

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

Loro Sedi

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

Si trasmette, in allegato alla presente il verbale della riunione della Commissione in oggetto tenuta il giorno 11 novembre 2019.

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;
- Presentazione SACBO.

FR



Verbale Commissione Aeroportuale dell'11 Novembre 2019

Il direttore aeroportuale introduce l'argomento all'ordine del giorno della riunione relativa ai possibili scenari da utilizzare per la preparazione del Piano di Zonizzazione. Il Ministero dell'Ambiente a tal proposito come noto, con il parere sul Rapporto Preliminare inviato con nota nr. 12137 in data 14 maggio 2019, ha quindi anticipato alcune indicazioni sugli scenari da utilizzare.

Il rappresentante di Regione Lombardia, richiamando il passaggio del parere Tecnico del MATTM a pag.17, secondo paragrafo, che riporta: *“Valutato che l'identificazione dei contenuti del Piano dovrà basarsi non solo e non soltanto sull'individuazione di predefiniti scenari di traffico, quanto piuttosto sul rispetto dei limiti acustici individuati dalla norma per il rumore aeroportuale, seguendo l'approccio pianificatorio, in modo da arrivare all'identificazione dei confini delle zone di rispetto, sia in base alle risultanze delle modellazioni acustiche, sia in funzione delle destinazioni territoriali d'uso definite dagli strumenti di pianificazione locale ovvero dell'utilizzo del territorio”*, ritiene che il processo di definizione del Piano di Zonizzazione dovrebbe avere come obiettivo quello di non ricomprendere, o almeno rendere minime, le aree a destinazione residenziale in zona B, ancorché le elaborazioni modellistiche che andranno implementate le ricomprendano.

Le attività da mantenere in zona B, potranno essere oggetto nell'ambito del Piano di Zonizzazione di una specifica proposta di mitigazione che, a prescindere dal rispetto del limite aeroportuale ammesso in detta zona, possa intervenire a favore del clima acustico percepito dal recettore.

Il rappresentante del Ministero dell'Ambiente ritiene che il Piano di Zonizzazione non dovrebbe essere redatto partendo dall'assunto di generare, già durante la fase di definizione iniziale, delle aree di superamento dei limiti di Zona, ma che debba mirare ad una definizione delle Zone aderenti alla situazione attuale o ragionevolmente attesa, minimizzando comunque la criticità derivante dalla presenza di recettori residenziali esistenti in Zona B.

Il rappresentante della Regione Lombardia ritiene più cautelativo il criterio di perimetrazione delle Zone proposto, in quanto l'inserimento in Zona A di un recettore residenziale ove le elaborazioni modellistiche stimino livelli acustici maggiori dei rispettivi limiti di zona garantirebbe un'azione di risanamento derivante dall'applicazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000 (Piani abbattimento rumore infrastrutture di trasporto) e che miri a ridurre, nel caso specifico, i livelli acustici al di sotto dei 65 dB(A). Detto valore, infatti, non risulta compatibile con nuove residenze secondo il DM 31/10/97 ed è considerato non accettabile per i recettori residenziali anche secondo alcune sentenze della magistratura amministrativa emesse per altri aeroporti.

Viceversa, un recettore residenziale incluso in Zona B, potrebbe essere risanato secondo quanto previsto dalla normativa solo in seguito al superamento del valore della soglia superiore dei limiti di zona, ovvero i 75 dB(A).



La dr.ssa Piccirillo osserva che, ancorché questo rappresenti un tema di primaria attenzione, si possa procedere all'elaborazione degli scenari di riferimento e all'individuazione di quello di minimo impatto per poi valutare adeguatamente i risultati alla luce di quanto discusso, considerando quindi i recettori residenziali eventualmente presenti.

Il rappresentante della società SACBO concorda con il Presidente della Commissione e ricorda come, nel processo di definizione della precedente Zonizzazione Acustica, la Commissione si era orientata secondo il criterio espresso da Regione Lombardia, inserendo in Zona A delle aree in cui le simulazioni matematiche stimavano valori acustici maggiori a maggior tutela dei recettori residenziali ivi ricadenti. In tal senso osserva come la proposta di Piano di Zonizzazione, che conterrà una compiuta descrizione delle scelte di perimetrazione che verranno operate, unitamente ad una proposta di risoluzione/mitigazione di eventuali incompatibilità dovessero emergere, gioverà di una disamina ministeriale, proprio grazie al parallelo processo di VAS.

Il rappresentante del Comune di Orio al Serio concorda con l'approccio proposto da Regione Lombardia, già utilizzato per la precedente definizione della Zonizzazione Acustica Aeroportuale.

Il rappresentante dell'ARPA osserva l'opportunità di una preliminare elaborazione di un set di scenari di riferimento come indicato nel Parere Ministeriale per elaborare quello di minimo impatto tenendo conto delle criticità sollevate.

La dr.ssa Piccirillo passa quindi la parola al gestore aeroportuale SACBO per l'illustrazione di alcuni dati di traffico relativi allo scalo di Bergamo parametrati alle rotte in uso.

Per le ipotesi di scenario di traffico da cui partire si è fatto riferimento a quanto indicato nel parere ministeriale a pag. 16, ultimo capoverso, e pag 17 dove il Ministero indica che *“nell'identificazione degli scenari di riferimento, rispetto ai quali sviluppare le ipotesi di Piano, dovranno essere tenuti in considerazione lo stato attuale, lo scenario di traffico di cui al decreto VIA 2003 e possibili scenari alternativi, nonché l'identificazione di idonee procedure antirumore per rendere l'operatività aeroportuale compatibile in termini di ricadute acustiche sul territorio in riferimento alle classi di sensibilità acustica”*.

In tal senso quindi si è ipotizzato che gli scenari da valutare possano essere almeno tre. Un primo scenario potrà essere riferito al busy day riportato nel citato decreto VIA, da cui è discesa inoltre la pregressa Zonizzazione Acustica Aeroportuale. Un secondo scenario potrebbe essere riferito ai volumi di traffico inclusi nel Piano di Sviluppo aeroportuale 2030 in corso di istruttoria autorizzativa. Un terzo scenario quindi, potrebbe essere riferito allo stato di fatto dell'esercizio aeroportuale.

Mentre i primi due scenari di traffico risultano di più semplice definizione, poiché già quantificati nei loro principali parametri (rotte, movimenti totali, diurni, notturni e



composizione flotta), l'individuazione degli stessi per la definizione di uno scenario rappresentativo del clima acustico dello stato di fatto risulta più difficoltosa. In particolare l'ultimo triennio è stato influenzato da diverse esternalità dovute ad esempio alle sperimentazioni sulle rotte effettuate, alla congestione del network europeo o alla recente chiusura di Milano Linate che hanno reso in qualche modo atipico il clima acustico risultante.

Il rappresentante del Comune di Bergamo osserva che potrebbe essere indicativo utilizzare il numero di movimenti relativi al 2018 per valutare lo stato di fatto.

Il rappresentante del Ministero dell'Ambiente propone di utilizzare una media delle curve degli ultimi anni, in modo da minimizzare le eventuali anomalie dovute alle condizioni esogene rappresentate dal gestore aeroportuale.

Il rappresentante della Regione Lombardia concorda con l'ipotesi del Ministero, proponendo di utilizzare per le valutazioni sia uno stato di fatto costruito sulle ipotesi rappresentate da SACBO, sia un quarto scenario derivato dalle curve storiche degli ultimi anni per un successivo confronto.

Il rappresentante ARPA ritiene di poter procedere a calcolare una media delle curve isofoniche, magari procedendo ad una prima valutazione, anche se indicativa, del clima acustico registrato nel corso dell'anno 2019. Sottolinea parimenti che la media delle curve tratte dai diversi anni risulterebbe prodotta da un fleet mix (composizione flotta) di aeromobili anch'essa "media" e quindi di difficile quantificazione. Tuttavia il calcolo della rumorosità media potrebbe essere fatta su annualità quanto più prive di situazioni eccezionali.

Il rappresentante del comune Bagnatica comunica che uno scenario che preveda un busy day di 265 movimenti di traffico come quelli registrati nel 2018, è insostenibile e che il problema non riguarda i dati del 2010 o del 2019, ma il numero dei movimenti.

Il rappresentante della società SACBO specifica che le ipotesi proposte non rappresentano ciò che poi sarà considerato sostenibile, ma che i diversi scenari di traffico saranno esaminati ex-sé e successivamente con l'applicazione delle diverse procedure antirumore per la definizione di quello di minimo impatto. Ad esempio lo stato scenario relativo al PSA 2030, ancorché con un numero di movimenti superiori, prevede un mix tra diurni/notturni ben differente dallo stato di fatto, nonché dallo scenario del vecchio PSA 2015, e dovrebbe portare ad un'impronta acustica ridotta rispetto a quella odierna.

In ogni caso sarà proprio nel proseguo dei lavori della Commissione che queste valutazioni saranno effettuate utilizzando gli indicatori che la Commissione si è data e già inseriti nel Rapporto Preliminare Ambientale.

In relazione poi alle ipotesi di gestione del traffico lungo le diverse direttrici di decollo ed atterraggio, nonché delle procedure antirumore da valutare nell'elaborazione degli scenari per l'individuazione di quello di minimo impatto, vengono presentate quelle attualmente proposte e studiate nel recente passato dalla Commissione



stessa. In particolare per quanto riguarda le rotte si fa riferimento alla nuova procedura NAV che continua a mostrare un significativo miglioramento in termini di percorrenza; per quanto attiene alla distribuzione del traffico dei decolli ad ovest potrà essere valutata una ripartizione tra rotta NAV e 220 in percentuali diverse come proposto dal Comune di Azzano; dal punto di vista procedurale potrà essere valutata l'applicazione della procedura di decollo NADP 1, già in essere.

Nel merito della distribuzione dei decolli Est-Ovest, la cui distribuzione potrà essere oggetto di eventuale riflessione, si osserva quanto già rappresentato in una precedente Commissione. A valle della sospensione della sperimentazione effettuata alla fine dell'anno 2018, i dati raccolti continuano ad indicare che le distribuzioni dei decolli non sono suddivise in percentuale 80% Ovest e 20% Est, come stabilito, ma 85% Ovest e 15% Est. Come già ipotizzato nella precedente Commissione, si è valutata la possibilità di riequilibrare le suddette percentuali adottando un margine di 10/15 minuti, rispetto all'attivazione mattutina dell'uso della pista 28/10.

Ulteriore elemento significativo che potrà essere applicato agli scenari di riferimento che saranno elaborati è rappresentato sia dalla sostituzione della flotta dei vettori aerei, sia dai segmenti di mercato che si articoleranno sullo scalo.

In relazione alla prima componente, stanti le recenti dichiarazioni rilasciate sia dalle compagnie aeree che dalle case costruttrici dei velivoli, ci si attende una significativa sostituzione degli attuali aeromobili in forza a Ryanair e WizzAir (i due maggiori vettori che utilizzano lo scalo di Bergamo), grazie all'inserimento dei nuovi B737-Max, A320 NEO e A321 NEO a partire già da prima della prossima estate.

In merito ai segmenti di mercato operanti sullo scalo e in particolar modo a quello courier, già nel 2019 si è manifestato una tendenza alla riduzione superiore a quanto previsto nel PSA 2030 e ci si attende nel prossimo anno una ulteriore e più che significativa riduzione dell'attività notturna operata da aeromobili impattanti acusticamente, quali il Boeing 757, 767 e l'Airbus 300.

Prima di procedere all'elaborazione dei vari scenari, la Commissione conviene quindi di chiedere supporto ad ARPA per l'elaborazione dello scenario relativo allo stato di fatto come precedentemente discusso.

Si concorda infine di aggiornarsi il giorno 6 dicembre alle ore 14.00