

Verbale Riunione Gruppo Tecnico del 5 Ottobre 2012

Il rappresentante dell'ENAC comunica ad apertura di riunione che l'incontro odierno è volto ad illustrare ed analizzare l'analisi dei dati relativi allo studio sulle curve isofoniche LVA per l'anno 2011 nonché valutare lo studio dei dati relativi al periodo di sperimentazione sul raffinamento della rotta lungo l'autostrada.

Lo studio è stato svolto dall'ARPA Lombardia basandosi sulle seguenti tre settimane di traffico dell'anno 2011 prese a riferimento:

- una settimana dal 01 ottobre al 07 ottobre;
- una settimana dal 25 maggio al 31 maggio;
- una settimana dal 27 agosto al 02 settembre;

Lo studio effettuato da ARPA Lombardia col modello di simulazione INM e mediante l'utilizzo dei tracciati radar dei tre periodi del 2011 sopra detti ha evidenziato una sostanziale sovrapposizione delle curve di isolivello con la zonizzazione aeroportuale vigente.

Si è evidenziata un'area di potenziale superamento dei limiti acustici della zonizzazione nella zona nord del Comune di Azzano San Paolo. È stato chiesto ad ARPA di quantificare la popolazione residente in questa zona e di presentare i risultati alla prossimo incontro della Commissione Aeroportuale.

Il valore di LVA calcolato tramite INM è stato quindi confrontato con quello misurato dalle centraline del sistema di monitoraggio.

Le simulazioni matematiche presentano un buon accordo con le centraline di monitoraggio, sebbene per la postazione di Azzano San Paolo si evidenzino valori di rumorosità mediamente più bassi di 2 dB(A) rispetto alle simulazioni del modello, valore non trascurabile benché calcolato su una ridotta quantità di dati (la postazione mobile è stata installata a partire dal mese di ottobre 2011).

Anche dall'analisi dei primi dati della postazione mobile installata in Piazza della Scienza, Bergamo, sembra emergere una sovrastima del modello rispetto ai dati misurati.

In generale, ARPA evidenzia come il modello matematico appaia sovrastimare la rumorosità nelle aree poste immediatamente al di sotto della virata lungo l'autostrada (Piazzale della Scienza, sita nelle immediate vicinanze del casello autostradale) e nella parte interna alla virata stessa.

ARPA evidenzia pertanto la necessità di approfondire maggiormente questo aspetto, emerso grazie alla nuova configurazione della rete di monitoraggio di SACBO e precedentemente non prevedibile, per ottimizzare quanto più possibile la coerenza del modello con i dati misurati attraverso una oculata calibrazione dello stesso.

Il rappresentante del Comune di Azzano San Paolo esprime, a fronte di tali risultanze, il proprio disappunto chiedendo la sospensione della nuova rotta.

Secondo inoltre l'Arch Pergreffi circa 30 aeromobili decollano dopo le ore 23.00 per pista N.28 aumentando il senso di disagio che si aggiunge a quello diurno. Chiede pertanto al gestore un pronto intervento di mitigazione a fronte di quanto illustrato da Arpa Lombardia.

Chiede inoltre che l'attuale SID in partenza per pista nr.28, a maggior tutela per i propri cittadini, sia sviluppata per distanza e quota.

I convenuti, in particolare il rappresentate della Regione Lombardia, del Ministero dell'Ambiente e del Comune di Orio al Serio sottolineano, in relazione a quanto espresso dal Sig. Sindaco del Comune di Azzano San Paolo, come la norma offra gli strumenti per rendere efficaci le osservazioni evidenziate ai sensi del D.M. 29/11/2000 che prevede la possibilità di effettuare una segnalazione in tal senso al gestore aeroportuale, il quale provvederà ad approfondire le criticità indicate, trattandole compiutamente nei termini stabiliti dal citato Decreto.

In relazione a quanto presentato ed a valle delle osservazioni del Comune di Azzano San Paolo, l'Assessore Bandera propone ad ARPA di valutare uno studio con i dati di traffico dell'anno 2011, esaminando le popolazioni coinvolte per le seguenti due possibili distribuzioni del traffico:

- 100% dei decolli per RWY28 sulla nominale della vecchia rotta;
- 50% dei decolli per RWY28 come al punto precedente e 50% sulla nominale della nuova rotta lungo l'A4.

La proposta viene accolta.

L'ARPA prosegue la sua presentazione in relazione al secondo punto all'ordine del giorno, relativo alle risultanze inerenti la sperimentazione dell'inizio virata a quota inferiore e alle partenze dal raccordo Alpha.

I dati presentati mostrano in linea generale, a ovest dell'aeroporto, una continua diminuzione delle rumorosità assolute prodotte dagli aeromobili negli ultimi anni. In particolare, l'analisi dei dati relativi all'estate 2012 ha permesso di evidenziare che le postazioni installate nel comune di Bergamo si sono mantenute su livelli di rumore inferiori al 2011, anche grazie ad un peso degli aeromobili in decollo mediamente inferiore a quello degli anni passati.

Grazie alla nuova postazione di Azzano San Paolo si è evidenziato inoltre come i livelli di rumore registrati da questa postazione in periodo estivo mostrino un andamento speculare rispetto a quanto registrato dalle postazioni di Bergamo. Infatti, mentre queste ultime presentano normalmente una tendenza ad incrementare i livelli di rumorosità, Azzano San Paolo mostra delle diminuzioni dei livelli misurati. Il clima acustico risultante nell'area posta all'interno dell'arco di virata registra pertanto rumorosità estive inferiori a quelle degli altri periodi dell'anno. Il fenomeno è dovuto alle condizioni di temperatura e peso tipiche del periodo estivo che diminuiscono le performance degli aeromobili trasladando parzialmente verso ovest il punto di inizio virata.

Come già emerso nelle precedenti analisi, ARPA evidenzia l'impossibilità di quantificare il possibile cambiamento favorevole apportato alla rumorosità ad ovest dello scalo dai miglioramenti apportati alla rotta di decollo, tuttavia sottolinea che la tendenza mostrata dall'applicazione di detti accorgimenti, benché accompagnata

anche da altri fenomeni che hanno favorito la diminuzione della rumorosità nelle aree in esame, è stata comunque di una riduzione dell'impatto acustico.

L'assessore Bandera propone quindi che gli accorgimenti sperimentati (partenze da raccordo Alpha e quota di virata più bassa) diventino definitivi con la pubblicazione in AIP.

Il rappresentante di ENAV sottolinea l'esigenza che si giunga al più presto ad una pronuncia definitiva sulle procedure ad oggi testate così da ufficializzare le scelte operate all'interno di AIP.

ENAC rappresenta che le esigenze anzidette saranno sottoposte all'approvazione della Commissione Ambiente per l'adozione permanente.

L'ARPA conclude infine l'analisi dei dati con una valutazione degli effetti acustici causati dai decolli da pista 10 in periodo diurno verso est.

Viene presentata un'analisi nel periodo gennaio-settembre 2012, effettuata a partire dai dati registrati dalle postazioni di Bagnatica e Seriate, ove sono stati confrontati i livelli di valutazione aeroportuale giornalieri calcolati sulla totalità delle operazioni avvenute, escludendo tutti i decolli per pista N. 10 diurni.

La differenza in termine di LVAj è risultata di 0.26 dB(A) per la postazione di Seriate e 0.12 dB(A) per la postazione di Bagnatica.

Un confronto più realistico con la situazione acustica antecedente l'attivazione dei decolli diurni per pista N.10 è stato effettuato tra gli indici calcolati sulla totalità delle operazioni avvenute nei giorni del 2012 e quelli risultanti dalla riduzione di due terzi i decolli diurni per pista N.10, riportando cioè i decolli diurni verso est agli stessi valori normalmente esistenti prima dell'incremento. In questo secondo caso la differenza in termine di LVAj è risultata di 0.17 dB(A) per la postazione di Seriate e 0.08 dB(A) per la postazione di Bagnatica.

In entrambi i casi il contributo acustico delle operazioni di decollo diurne per pista N.10 risulta trascurabile rispetto alle altre operazioni normalmente effettuate a est dello scalo.