

MATT ISPRA Roma
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it
Rosalba.Silvaggio@isprambiente.it

Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it
pietro_lucia@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 Riunione 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 17 gennaio 2020.

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 ARPA Lombardia;
- Presentazione Soc. SACBO S.p.A.;
- File in formato Esri Shapefile relativi agli edifici oggetto di mitigazione acustica da parte di SACBO.

FR



Verbale Commissione Aeroportuale del 17 gennaio 2020

Il Direttore Aeroportuale introduce l'argomento all'ordine del giorno, comunicando che Arpa Lombardia ha completato l'elaborazione dei dati relativi all'anno 2019, necessari per la predisposizione degli scenari ottimali di traffico ai fini del conseguente inserimento degli stessi nella Proposta di Piano e nel Rapporto Ambientale.

Passa quindi la parola al rappresentante dell'ARPA Lombardia per illustrare la presentazione elaborata a tale scopo.

Il rappresentante dell'ARPA evidenzia che rispetto alle elaborazioni presentate in occasione del precedente incontro della Commissione, tenuto il 6 dicembre u.s. (che necessitavano di essere integrate con le rilevazioni dei mesi di novembre e dicembre), non sono stati rilevati significativi scostamenti.

L'analisi effettuata sui tracciati radar del mese di dicembre non ha, infatti, evidenziato alcuna variazione rispetto alle tre settimane già identificate a fine novembre.

Il rappresentante dell'ARPA procede quindi con la presentazione delle analisi effettuate rispetto alla possibile scelta dei parametri da considerare per l'elaborazione del cosiddetto "*scenario attuale*" come definito all'interno del parere del MATTM, in merito al procedimento di VAS del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale.

Come già emerso durante l'incontro tenutosi a novembre, rappresenta come non sia semplice individuare nell'ultimo triennio (2016-2019) un anno che possa essere effettivamente definito "*attuale*", ossia rappresentativo di una condizione stazionaria del clima acustico.

I vari parametri necessari per l'elaborazione dello scenario sono infatti significativamente diversi da anno in anno per diverse cause quali, ad esempio, la sperimentazione di nuove rotte avvenuta nel 2017 e nel 2018, oltre alla chiusura dell'aeroporto di Milano Linate (nel 2019) per 3 mesi.

A seguito del confronto tra i membri della Commissione, si concorda pertanto di applicare i parametri più rappresentativi dei diversi anni, proposti dall' ARPA, per poi procedere con l'elaborazione dello scenario attuale.

Per un maggiore dettaglio si rimanda alla presentazione allegata.

Il rappresentante del Comune di Bergamo rappresenta, a tal proposito, che alcuni parametri da simulare dovrebbero essere fissi mentre altri, come ad esempio il numero dei voli, dovrebbe essere rimodulato di volta in volta.

Il rappresentante del Gestore Aeroportuale SACBO sottolinea che lo stesso parere ministeriale propone di individuare scenari di traffico differenti, i quali dovranno costituire il set degli scenari di riferimento da cui ricavare lo scenario di minimo impatto.



In particolare, il parere ministeriale suggeriva di tenere nella giusta considerazione almeno i seguenti aspetti:

- Condizione dello stato di fatto dell'esercizio aeroportuale;
- Condizione dello stato di compatibilità ambientale dello scenario aeroportuale, così come derivato dal Decreto VIA n.677 del 04/11/2003;
- Possibili scenari alternativi in cui siano ben evidenti le modifiche alle condizioni di esercizio rispetto allo scenario già approvato, al fine di rispettare le condizioni ambientali di tutela della popolazione in termini di esposizione al rumore;
- Identificazione di idonee procedure antirumore necessarie per rendere l'operatività aeroportuale compatibile in termini di ricadute acustiche sul territorio in riferimento alle classi sensibilità acustica.

Dovranno inoltre essere considerati una serie di parametri quali i nuovi aeromobili, la diversa percentuale di voli courier/pax, la distribuzione del traffico sulle diverse rotte che, una volta ottimizzati, potranno significativamente contribuire ad identificare quello di minimo impatto.

Il Direttore aeroportuale sottolinea comunque che il numero dei voli preso a riferimento nei diversi scenari non deve essere inteso come un vincolo, ma come un'indicazione necessaria per effettuare le valutazioni per lo scenario di minimo impatto. Oltre a non rientrare nei poteri della Commissione Aeroportuale la possibilità di limitare il numero di movimenti, potrebbe infatti accadere, una volta definito detto scenario, che lo stesso possa essere mantenuto anche con un numero di voli superiore in ragione, ad esempio, delle performance acustiche dei nuovi aeromobili.

La senatrice Pergreffi rappresenta che si dovrebbero iniziare a verificare le condizioni di traffico che conducono ad un miglioramento delle condizioni ambientali, al fine di individuare lo scenario ottimale per poi procedere con la verifica delle eventuali criticità che dovessero emergere dalla programmazione territoriale, valutandone le possibili risoluzioni.

La Proposta di Piano così delineata, unitamente al Rapporto Ambientale che descriverà puntualmente le scelte operate per l'elaborazione della proposta, sarà inviata al Ministero competente per la consultazione degli stakeholder.

Il rappresentante del Comune di Orio al Serio sottolinea l'importanza di concentrare l'attenzione sui valori superiori ai 65 dB(A), in quanto elemento di riferimento per l'individuazione di potenziali criticità.

Il rappresentante del Comune di Seriate rimarca la necessità di far emergere, nella proposta di Piano, le opportune motivazioni che porteranno alla definizione dello scenario di minimo impatto.

Il rappresentante della Regione Lombardia osserva come le risultanze degli scenari andranno poi confrontate con la pianificazione del territorio e invita i membri della Commissione a ragionare sin da subito sulla gestione delle possibili criticità che



dovessero emergere, così da poterle declinare con precisione e proattività all'interno della proposta di Piano e del Rapporto Ambientale, in modo che possano essere compiutamente analizzate nelle prossime fasi dell'iter di VAS da Stakeholder e Ministero.

Nell'attesa della definizione finale dello scenario di minimo impatto, già le aree di territorio su cui potrebbero emergere delle criticità dovrebbero essere elemento di riflessione, al fine di valutare l'entità delle azioni possibili per ridurne la significatività ed essere così già pronti alla loro trattazione.

Il rappresentante del Comune di Bergamo chiede di comprendere se e quanto i nuovi aeromobili possano essere applicati agli scenari da elaborare.

Il rappresentante del Gestore Aeroportuale SACBO comunica che già nella presentazione condivisa nell'incontro di novembre si sono fatte delle ipotesi di sostituzione dei nuovi aeromobili (sia di RyanAir che di WizzAir) e che le stesse potrebbero essere applicate ai diversi scenari per valutarne l'effetto.

Stante quindi l'incertezza legata al ritmo di sostituzione dei nuovi aeromobili, i membri della Commissione concordano che un possibile parametro cautelativo di prima valutazione potrebbe essere identificato con una percentuale del 30% sulle tipologie di Aeromobili A320 Neo, A321 Neo e B737 MAX 200.

Il rappresentante dell'ARPA quindi comunica che i parametri da prendere in considerazione possono essere quelli rappresentati nelle slide illustrata, tenendo ben in considerazione i nuovi tipi di aeromobili che a breve dovrebbero utilizzare lo scalo.

In relazione alle possibili prime applicazioni di misure atte a minimizzare l'impatto dello scenario attuale, i membri della Commissione propongono di procedere con la valutazione dei seguenti parametri da applicare allo scenario attuale:

- suddivisione delle operazioni di decollo da pista 28 secondo le percentuali del 70% lungo la rotta NAV e del restante 30% lungo la rotta 220°;
- significativa riduzione dell'attività courier, con particolare riferimento a quella notturna, secondo le percentuali di riduzione previste dal Gestore a partire dall'estate 2020 (il gestore fornirà ad ARPA le percentuali precise derivanti dall'analisi dell'allocazione slot dei movimenti courier prevista per la summer '20);
- sostituzione dei nuovi aeromobili (A320 Neo, A321 Neo, Boeing 737 Max 200) in percentuale pari al 30%.

I membri concordano di riunirsi nuovamente il giorno 6 marzo alle ore 14.30 con all'ordine del giorno la disamina di queste prime elaborazioni.

Il rappresentante del Gestore Aeroportuale SACBO, infine, illustra la tipologia e formato dei dati raccolti relativi agli interventi di mitigazione acustica eseguiti sul territorio (richiesti nell'ultimo incontro della Commissione) che verranno inviati alle



Amministrazioni, a supporto delle valutazioni che saranno effettuate a seguito degli esiti delle varie simulazioni.

I citati dati vengono allegati al presente verbale.

I membri concordano, infine, a maggioranza per l'inserimento definitivo della procedura NADP1 in AIP Italia e, con la duplice motivazione di ottimizzare la gestione dell'inversione di pista alle ore 7 del mattino in essere nonché di riequilibrare la distribuzione dei decolli per le due piste (ad oggi sbilanciata di circa il 5% in più verso ovest rispetto alle attese), approvano l'applicazione di un buffer di 10 minuti intorno all'orario di inversione pista previsto alle ore 07.00.