operative sullo scalo di Bergamo Orio Al Serio, con particolare riferimento al divieto dei voli notturni.



Distinti saluti

Il Direttore
Dr.ssa Monica Piccirillo

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

FR
Allegati:

- Elenco partecipanti e firme per entrambi gli incontri;
- Presentazione Arpa Lombardia: esiti sperimentazione;
- Presentazione Società di Gestione SACBO: distribuzione del traffico durante il periodo di sperimentazione;
- Presentazione Società SACBO: ipotesi annullamento sperimentazione: procedure operative alternative.



Verbale Commissione Aeroportuale del 9 novembre 2018

Il Direttore Aeroportuale introduce l'argomento all'ordine del giorno avente ad oggetto la valutazione degli esiti delle procedure di sperimentazione avviate il 26 aprile u.s., rammentandone i termini ed i contenuti, prima di passare la parola ai rappresentanti di ARPA Lombardia per l'illustrazione dei dati riepilogativi (come da slide allegate al presente verbale).

La Dr.ssa Angius comunica preliminarmente che a fronte di un periodo di 6 mesi previsto per la durata della sperimentazione, a causa dei ritardi dei voli registrati nel periodo estivo, nonché delle avverse condizioni meteo, non si è riusciti a disporre di un arco temporale di pari durata per le conseguenti valutazioni.

L'unico periodo di riferimento in cui ci si è avvicinati alle condizioni di piena applicazione di tutte le procedure oggetto di sperimentazione, è stato pertanto di 8 giorni, individuati tra il 21 maggio ed il 29 settembre 2018.

Illustra quindi gli esiti dello studio che in estrema sintesi mostra un aumento dell'esposizione della popolazione rispetto alle previsioni formulate.

In particolare si registrano 1000 persone in più - durante gli otto giorni selezionati - esposte ad un livello di LVA superiore ai 60 decibel.

Per valutare in maniera più puntuale i risultati della sperimentazione, informano i rappresentanti di ARPA Lombardia, i relativi dati sono stati normalizzati al 2018 (parametrando pertanto ai dati di traffico registrati nello stesso anno), a differenza delle simulazioni effettuate ante sperimentazione, che erano state normalizzate ai dati di traffico del 2015.

Il gestore evidenzia come le variabili che hanno reso difficoltosa l'applicazione dei parametri della sperimentazione - sia quelli meteo che quelli riconducibili ai ritardi - abbiano inciso anche sulla distribuzione dei decolli notturni ad est dello scalo (in particolare, a causa dei ritardi, i voli in partenza programmati - in orario diurno - per il decollo verso ovest, sono sconfinati nell'orario notturno, durante il quale era prevista la partenza verso est).

Il gestore aeroportuale procede con l'illustrazione dei dati dei report di Eurocontrol (in allegato) che evidenziano come, a partire dal mese di maggio 2018, siano stati registrati numerosi ritardi sulla programmazione dei voli, tali da riflettersi anche sulle attività dello scalo di Bergamo.

In particolare, dalle analisi effettuate, circa il 33% dei decolli notturni registrati tra giugno ed agosto era programmato in periodo diurno.



Il gestore aeroportuale ritiene inoltre che la nuova rotta PRNAV sembrerebbe aver introdotto un miglioramento sul piano acustico rispetto alla precedente rotta TZ0044. Sostiene pertanto che potrebbe essere utile valutarne il mantenimento (vedi presentazione allegata).

La dr.ssa Piccirillo, in seguito all'illustrazione degli esiti della sperimentazione, e preso atto delle cause connesse ai disallineamenti riportati, chiede ai membri della Commissione di formulare le proprie proposte in merito.

Il Sindaco del Comune di Azzano San Paolo rappresenta come a fronte di 29 voli ipotizzati durante la sperimentazione per il periodo notturno, siano stati effettivamente operati 38 voli.

Chiede quindi che venga introdotto il divieto dei voli notturni compresi tra le ore 23 e le 6 del mattino, al fine di inserire un effettivo strumento di riduzione dell'impatto acustico per la popolazione maggiormente esposta.

Chiede inoltre, visti gli esiti, che la sperimentazione venga conclusa.

Il Sindaco del Comune di Bergamo rappresenta che le proiezioni relative ai risultati della sperimentazione, così come illustrate dai rappresentanti di Arpa, avrebbero dovuto introdurre un beneficio - in termini di esposizione all'inquinamento acustico - per oltre tremila cittadini mentre, al contrario, sembrerebbe che l'esposizione ad un livello di rumorosità superiore ai 60 decibel abbia coinvolto 1000 persone in più: sostiene pertanto che la sperimentazione dovrebbe essere immediatamente conclusa, prevedendo il ripristino delle vecchie rotte.

Il Sindaco del Comune di Orio al Serio sostiene che sarebbe opportuno disporre di qualche giorno per poter valutare e decidere quali procedure utilizzare in alternativa a quelle oggetto di sperimentazione. Chiede pertanto di fissare un nuovo incontro della Commissione tra dieci giorni.

Il Sindaco del Comune di Bergamo si associa alla richiesta del Sindaco del Comune di Orio, evidenziando al contempo che occorrerebbe valutare il mantenimento della PRNAV, che sembrerebbe essere stata migliorativa - come riportato anche dal gestore aeroportuale - rispetto alla rotta precedentemente volata.

Il Comune di Azzano San Paolo evidenzia che in tal caso tutto il volato verrebbe instradato sulla rotta PRNAV e chiede che venga valutata preliminarmente l'ipotesi della distribuzione del traffico tra la rotta PRNAV e la vecchia rotta 220, magari introducendo delle percentuali di ripartizione che chiede ad ARPA di valutare.

Il Sindaco del Comune di Seriate, unitamente ai Sindaci dei Comuni di Brusaporto, Bagnatica, Costa di Mezzate e Bolgare, ritiene che la sperimentazione debba essere considerata conclusa.

La Provincia di Bergamo chiede anch'essa di poter avere 10/15 giorni per poter fare le proprie valutazioni.



La dr.ssa Angius sottolinea che eventuali proposte di nuove simulazioni (come l'ipotesi del mantenimento della sola PRNAV oppure la distribuzione percentuale dei decolli tra quest'ultima e la vecchia rotta 220) potranno essere naturalmente accolte, precisando tuttavia che i tempi per le nuove elaborazioni non potranno coincidere con la data proposta per il nuovo incontro della Commissione (circa dieci giorni).

La dr.ssa Piccirillo in relazione alla richiesta dell'Ing Lucia sull'iter da seguire per la procedura di sperimentazione comunica che la sperimentazione procederà fino a quando non ci sarà un provvedimento adottato a maggioranza sull'approvazione o l'abrogazione della stessa o di alcune procedure di essa.

L'architetto Silvaggio dell'Ispra rappresenta che i risultati della sperimentazione non possono essere valutati se non in termini negativi e che si deve tenere in considerazione solo il volato reale.

La dr.ssa Piccirillo conclude i lavori fissando la prossima riunione della Commissione Aeroportuale per il prossimo **19 novembre**, ritenendo meritevole di accoglimento la proposta avanzata dalla maggioranza dei membri della Commissione di rinviare la decisione in merito alle azioni da adottare in seguito alla conclusione della sperimentazione, visti gli esiti della stessa, in un momento successivo.



Verbale Commissione Aeroportuale del 19 novembre 2018

Il Direttore Aeroportuale rammenta che l'incontro odierno, come concordato nella riunione della Commissione tenuta lo scorso 9 novembre, ha l'obiettivo di stabilire, visti gli esiti della sperimentazione illustrati da Arpa Lombardia in quella occasione, le azioni conseguenti da adottare.

Chiede pertanto ai singoli membri di esprimersi in particolare in relazione alla sospensione delle procedure oggetto di sperimentazione che prevede:

- Nuova rotta di decollo 220;
- Rotta di decollo PRNAV;
- Distribuzione dei decolli RWY 28: 50% su NAV – 50% su 220/267;
- Piste alternate RWY28 per atterraggi e RWY10 per decolli dalle 23.00 alle 06.00;
- Inversione di pista dalle ore 06.00 alle ore 07.00;
- Inversione di pista dalle 11.00 alle 13.00.

Il gestore aeroportuale illustra, con una slide esemplificativa (in allegato) cosa comporterebbe la sospensione della sperimentazione, in termini di procedure di volo immediatamente utilizzabili, che nel caso in esame sarebbero coincidenti con quelle in vigore ante sperimentazione (Ripristino della vecchia rotta 220; ripristino della rotta TZ0044; distribuzione dei decolli RWY 28: 90% su TZ0044 – 10% su 220/267; piste alternate RWY 28 per atterraggi e RWY 10 per decolli dalle 23.00 alle 06.00, inversione di pista dalle ore 06.00 alle ore 07.00).

Il Sindaco del Comune di Azzano San Paolo chiede di poter avere informazioni in merito agli effetti prodotti, in termini di esposizione della popolazione, dall'aumento del numero di voli.

Chiede inoltre che vengano ripristinate le procedure anti sperimentazione.

Il Sindaco del Comune di Bergamo ravvisa l'opportunità di mantenere i benefici della sperimentazione connessi all'utilizzo della PRNAV che, secondo le prime proiezioni, risulterebbero essere ragionevolmente positivi.

Chiede pertanto di mantenere l'utilizzo della suddetta rotta, la cui percentuale di percorrenza dovrebbe tendenzialmente migliorare, anche grazie alle temperature invernali e di valutare contestualmente, come già proposto dal Comune di Azzano nel precedente incontro, la spalmatura - secondo percentuali da definire - di utilizzo della PRNAV e della "vecchia rotta 220", stante che la "nuova 220" non ha prodotto i risultati sperati.

Chiede inoltre di mantenere la finestra mattutina dalle ore 06.00 alle ore 07.00 per la distribuzione dei decolli per l'80% ad Ovest ed il 20% ad Est dello scalo.

I Sindaci dei Comuni di Bagnatica e Seriate concordano sulla necessità di annullare le procedure oggetto di sperimentazione.

Il Sindaco del Comune di Grassobbio sostiene che dovrebbe essere introdotto il divieto per i voli notturni; comunica il proprio parere favorevole rispetto al



mantenimento della PRNAV e all'inversione mattutina dell'uso della pista (dalle ore 06.00 alle ore 07.00).

Ritiene inoltre che le restanti procedure non possano essere adottate in via permanente, visti gli esiti scaturiti dalla sperimentazione.

Il Sindaco del Comune di Orio al Serio sostiene che si debbano sospendere le procedure oggetto di sperimentazione, dichiarandosi favorevole al mantenimento della nuova rotta PRNAV ed al mantenimento dell'inversione mattutina dell'uso della pista di decollo.

Informa inoltre che, come rappresentante del tavolo dei Sindaci, ha inviato una nota al Ministero dell'Ambiente per chiedere la sospensione dei voli notturni sull'aeroporto di Bergamo, anche in seguito agli esiti della sperimentazione.

I Sindaci sostengono che avendo seguito e applicato il principio normativo comunitario dell'approccio equilibrato (Reg. UE 598/2014), essendo stati esperiti, senza successo, tutti i tentativi utili al fine di ridurre l'impatto acustico prodotto dallo scalo, non possa più essere scongiurata la possibilità di valutare l'introduzione di restrizioni operative.

Rappresenta che i Sindaci non intendono osteggiare lo sviluppo dello scalo, ma sostengono tuttavia che lo stesso dovrebbe espandersi in maniera controllata ed equilibrata.

Tutti i Sindaci concordano con la proposta avanzata al Ministero dal tavolo dei Sindaci e chiedono al Presidente della Commissione di inviare, al suddetto Ministero, una proposta di introduzione di restrizioni operative sullo scalo di Bergamo, limitatamente all'attività volativa notturna programmata sullo scalo.

Il Presidente informa che invierà al Ministero competente il verbale dell'odierno incontro per le valutazioni di competenza in merito alla proposta formulata.

Il Sindaco del Comune di Seriate sostiene che la sperimentazione delle procedure antirumore, oltre ad aver determinato un peggioramento generale in termini di popolazione esposta all'impatto acustico, non abbia prodotto i benefici attesi verso est, associati all'inversione dell'uso della pista dalle ore 11.00 alle ore 13.00.

Chiede ad ARPA di allocare una centralina aggiuntiva in via Garibaldi per il monitoraggio dell'impatto acustico prodotta in tale area.

La dr.ssa Angius di Arpa comunica che sarà necessario effettuare un sopralluogo prima di poter valutare l'opportunità di installare la centralina richiesta.

La dr.ssa Piccirillo ritiene che le procedure oggetto di sperimentazione debbano essere sospese con effetto immediato, considerato che le stesse, per le varie motivazioni ampiamente analizzate e discusse (comprese quelle legate all'incremento del numero dei voli, sostenute in particolare dal Sindaco di Azzano San Paolo), non hanno prodotto gli effetti attesi in termini di riduzione dell'esposizione della popolazione ai livelli di rumorosità superiori ai 60decibel.



Ritiene al contempo che sia tuttavia doveroso mantenere le procedure che sembrerebbero aver mostrato, al contrario, margini di miglioramento (vedi la nuova rotta PRNAV), sia per valutarne l'effettiva portata, sia per stimare la simulazione di eventuali scenari di traffico connessi (ripartizione dei decolli, secondo una percentuale da definire, tra la rotta PRNAV e al vecchia rotta 220).

Il rappresentante dell'Arpa concorda sull'opportunità di mantenere la rotta di decollo della PRNAV laddove sia positivamente valutata la necessità di esaminare gli effetti associati alla reale percorrenza.

Ritiene inoltre che, laddove fosse mantenuta, sarebbe possibile disporre di ulteriori elementi oggettivi per esprimersi in merito all'eventuale reale beneficio associato all'utilizzo combinato della suddetta rotta con la vecchia rotta 220, secondo le indicazioni di ripartizioni che saranno formulate (simulazione richiesta dal Sindaco di Azzano San Paolo).

Il Sindaco del Comune di Costa di Mezzate esprime il proprio assenso in merito al mantenimento della nuova rotta PRNAV e all'inversione mattutina dell'uso della pista (dalle 06.00 alle 07.00) per la distribuzione dei decolli nelle percentuali 80% (verso Ovest) 20% (verso est).

Il gestore aeroportuale comunica il proprio parere favorevole al mantenimento dell'attuale rotta PRNAV e alla distribuzione dei decolli all'80% verso Ovest e 20% verso Est attraverso l'applicazione dell'inversione dell'uso della pista (nella finestra mattutina dalle ore 06.00 alle ore 07.00).

Il Presidente della Commissione, preso atto delle dichiarazioni rese, chiede a tutti i componenti, visto l'unanime consenso in merito al ripristino delle procedure anti sperimentazione, **fatta eccezione per il mantenimento della rotta PRNAV e dell'inversione mattutina dell'uso della pista – nella fascia oraria 06.00 – 07.00**, di votare espressamente per l'esclusivo mantenimento delle suddette procedure (rotta PRNAV e inversione dell'uso della pista dalle ore 06.00 alle ore 07.00).

Concluso il giro di tavolo, comunica gli esiti della votazione:

- **Votanti**: N.14;
- **Assenti** n. 2 (MATT ISPRA e Comitato Utenti);
- **Favorevoli**: N.10 (Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Arpa Lombardia, Comune di Bergamo, Comune di Grassobbio, Comune di Costa di Mezzate, Comune di Seriate, Società SACBO, Comune di Orio Al Serio, Enav);
- **Contrari** N. 4 (Comune di Azzano San Paolo, Comune di Bagnatica, Comune di Brusaporto, Comune di Bolgare);
- **Maggioranza** n. 10.



Il rappresentante dell'Enav, visto l'esito della votazione comunica che, previa richiesta da parte dell' Enac, entro 48/72 ore procederà all'emissione dei relativi Notam di annullamento della sperimentazione **ad eccezione della nuova rotta NAV ed al mantenimento della finestra mattutina prevista per l'utilizzo della pista dalle ore 06.00 alle ore 07.00.**

Il Sindaco di Bergamo Giorgio Gori illustra e presenta infine una proposta di introduzione del profilo di decollo NADP1, che potrebbe portare ad una riduzione del rumore ad ovest dello scalo compreso tra 1 e 1.5 db, da poter adottare al fine di contenere l'impatto acustico nell'intorno delle piste e lungo le traiettorie di salita iniziale.

La dr.ssa Piccirillo comunica che tale nuova proposta sarà valutata da un apposito GT ristretto.

Si concorda di convocare la prossima riunione della Commissione Aeroportuale per il prossimo **17 dicembre, alle ore 15.00**, conferendo al contempo ad ARPA il mandato di valutare, per il prossimo mese, gli esiti legati all'uso della sola rotta PRNAV, al fine di costatarne il reale utilizzo e gli effettivi scostamenti con la rotta ante sperimentazione (TZOO44).