

**Formulario per la presentazione degli impegni disciplinati dagli articoli 13 e seguenti del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, approvato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014 e successive modificazioni.**

**Autorità di regolazione dei trasporti**  
Via Nizza, 230  
10126 Torino  
pec@pec.autorita-trasporti.it

**Oggetto: proposta di impegni relativi al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 7/2025**

**1. Soggetto proponente**

Società per l'Aeroporto civile di Bergamo-Orio al Serio S.p.A. (S.A.C.B.O. - S.P.A., o “**Sacbo**”)

**2. Estremi del procedimento e fattispecie contestata**

Delibera n. 7/2025 avente ad oggetto “Inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, 2 e 3 del dispositivo della delibera n. 87/2024, del 26 giugno 2024. Avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Società per l’Aeroporto Civile di Bergamo –Orio al Serio – S.p.A.”. Il procedimento riguarda l’inottemperanza agli ordini di cui ai punti 1, lettere a) e b), 2, lettera a), e 3, lettera d.2), del dispositivo della delibera n. 87/2024.

**3. Descrizione degli impegni proposti**

**3.1 Contesto fattuale**

Sacbo aveva adottato una prima versione di tariffa aeroportuale risultante dalla fase di consultazione chiusa l’8 aprile 2024 (“**Prima Tariffa**”). Con la delibera del 16 giugno 2024, n. 87 (la “**Delibera n. 87**”) ART ha valutato positivamente la conformità della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali presentata da Sacbo con nota dell’8 aprile 2024 e successive integrazioni, prescrivendone l’applicazione a decorrere dal 1° dicembre 2024, condizionata ad una serie di correttivi. Con nota del 4 settembre 2024, Sacbo ha indicato le modalità con cui ha poi provveduto a recepire la Delibera 87/2024 (“**Nota Sacbo 4.9.2024**”).

Fermo questo adempimento, in ragione delle incertezze interpretative, con il ricorso per motivi aggiunti depositato il 3 ottobre 2024 nel giudizio r.g. 54/2024 presso il TAR Piemonte-Torino, Sacbo ha impugnato la Delibera n. 87 anche laddove la stessa sia interpretata in senso diverso a quanto illustrato nella proposta di Sacbo.

Con delibera assunta il 7 novembre 2024 n. 149 (la “**Delibera n. 149**”), ART ha contestato a Sacbo la parziale non corretta applicazione della Delibera n. 87, con riguardo al piano di traffico e all’allocazione del canone concessorio, rilevando, invece, il superamento di altre asserite non conformità rilevate dalla Delibera n. 87. La Delibera n. 149 ha anche disposto l’applicazione della Prima Tariffa nonostante ART non la ritenesse conforme ai modelli tariffari, in attesa della redazione della tariffa conforme agli stessi (la “**Nuova Tariffa**”). Tale “proroga” sarebbe dovuta durare fino all’applicazione della Nuova Tariffa. Sicché, Sacbo continua ad applicare la Prima Tariffa in proroga.

Con atto per motivi aggiunti depositato il 12 dicembre 2024, Sacbo ha quindi impugnato la Delibera n. 149, con istanza cautelare. In occasione dell’udienza camerale dell’8 gennaio 2025, con istanza sottoscritta sia da Sacbo che da ART, Sacbo ha rinunciato all’istanza cautelare a fronte dell’impegno di ART di sospendere l’esecuzione della Delibera 149/2024 fino al pronunciamento del Giudice a valle dell’udienza pubblica del 13 marzo 2025.

Il 17 gennaio u.s. codesta Autorità ha notificato allo scrivente Gestore la Delibera, con cui si è avviato il procedimento sanzionatorio per l’asserito inadempimento alle prescrizioni relative all’allocazione del canone di concessione e al piano di traffico, contenute nella precedente Delibera n. 87.

Con sentenza del 09/04/2025 n. 608/2025, il TAR Torino ha respinto il ricorso di Sacbo (la “**Sentenza**”).

Considerando che le tempistiche per l’approvazione degli impegni non sono compatibili con quelle per presentare appello alla Sentenza, al fine di tutelare la propria posizione giuridica ed esercitare il diritto costituzionale di difesa di cui all’art. 24 Cost., Sacbo ha provveduto il 9 luglio 2025 a notificare l’appello della Sentenza, con riserva di presentare istanza cautelare. La presentazione dei presenti impegni non comporta alcuna acquiescenza alla Sentenza. Resta fermo che, come ribadito *infra*, l’accoglimento degli impegni comporta la rinuncia di Sacbo al giudizio di appello.

La revisione delle tariffe aeroportuali di Sacbo e l’esecuzione della Sentenza si collocano in un contesto peculiare, legato alla circostanza che (a) parallelamente allo stesso procedimento, Sacbo ha finalizzato l’accordo di programma 2022-2025; (b) l’esecuzione della Delibera n. 87 ha comportato un contrasto con ENAC in relazione alla prescrizione di modifica degli indicatori ambientali, tema poi superato dalla Delibera n. 149 che ne ha invece disposto la disapplicazione; (c) il rapporto col monitoraggio di ENAC nell’ambito delle prescrizioni di cui alla Delibera n. 87; (d) la circostanza che il contratto di programma 2022-2025 dovrà essere rivisto alla luce di quanto disposto dalla Sentenza; (e) l’attuazione della Sentenza e delle prescrizioni della Delibera n. 87/2024 comportano elementi di incertezza in relazione ad aspetti diversi da quelli oggetto delle presenti contestazioni e alla luce delle consultazioni avute con gli utenti, ed in particolare col tema dei conguagli, che sono collegati anche alla sostenibilità degli impegni oggetto del presente procedimento.

In ragione di questo quadro di incertezza e complessità, resta fermo che il piano di traffico e il canone sono pacificamente allocati come richiesto dalla Delibera n. 87 alla luce dei chiarimenti ottenuti da ART, adempiendo quindi alle prescrizioni oggetto del presente procedimento. Inserendosi queste in una complessiva attività volta a superare il complesso quadro fattuale, e in un contesto di applicazione retroattivo da cui dipende la sostenibilità degli impegni, il presente atto rappresenta anche il contesto in cui l’adempimento delle prescrizioni e gli impegni si inseriscono.

### 3.2 Impegno: contesto di attuazione

Sacbo procederà come di seguito all'attuazione delle nuove tariffe.

#### 1) Iter di consultazione utenti

Sacbo avvierà un nuovo iter istruttorio per la definizione dei corrispettivi 2024-2025 in considerazione (a) dei tempi prevedibili per la conclusione dell'iter e del relativo avvio dei nuovi livelli tariffari ipotizzabile solamente a decorrere dagli ultimi mesi del 2025, e (b) della necessità per Sacbo di avviare una nuova consultazione degli utenti entro fine 2025 per la definizione dei corrispettivi 2026-2028<sup>1</sup>. Sacbo avvierà quindi una sola consultazione degli utenti per la definizione dei corrispettivi 2026-2028 nell'ambito della quale fornire specifica informativa relativa alla quantificazione dei conguagli tariffari 2024-2025 conseguenti all'applicazione integrale di quanto richiesto dalle Delibere 87/2024 e 149/2024.

Nell'eventualità di ritardi approvativi del piano investimenti del triennio 2026-2028 da parte di ENAC e del conseguente ritardo che si verrebbe a creare per la definizione dei corrispettivi del prossimo triennio, Sacbo si impegna a convocare gli Utenti aeroportuali entro ottobre 2025 per definire le tariffe applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2026 che tengano in considerazione in tutto o in parte il conguaglio tariffario 2024-2025. Verrà formulata agli Utenti una proposta per condividere la tempistica di recupero del conguaglio.

Contabilità Regolatoria anno base 2022. Come da prescrizione di cui alla Delibera n. 87, il canone è incluso come voce di costo tra le spese generali.

Previsioni di traffico. Come richiesto dai correttivi contenuti nella Delibera 87/2024 al punto a) *"i volumi di traffico per l'annualità 2023 devono essere assunti pari ai valori consuntivati dal gestore in detta annualità; gli stessi dati consuntivati 2023 devono essere posti alla base della dinamica tariffaria 2024-2025"*. Come noto, la Delibera 38/2023 (par. 7.1.2, punto 2, lett. b)) richiede che le previsioni di traffico devono essere elaborate anche «tenendo conto delle più aggiornate tendenze evolutive espresse da Organismi di riferimento del settore (Eurocontrol, IATA, ecc.)». A tal fine Sacbo utilizza le stime di Eurocontrol (update spring 2024 pubblicate a febbraio 2024). Detto riferimento sarebbe stato il più aggiornato possibile in vista della consultazione degli utenti avvenuta ad aprile 2024.

Il Documento di Eurocontrol riporta quanto segue:

*"At ECAC\* level, the number of flights is likely to reach 10.6 million in 2024, reflecting growth of 4.9%(±2.3pp) compared to 2023, and accounting for 96% of 2019 levels. This trend is expected*

---

<sup>1</sup> Il Piano di Sviluppo Aeroportuale vigente scade nel 2030 e come richiesto formalmente da ENAC necessita di un aggiornamento per l'adeguamento ai volumi di traffico attuali e alle nuove proiezioni (non ancora ufficiali) elaborate nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti. A tal fine sono già stati effettuati alcuni incontri con ENAC per l'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043. In accordo con ENAC verrà presentato entro l'estate (indicativamente a luglio) un piano triennale degli investimenti relativo al periodo 2026 – 2028. Tale documento è necessario per la sottoscrizione di un nuovo Contratto di Programma (il Contratto di Programma vigente scade a fine 2025) ed è propedeutico per l'elaborazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2029-2043. È auspicabile un'approvazione in linea tecnica da parte dell'Ente entro settembre/ottobre. Il Consiglio di Amministrazione di Sacbo riunitosi in data 17 Giugno 2025 ha formalmente dato autorizzazione di procedere in tal senso

to continue, with an increase to 10.9 million (99%) in 2025, and further to 11.2 million (101%) by 2026.

Beyond 2025, flight growth is expected to average 2.0%/year( $\pm 1.4pp$ ), rising to over 12 million flights in 2030 in the base scenario."

Più nel dettaglio e con specifico riferimento alle stime di crescita per l'Italia, Eurocontrol riporta negli allegati una stima di crescita più rapida e pari al 6,30% per il 2024 e 2,56% per il 2025 nello scenario base.

IFR Movements (Thousands)		2023	2024	2025	24 vs 23	25 vs 24
Italy	High	.	2.151	2.238		
	Base	1.983	2.108	2.162	6,30%	2,56%
	Low	.	2.060	2.083		

Per quanto attiene alle stime di crescita per l'esercizio 2024 si ritiene che la proiezione elaborata da Eurocontrol fosse rappresentativa e addirittura superiore alle aspettative di Sacbo per l'esercizio 2024. A conferma di ciò è significativo riportare le previsioni di Budget 2024 deliberate dal Consiglio di Amministrazione della Società a dicembre 2023:

- Passeggeri 16.631.600 (+4.1%)
- WLU Merci 215.000 (+1,9%)
- Movimenti 106.370 (+4,5%)
- WLU totali 16.846.600 (+4,1%)

La crescita più significativa dello scorso esercizio è avvenuta nella stagione summer '24 dove si sono registrati svariati record storici di traffico salvo poi rallentare bruscamente negli ultimi mesi. Il singolo mese di dicembre 2024 ha fatto registrare un calo di passeggeri del 3,7% rispetto a dicembre 2023.

Il calo registrato a fine 2024 era ben noto a Sacbo sin dai primi mesi dell'esercizio quando il principale vettore Ryanair aveva comunicato l'intenzione di ridurre la propria presenza sullo scalo anche in conseguenza di richieste di revisione degli accordi commerciali in essere (non accettate da Sacbo) pervenute già a fine 2023 oltre che per i noti ritardi nelle consegne degli aeromobili annunciati da Boeing. Non solo Ryanair aveva fornito indicazioni in tal senso, ma anche altri vettori avevano manifestato tale orientamento. Easyjet in particolare aveva comunicato l'intenzione di azzerare la propria operatività sullo scalo di Bergamo e ne è testimonianza il fatto che il vettore, storicamente molto attento alle procedure di consultazione tariffaria, non ha partecipato al comitato utenti di aprile 2024 (Easyjet - passeggeri 2023 = 280.459; passeggeri 2024 = 161.939)

A dicembre 2024 Il Consiglio di Amministrazione di Sacbo ha approvato un Budget 2025 per la prima volta in calo dopo oltre 20 anni di continua crescita:

- Passeggeri 16.560.000 (-4,6%)
- WLU Merci 245.000 (+6,7%)
- Movimenti 105.930 (-3,7%)
- WLU totali 16.805.000 (-4,4%)

Il traffico consuntivato a fine giugno 2025 conferma tutti questi orientamenti

- Passeggeri 8.123.809 (-3,5%)
- WLU Merci 19.016. (+3,5%)
- Movimenti 50.478 (--,08%)
- WLU totali 8.242825 (-3,4%)

Si evidenzia inoltre che la programmazione voli delle Compagnie Aeree operative sullo scalo di Bergamo, e già disponibile alla data odierna, evidenzia riduzioni ancor più significative nei mesi di luglio, agosto e settembre.

Per le suddette ragioni, si ritiene che le proiezioni di Eurocontrol relative all'esercizio 2025 non siano rappresentative del reale ed attuale andamento del traffico sullo scalo Bergamo, ne potevano essere ritenute significative ad aprile 2024 al momento della consultazione degli utenti.

Si utilizzerà pertanto il seguente scenario di traffico per la quantificazione dei conguagli tariffari 2024 e 2025 in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella Delibera 87/2024. Tale scenario ipotizza una crescita per il 2024 allineata alle proiezioni di Eurocontrol (+6,3%) e per il 2025 un rallentamento del traffico basato sui consuntivi del primo semestre e sulle più recenti proiezioni al 31.12.2025

TRAFFIC DATA			2022	2023	2024	2025
TOTAL PASSENGERS (arrivals+departures)			13.155.806	15.974.451	16.980.841	16.559.813
commercial aviation			13.153.232	15.972.333	16.978.590	16.556.613
general aviation			2.574	2.118	2.251	3.200
PAYING ORIGINATING PASSENGERS			6.528.833	7.939.780	8.439.986	8.154.602
adults	intra UE	commercial av.	5.212.121	6.213.403	6.604.847	6.246.323
		general av.	814	745	791,935	1.123
	extra UE	commercial av.	983.501	1.324.177	1.407.600	1.545.392
		general av.	427	236	250,868	476,677316
children	intra UE	commercial av.	261.641	313.012	332.732	198.089
		general av.	0	0	0	0
	extra UE	commercial av.	70.327	88.207	93.764	163.197
		general av.	2	0	0	0
PASSENGERS IN DIRECT TRANSIT			3.282	5.511	5.858	5.616
TOTAL MOVEMENTS (arrivals+departures)			88.846	101.765	108.176	105.927
TOTAL TONNAGE MTOW (arrivals+departures)			6.558.534	7.564.609	8.041.179	7.754.880
Mtow 0 - 25			26.909	36.756	39.072	49.459
Mtow 26 - 45			2.052	15.864	16.863	4.988
Mtow 46 - 70			745.752	298.442	317.244	190.605
Mtow 71 - 100			5.548.743	6.980.337	7.420.098	7.243.134
Mtow 101 - 150			204.108	124.328	132.161	16250,275
Mtow oltre 150			30.970	108.882	115.742	250.444
TOTAL CARGO (cargo flights + scheduled flights)			20.816	21.105	22.435	24.466
transshipments			3.691	2.978	3.166	4.010
paying cargo			17.125	18.127	19.269	20.456
TOTALE MERCE (voli all cargo)			19.434	18.029	19.165	20.131
WLU			13.364.072	16.185.503	17.205.189	16.804.471

Modalità di recupero dei conguagli: i conguagli relativi alle annualità 2024-2025, dovranno essere restituiti integralmente all'utenza a partire dal 01.01.2026 sulla base della proposta che SACBO farà all'Utenza (in una o più annualità ed eventualmente anche mediante l'utilizzo delle Poste Figurative previste dal Modello Tariffario della Delibera 38/2023 di ART) e saranno capitalizzati al "tasso di interesse coerente con quanto determinato dall'Autorità ai fini della remunerazione del

costo del capitale di debito per il settore dei prodotti regolati” (Misura 9.3.6 punto 5 della Delibera 38/2023).

Come suggerito dalle interlocuzioni tecniche informali avvenute nel corso del mese di giugno tra SACBO ed ART, la metodologia di calcolo da utilizzare per la quantificazione del conguaglio è: (Tariffe Corrette x Traffico Effettivo) – (Tariffe non Corrette x Traffico Effettivo).

In particolare, verranno utilizzati i seguenti riferimenti puntuali:

- Tariffe corrette: tariffe rideterminate considerando tutti i correttivi richiesti dalla Delibera 87/2024 incluso proiezioni di traffico e allocazione del canone concessorio come descritto nei paragrafi precedenti
- Tariffe non corrette: tariffe effettivamente applicate nel corso del 2024 nei differenti sottoperiodi dell'anno. Con riferimento all'esercizio 2025 le tariffe non corrette sono quelle attualmente in vigore determinate a parziale accoglimento della Delibera 87/2024 e presentate nel corso del Comitato Utenti di ottobre 2024.
- Traffico effettivo 2024: consuntivi di traffico 2024.
- Traffico effettivo 2025: dati previsionali 2025.

Il conguaglio tariffario così determinato ammonterebbe indicativamente a € 31 Mln. Tutti i dettagli analitici dei conteggi verranno forniti ad ART in occasione dell'istanza di avvio delle consultazioni prevista entro il 2025 come riportato nei paragrafi precedenti.

### **3.3 Impegno: *quid pluris***

Con riferimento alla tematica “quid pluris”, SACBO propone due differenti impegni che porteranno benefici diretti e tangibili a favore dell'utenza aeroportuale.

#### **Impegno 1: Stazione distribuzione acqua potabile**

Nell'ottica di una sempre maggiore attenzione rivolta non solo dalla Società di Gestione, ma anche dall'utenza stessa in merito al tema della sostenibilità, con particolare riferimento alla componente ambientale, appare significativo inserire tra gli impegni proposti la realizzazione di un punto di adduzione di acqua potabile volto all'approvvigionamento dell'utenza, attraverso il refill di borracce o adeguati contenitori in possesso dell'utenza stessa.

La fruibilità della risorsa idrica sarà garantita a titolo gratuito a tutti i passeggeri in partenza da Milan Bergamo Airport, facendosi carico il gestore aeroportuale di ogni onere di installazione, manutenzione e gestione della stazione di distribuzione idrica.

Si tratta di un intervento che, rispondendo anche a diverse sollecitazioni manifestate dall'utenza in tal senso, oggi SACBO, su propria esclusiva iniziativa e onere, sta sperimentando in via temporanea ed esplorativa, attraverso l'istallazione di un punto di fornitura di acqua potabile provvisorio per i passeggeri, sito nell'area partenze lungo la galleria principale dello scalo ed in prossimità dei gates d'imbarco.

Impegno del gestore è, quindi, di procedere entro la fine dell'anno in corso e a prescindere dalle valutazioni di potenziale detrimento economico sopra menzionate, e quindi dai risultati della sperimentazione in questo senso, non solo a mantenere attivo l'attuale servizio, rendendo

definitiva la stazione di distribuzione, ma a prevedere inoltre l'ottimizzazione della fruibilità dell'area da parte dei passeggeri, rendendo la struttura definitiva e a disposizione indefinitamente per il rifornimento dei passeggeri.

Si ritiene che detta tipologia di impegno possa agire a vantaggio dell'utenza su più aspetti legati alla sostenibilità che ben oltre si estendono rispetto al solo ambito ambientale, ma che tuttavia possono agire a detrimento degli attuali benefici economici derivanti dalla somministrazione a titolo oneroso di acqua minerale potabile.

Sotto il profilo ambientale, stanti i dati all'oggi raccolti nella sperimentazione, appare immediata la virtuosità dell'iniziativa, attraverso la semplice valutazione della messa a disposizione di una risorsa di fatto a "chilometro zero" (l'acqua è addotta direttamente dall'acquedotto comunale, di garantita qualità, e ulteriormente purificata e depurata grazie al sistema di filtri presenti nella stazione di distribuzione stessa) e dell'evidente risparmio in termini di bottiglie di plastica non utilizzate (nell'attuale configurazione la stazione eroga mediamente 700 l/die pari a 1.400 bottiglie d'acqua da 0,5 litri) con il conseguente risparmio di CO<sub>2</sub> (si stima che il ciclo di vita di una bottiglia da mezzolitro di plastica produca circa 100 g di CO<sub>2</sub>, pertanto nell'attuale configurazione ed utilizzo della stazione il risparmio di CO<sub>2</sub> all'anno supererebbe le 50 tonnellate).

Dal punto di vista economico, invece, si evidenzia una correlazione diretta tra il potenziale beneficio per l'utenza aeroportuale e lo svantaggio economico derivante dall'iniziativa per gli affidatari aeroportuali, il quale si riflette direttamente sui ricavi del Gestore.

Come noto, all'interno dell'area sterile i costi relativi all'acquisto di acque minerali in bottiglia di plastica si attestano attorno ai 2.5 € per una bottiglia da mezzo litro di acqua. Appare quindi immediato il vantaggio per i passeggeri derivante dalla realizzazione di tale impegno, che si tradurrebbe in un consistente risparmio per la collettività grazie alla stazione di distribuzione nella sua attuale configurazione. Di converso, altrettanto palese appare il detrimento economico per mancato introito di detta spesa presso gli affidatari che erogano la vendita di acqua minerale e della quota percentuale di ricavi conseguentemente riconosciuta al Gestore Aeroportuale.

SACBO valuta molto significativo il valore economico intrinseco all'impegno proposto, abbondantemente superiore al solo costo di gestione e manutenzione della stazione di distribuzione idrica, a vantaggio della ricchezza sociale, economica ed ambientale per l'utenza aeroportuale derivante dalla sua realizzazione.

Si confida, pertanto, che codesta Autorità riconosca il valore dell'iniziativa proposta, giudicandola positivamente nel novero degli impegni presentati nel loro complesso.

Costi: Il valore stimato di questo impegno, è (a) limitatamente alle attività di installazione e gestione delle tre stazioni di 20.000 euro e per l'attività di manutenzione per ulteriori circa 2.000 euro; e (b) per quanto riguarda il detrimento economico derivante dall'attività commerciale esercitata nel sedime aeroportuale, e quindi l'effetto indiretto sulle attività del gestore, non determinabile allo stato attuale ma di evidente e ben più importante impatto, con diretto vantaggio per i passeggeri.



Tempi: entro la fine dell'anno 2025.

**Impegno 2: Sistema per visualizzazione sui monitor per l'informativa al pubblico degli annunci sonori aeroportuali.**

Il sistema in oggetto ha l'obiettivo di consentire ai passeggeri con ridotta capacità uditiva di usufruire del servizio di PA "Public Annoucement", attraverso la visualizzazione sui monitor per l'informativa al pubblico e/o con l'ausilio di una apposita APP, dei messaggi automatici generati ed emessi dal servizio di diffusione sonora utilizzato presso l'aeroporto di Milan Bergamo.

Attualmente lo scalo di Milan Bergamo è dotato di un sistema di PA "Public Annoucement" denominato Aviavox ed è stato sviluppato un processo di scambio dati con l'AODB, Airport Operation Data Base, Smart, per effettuare in automatico annunci relativi all'inizio e alla fine delle operazioni di imbarco nonché alle variazioni operative come il cambio di un gate per un volo in partenza.

Oltre ai suddetti annunci sono stati programmati una serie di annunci per la sicurezza dei passeggeri circa la necessità di non lasciare incustoditi i propri bagagli e, in termini di safety, per ricordare ai passeggeri che sul piazzale aeromobili è vietato fumare o utilizzare accendini e cellulari in quanto potrebbero essere in corso operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili.

Per ridurre il cosiddetto "inquinamento sonoro" da annunci il sistema di diffusione sonora dell'aeroporto di Milan Bergamo è stato configurato per consentire l'ascolto degli annunci per aree di pertinenza; infatti, gli annunci per gli imbarchi sono diffusi e pertanto udibili solo nell'area gate A per i voli Shengen e nell'area gate B per i voli Extra Shengen.

Con il sistema di visualizzazione sui monitor per l'informativa al pubblico degli annunci sonori si procederà allo sviluppo di un nuovo processo di scambio dati tra il sistema di PA e il sistema AODB.

Tale processo consentirà al modulo FIDS, Flight Information Display System, dell'AODB, di visualizzare i già menzionati annunci automatici sui monitor per l'informativa al pubblico e permetterà ai passeggeri con ridotta capacità uditiva di leggere il testo degli annunci in doppia lingua, italiano e inglese.

Inoltre, per i passeggeri con ridotta capacità uditiva, sarà possibile utilizzare un ulteriore canale di comunicazione mettendo a disposizione anche una APP e/o una pagina web, raggiungibile attraverso al Wi-Fi BGY free che l'aeroporto di Milan Bergamo mette a disposizione gratuitamente di tutti i passeggeri che transitano presso lo scalo.

Tale soluzione permetterebbe di fornire un servizio di assistenza non solo ai passeggeri con ridotta capacità uditiva ma anche ai passeggeri con ridotta capacità visiva.

Costi: Il valore stimato di questo impegno per sviluppare e implementare i servizi sopra indicati è 150.000,00 euro.

Tempi: il progetto sarà implementato progressivamente. Entro il 31 marzo 2026, verranno visualizzate le informazioni sui monitor nell'area land side e sarà sviluppata una pagina web dedicata. Il completamento nell'area air side e lo sviluppo dell'APP sono previsti entro il 30 settembre 2026.

### **3.4 Il contenzioso pendente**

Per le ragioni illustrate al par. 3.1, e cioè per garantire il diritto costituzionale di difesa, Sacbo ha proposto appello avverso la Sentenza e proposto i presenti impegni senza alcuna acquiescenza alla Sentenza, in questa fase. Con il presente atto, Sacbo assume però anche l'impegno a rinunciare al giudizio in caso di approvazione degli impegni e archiviazione del procedimento sanzionatorio. La rinuncia sarà depositata in giudizio entro 10 giorni dall'approvazione definitiva degli impegni, e comunque con tempistiche tali da impedire la definizione dello stesso.

### **4. Esigenze di riservatezza e segretezza**

Non sussistono elementi confidenziali.

### **5. Leale collaborazione**

Sacbo resta a disposizione per ogni richiesta di chiarimento e confronto che l'Autorità ritenga utile in relazione ai contenuti del presente documento in un'ottica di proattiva e trasparente collaborazione.

**Società per L'Aeroporto Civile  
di Bergamo - Orio al Serio - S.p.A.**  
DIRETTORE GENERALE  
(Amelia Corti)  
Firmato

