

# PUNTUALMENTE IN RITARDO<sup>3</sup>

## Sommario

PUNTUALMENTE IN RITARDO3	1
Dalla gestione dei ritardi alla programmazione dei voli notturni	2
METODOLOGIA	4
RISULTATI	5
I “decolli in ritardo”	5
I decolli “in ritardo” per giorno	6
I decolli “in ritardo” suddivisi per aeroporto di destinazione	7
I decolli “in ritardo” suddivisi per paese di destinazione	8
I decolli “in ritardo” suddivisi per compagnia	9
I “decolli schedulati”	10
I “decolli schedulati” per fascia oraria	11
I “decolli schedulati” per giorno	14
I “decolli schedulati” per aeroporto di destinazione	16
I “decolli schedulati” per paese di destinazione	17
I “decolli schedulati” per compagnia aerea	18
La situazione reale dei decolli notturni	19
La “situazione reale” mese/giorno	19
La “situazione reale” per aeroporto di destinazione	20
La “situazione reale” per paese di destinazione	22

## Dalla gestione dei ritardi alla programmazione dei voli notturni

Negli anni scorsi, come Legambiente Bergamo, abbiamo pubblicato due edizioni del dossier *Puntualmente in ritardo* ([puntualmente in ritardo 2023](#) e [puntualmente in ritardo 2025](#)), analizzando i dati ufficiali resi pubblici da SACBO, società di gestione dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio "Il Caravaggio" (<https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/>)

In quei dossier mettevamo in evidenza un fenomeno crescente: **l'aumento dei decolli nella fascia oraria 23:00–6:00 sulla pista 28 (in direzione Bergamo), dovuto alla congestione del traffico aereo**. Segnalavamo come, a nostro avviso, una parte rilevante dei movimenti notturni non fosse un fatto imprevedibile o inevitabile ma fosse legata a un'organizzazione del traffico che produceva ritardi e spostava voli programmati in orari diurni nella fascia più delicata della notte.

Le reazioni non furono sempre nel merito. Ci venne detto che era impossibile fare diversamente, che quei ritardi erano fisiologici, che l'intensità del traffico rendeva inevitabile sfiorare nella notte. In altre parole: che il disagio notturno fosse il prezzo obbligato della mobilità contemporanea (meravigliosamente sproporzionato un commento social che ci accusava di voler tornare al carretto per spostarci).

Eppure, nel dicembre 2025, SACBO ha annunciato di aver quasi **azzerato i decolli in ritardo per congestione del traffico sulla pista 28** (la direzione di decollo verso Bergamo).

A fine anno, in effetti, i decolli in ritardo sono risultati essere solo 35 di cui 26 concentrati nei giorni 28 e 29 giugno, i giorni del famoso guasto del radar ENAV: se non ci fosse stato questo incidente i voli in ritardo per congestione decollati su pista 28 sarebbero stati solo 9 nel 2025 contro i 750 del 2024.

Un risultato sorprendente presentato come motivo di soddisfazione da parte dell'azienda, che tuttavia conferma un punto essenziale: l'organizzazione incide. Ciò che, fino al dicembre 2024, veniva descritto come inevitabile si è rivelato, in gran parte, governabile.

E questo significa che avevamo ragione noi nel sostenere che il problema dei decolli in ritardo dovuti a congestione da traffico non fosse dovuto al destino cinico e baro ma a delle scelte gestionali. Con buona pace di chi sosteneva il contrario.

## Questo nuovo dossier parte da qui.

Se i movimenti notturni causati dalla congestione potevano essere ridotti attraverso scelte organizzative, è legittimo interrogarsi su un altro aspetto, finora meno esplorato: quanti sono i movimenti notturni programmati?

Non i voli che finiscono nella fascia 23:00–6:00 per condizioni meteorologiche avverse o per congestione da traffico, ma quelli che sono **deliberatamente** schedati in quell'orario come offerta commerciale passeggeri.

La domanda che guida questo lavoro è semplice e trasparente: **quanti decolli sono pianificati tra le 23:00 e le 6:00?**

Non eventi eccezionali o imprevisti operativi, ma scelte pianificate, **voli schedati per partire proprio in quella fascia ora**. La programmazione notturna non è una conseguenza accidentale del traffico aereo: è parte integrante di un modello di sviluppo aeroportuale che ha effetti concreti e quotidiani sulla salute, sul diritto al riposo e sulla qualità della vita delle comunità che vivono attorno allo scalo.

Questi dati, insieme a quelli sui i voli in ritardo (un fenomeno che, come vedremo, non è affatto scomparso) ci permettono di comprendere la dimensione reale dei movimenti notturni dell'aeroporto di Orio e aprire quindi una riflessione pubblica più ampia: quale equilibrio tra competitività dello scalo e tutela del diritto al riposo è oggi garantito? E quale margine di scelta esiste, alla luce dei risultati già ottenuti sulla riduzione dei ritardi?

Questo dossier non intende alimentare contrapposizioni ideologiche, ma contribuire con dati e analisi a un dibattito che riguarda l'intera comunità. Perché se l'organizzazione può cambiare i risultati, allora anche il modello operativo può essere oggetto di valutazione e di confronto pubblico.

## METODOLOGIA

Come Legambiente Bergamo abbiamo deciso di analizzare i dati relativi ai decolli nell'aeroporto di Orio al Serio nella fascia oraria 23:00-06:00.

Ogni giorno alle 23:00 uno script Python apre la pagina web di SACBO relativa ai decolli (<https://www.milanbergamoairport.it/it/voli-tempo-reale/>), la fotografa e ne estrae i dati in formato editabile.

Essendo una "fotografia" dello stato delle cose alle 23:00 potrebbe succedere che dei voli previsti prima delle 23:00 e "in ritardo" decollino nella realtà dopo le 6:00 del mattino rientrando, quindi, in fascia oraria "normale". Ma questi sono dati che, a nostro avviso, dovrebbe fornire SACBO.

Questo dossier **non** è interessato ad analizzare:

- **i movimenti per il trasporto merci:** non è obiettivo di questo dossier tracciare i dati del traffico merci. Stando ai dati di Assaeroporti sappiamo che nel gennaio 2026 c'è stato un aumento del 73,7% del traffico rispetto allo stesso mese dell'anno precedente ma è un periodo troppo breve per capire i trend e, soprattutto, al momento, non ci sono dati ufficiali che ci permettano di capire se questi decolli avvengano in orario diurno o notturno.
- **i movimenti "cancellati":** ci interessa capire cosa è schedulato quindi cosa SACBO prevede essere la normalità della sua attività. Eventuali voli "cancellati" rientrano nella normale schedulazione, quindi, sono stati conteggiati come se fossero avvenuti.
- **la direzione di decollo:** dai dati ufficiali presenti sul sito non è possibile individuare quale sia la direzione di decollo. Per poter fornire questo dato avremmo dovuto appoggiarci a dati provenienti da realtà "terze" ([flightradar](#) o Open Sky Network o simili) ma abbiamo preferito usare i dati forniti direttamente da SACBO alla propria utenza.

Auspichiamo, naturalmente, che SACBO renda pubblici tutti i dati relativi ai decolli indipendentemente dalla direzione di decollo includendo anche le motivazioni.

Questo dossier è interessato ad analizzare:

- **L'esistenza di voli "in ritardo"** per motivi meteo o per congestione da traffico che, ad oggi 29 marzo 2026, non risultino sui canali internet su cui abitualmente SACBO rende noto questo dato.
- **I voli schedulati tra le 23:00 e le 6:00 del mattino:** la dimensione della programmazione commerciale notturna passeggeri, al netto di ogni fattore straordinario.

**Questi primi risultati sono relativi ai mesi di gennaio e febbraio 2026.**

## RISULTATI

### I “decolli in ritardo”

C'è un dato interessante che, leggendo i dati raccolti abbiamo riscontrato: stando alle informazioni ufficiali presenti sul sito di SACBO (<https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/>) dal 29/12/2025 ad oggi (30 marzo 2026) **non dovrebbe esserci nessun decollo per pista 28 avvenuto in ritardo né per motivi meteo né per motivi di congestione del traffico.**

Stando ai dati da noi raccolti consultando quotidianamente il tabellone dei decolli ci risulta che **nel periodo 01/01/2026 – 28/02/2026 ci siano stati 113 decolli nella fascia 23:00 – 6:00 dovuti a ritardi.** 64 nel mese di gennaio e 49 nel mese di febbraio (voli schedulati prima delle 23:00 e decollati successivamente).

È noto che il 4 e il 5 gennaio l'aeroporto di Orio al Serio ha subito gravi disagi a causa di un guasto tecnico ai sistemi di avvicinamento, aggravato dalla fitta nebbia. Anche togliendo dai nostri calcoli i 26 voli decollati in ritardo in quei due giorni ci troviamo ad avere 87 voli decollati in ritardo in 58 giorni.

A seguire abbiamo rielaborato i dati in modo a facilitarne la lettura:

- I decolli “in ritardo” per giorno
- I decolli “in ritardo” suddivisi per aeroporto di destinazione
- I decolli “in ritardo” suddivisi per paese di destinazione
- I decolli “in ritardo” suddivisi per compagnia

## I decolli “in ritardo” per giorno

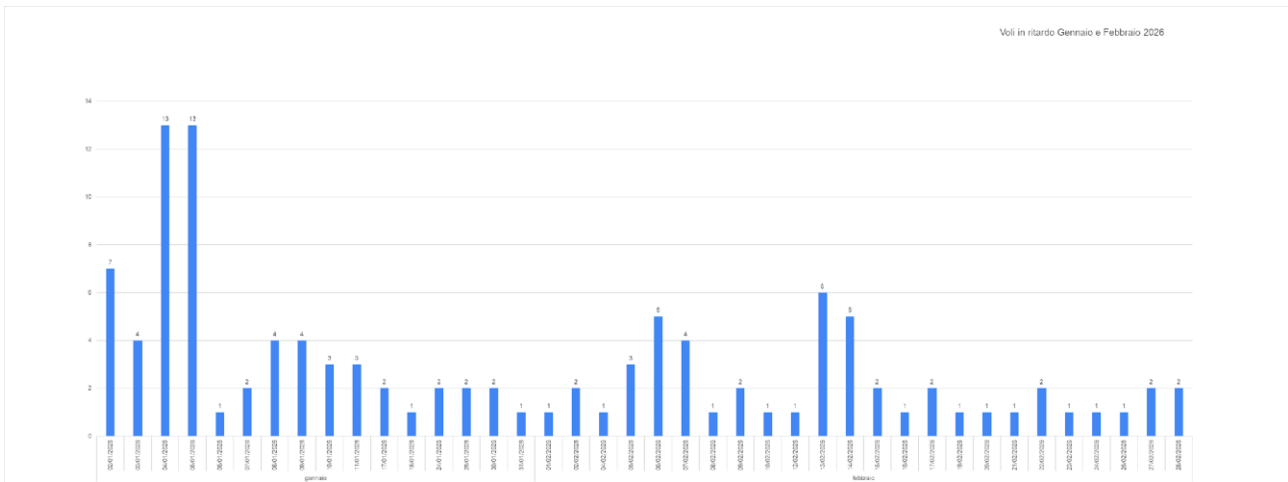
Il grafico evidenzia una distribuzione dei ritardi che, pur presentando un picco eccezionale nei giorni 4 e 5 gennaio (legato a un evento tecnico noto), mantiene una **continuità nel tempo che non può essere considerata episodica**.

Anche escludendo quei due giorni, i dati mostrano come i decolli in ritardo siano un fenomeno **frequente e diffuso**, con 87 voli registrati in 58 giorni: una media superiore a un volo e mezzo per notte.

Particolarmente rilevante è la differenza tra i due mesi:

- gennaio: 16 notti con ritardi
- febbraio: 24 notti con ritardi

La tabella completa permette a chiunque di verificare i dati giorno per giorno, aumentando la trasparenza dell'analisi.



Data	N° voli decollati "in ritardo"	Data	N° voli decollati "in ritardo"
02/01/2026	7	01/02/2026	1
03/01/2026	4	02/02/2026	2
04/01/2026	13	04/02/2026	1
05/01/2026	13	05/02/2026	3
06/01/2026	1	06/02/2026	5
07/01/2026	2	07/02/2026	4
08/01/2026	4	08/02/2026	1
09/01/2026	4	09/02/2026	2
10/01/2026	3	10/02/2026	1
11/01/2026	3	12/02/2026	1
17/01/2026	2	13/02/2026	6
18/01/2026	1	14/02/2026	5
24/01/2026	2	15/02/2026	2
26/01/2026	2	16/02/2026	1
30/01/2026	2	17/02/2026	2
31/01/2026	1	19/02/2026	1
		20/02/2026	1
		21/02/2026	1
		22/02/2026	2
		23/02/2026	1
		24/02/2026	1
		26/02/2026	1
		27/02/2026	2
		28/02/2026	2
<b>Totale</b>	<b>64</b>	<b>Totale</b>	<b>49</b>

## I decolli “in ritardo” suddivisi per aeroporto di destinazione

L'analisi delle destinazioni consente di individuare con precisione le rotte maggiormente coinvolte nei ritardi.

I dati mostrano una forte concentrazione su alcune tratte specifiche, in particolare verso l'Europa dell'Est (Tirana, Bucarest, Cracovia) e il Medio Oriente (in particolare verso Dubai con decolli “in ritardo” di 2 diversi operatori)

Questa distribuzione suggerisce che i ritardi non siano casuali, ma **associati a specifici modelli operativi e commerciali**, probabilmente legati alla struttura degli orari e alla rotazione degli aeromobili.

Il fatto che alcune rotte presentino numeri significativamente più alti rispetto ad altre indica che esistono **criticità strutturali su determinate direttrici**, che meriterebbero un'analisi più approfondita da parte del gestore aeroportuale.

Provando a dare una lettura diversa ai dati notiamo che le prime 5 destinazioni che subiscono più ritardi sono:

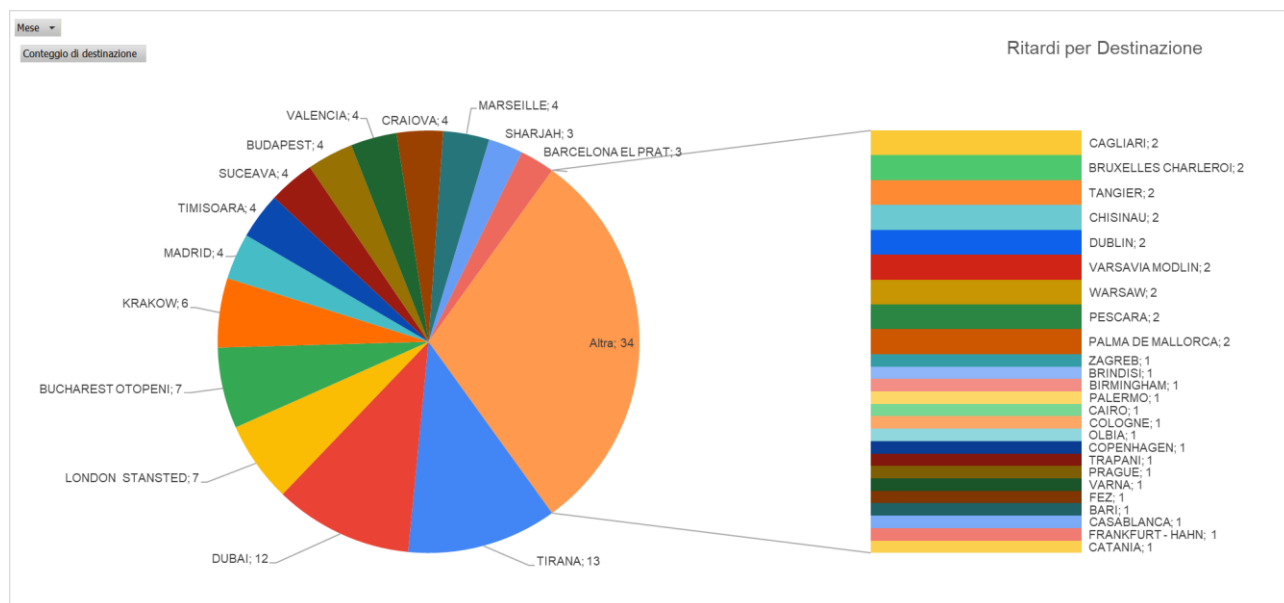
**TIRANA:** 13 decolli in ritardo effettuati da Wizz Air Malta

**DUBAI:** 12 decolli in ritardo equamente divisi tra Flydubai e Emirates

**LONDON STANSTED:** 7 decolli in ritardo effettuati da Ryanair

**BUCHAREST OTOPENI:** 7 decolli in ritardo effettuati da Wizz Air Malta

**KRAKOW:** 6 decolli in ritardo effettuati da Ryanair



Aeroporto di destinazione	Numero decolli “in ritardo”	Aeroporto di destinazione	Numero decolli “in ritardo”
TIRANA	13	WARSAW	2
DUBAI	12	PESCARA	2
LONDON STANSTED	7	PALMA DE MALLORCA	2
BUCHAREST OTOPENI	7	ZAGREB	1
KRAKOW	6	BRINDISI	1
MADRID	4	BIRMINGHAM	1
TIMISOARA	4	PALERMO	1

SUCEAVA	4	CAIRO	1
BUDAPEST	4	COLOGNE	1
VALENCIA	4	OLBIA	1
CRAIOVA	4	COPENHAGEN	1
MARSEILLE	4	TRAPANI	1
SHARJAH	3	PRAGUE	1
BARCELONA EL PRAT	3	VARNA	1
CAGLIARI	2	FEZ	1
BRUXELLES CHARLEROI	2	BARI	1
TANGIER	2	CASABLANCA	1
CHISINAU	2	FRANKFURT - HAHN	1
DUBLIN	2	CATANIA	1
VARSAVIA MODLIN	2		

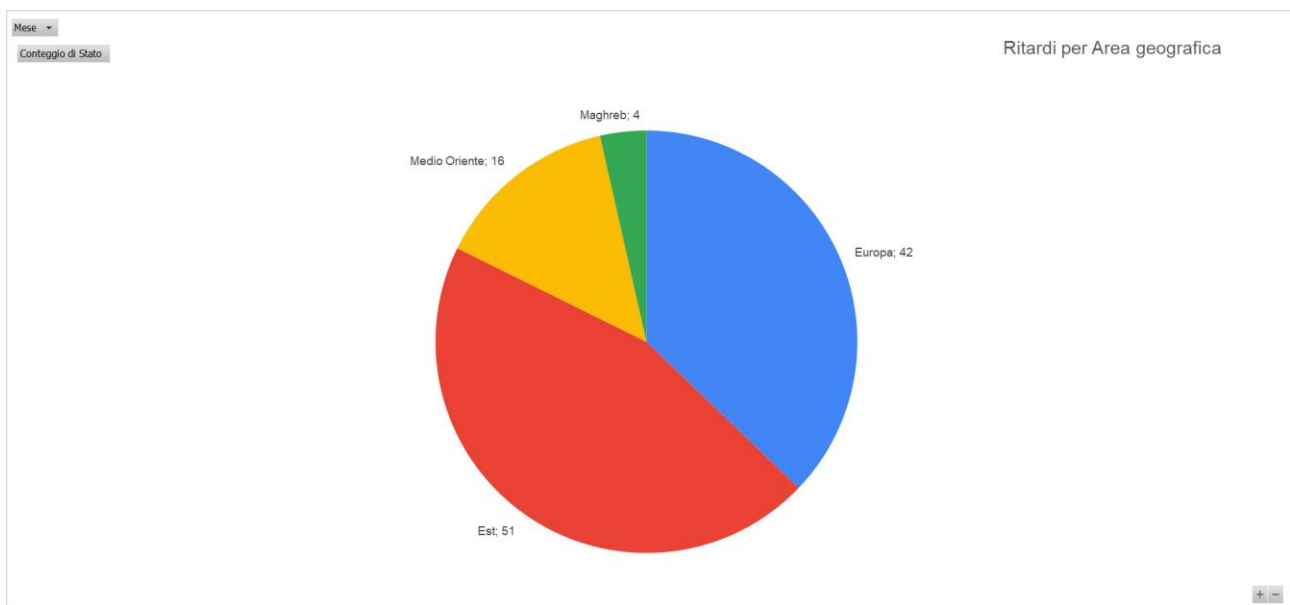
## I decolli “in ritardo” suddivisi per area geografica di destinazione

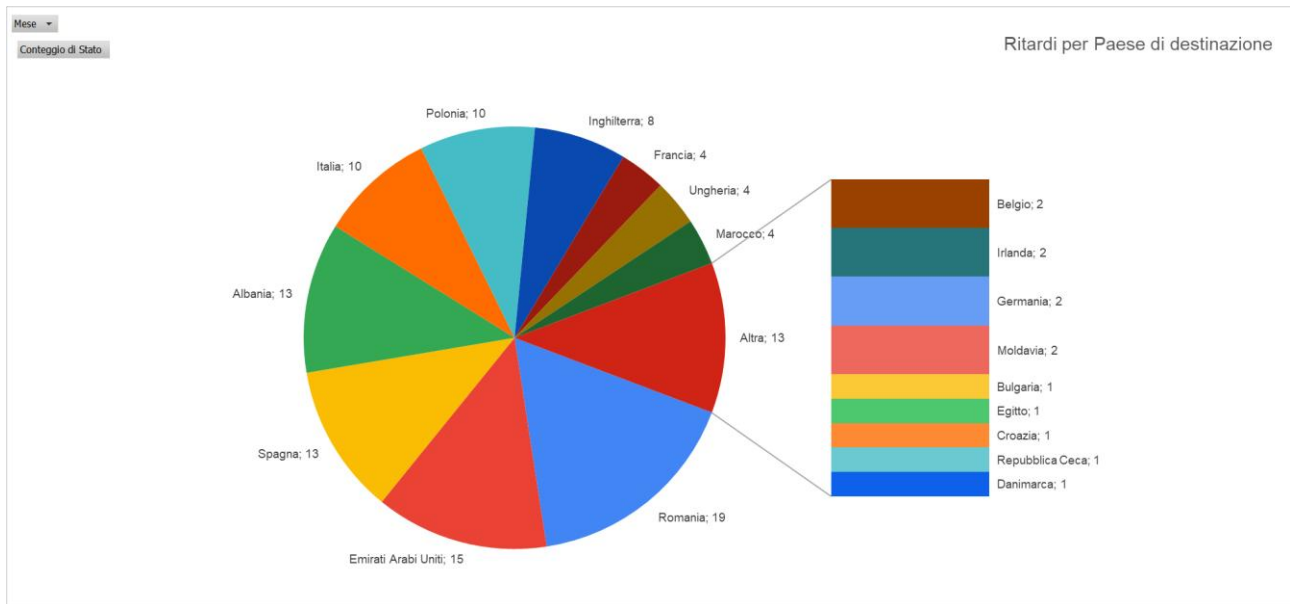
Per comprendere meglio la distribuzione dei ritardi, abbiamo riorganizzato i dati aggregando i paesi di destinazione in quattro macro-aree: Est Europa, Europa occidentale, Medio Oriente (incluso anche l'Egitto) e Maghreb.

Questa lettura evidenzia con chiarezza una forte concentrazione dei ritardi verso l'Europa dell'Est, che rappresenta la quota largamente prevalente dei voli interessati. Romania (19), Albania (13), Polonia (10), insieme a Moldavia, Bulgaria, Croazia e Repubblica Ceca, delineano un sistema di rotte dove il fenomeno dei ritardi appare particolarmente rilevante.

Come è logico, considerando le destinazioni interessate dall'aeroporto di Orio, anche l'Europa occidentale (Spagna, Italia, Inghilterra, Francia, Germania, Belgio, Irlanda, Danimarca), mostra dei dati importanti.

Tra questi, come si può vedere dal grafico successivo spiccano i 13 ritardi verso l'Italia, i 10 verso la Spagna e gli 8 verso l'Inghilterra.

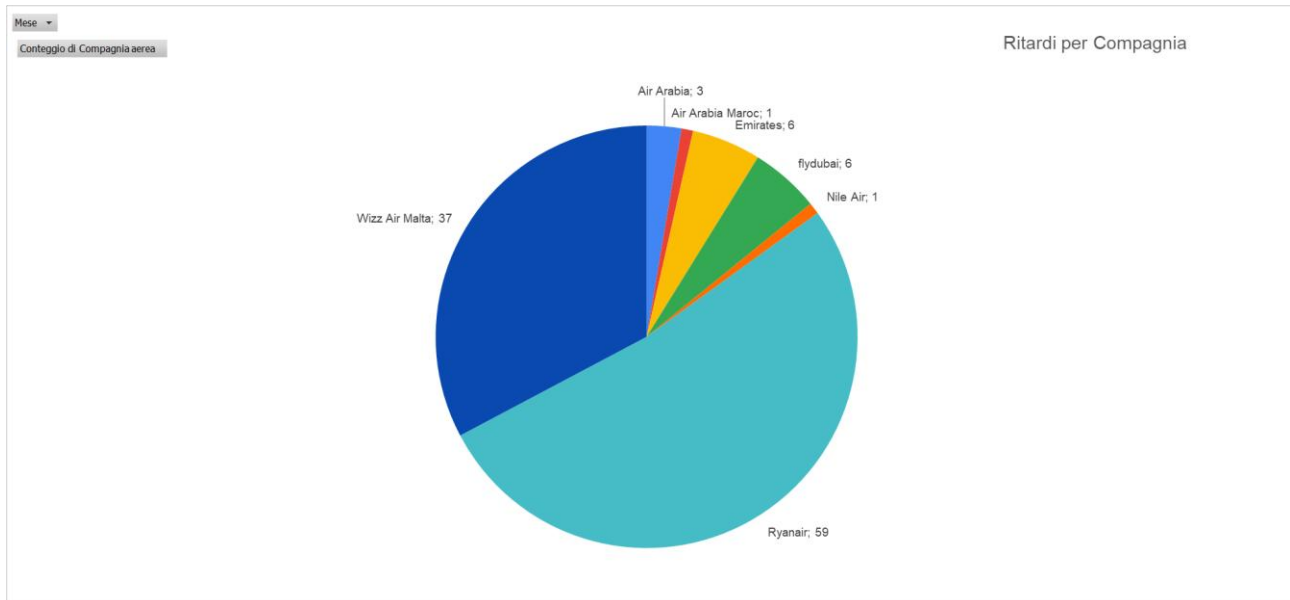




Paese di destinazione	Numero decolli "in ritardo"	Paese di destinazione	Numero decolli "in ritardo"
Romania	19	Belgio	2
Emirati Arabi Uniti	15	Irlanda	2
Spagna	13	Germania	2
Albania	13	Moldavia	2
Italia	10	Bulgaria	1
Polonia	10	Egitto	1
Inghilterra	8	Croazia	1
Francia	4	Repubblica Ceca	1
Ungheria	4	Danimarca	1
Marocco	4		

## I decolli “in ritardo” suddivisi per compagnia

Il dato per compagnia è molto chiaro: due operatori (Ryanair e Wizz Air Malta) concentrano la quasi totalità dei decolli in ritardo. L'unica sorpresa viene dalla percentuale dei ritardi di Wizz Air Malta in considerazione della quantità di voli gestiti presso l'aeroporto di Orio.



Compagnia aerea	Numero decolli “in ritardo”
Ryanair	59
Wizz Air Malta	37
Emirates	6
FlyDubai	6
Air Arabia	3
Nile Air	1
Air Arabia Maroc	1

## I “decolli schedulati”

La nostra analisi dei dati acquisiti dal tabellone di SACBO ci ha portato a una evidenza che riteniamo centrale: nei primi 58 giorni del 2026 risultano schedulati 300 decolli nella fascia oraria 23:00–6:00, di cui 156 nel mese di gennaio e 144 nel mese di febbraio.

Si tratta di un dato particolarmente significativo perché non riguarda eventi eccezionali o imprevisti operativi, ma la **programmazione ordinaria** dello scalo.

La quantità di decolli schedulati è tale da confermare che la programmazione notturna non è un fatto marginale o residuale, bensì una **componente strutturale del modello operativo dell'aeroporto di Orio al Serio**. La notte, quindi, non rappresenta uno spazio “di recupero” per eventuali ritardi, ma una fascia pienamente integrata nella pianificazione commerciale dei voli.

Questo elemento segna un passaggio importante rispetto al dibattito degli anni precedenti: se i movimenti notturni non dipendono solo da ritardi o criticità operative, ma sono in larga parte pianificati, allora il loro impatto sul territorio è il risultato di **scelte organizzative e strategiche**, e non di fattori inevitabili.

In altre parole, la presenza di traffico aereo nella fascia 23:00–6:00 non è semplicemente “subita”, ma **progettata e distribuita nel tempo** secondo logiche di efficienza operativa e competitività dello scalo.

In questa sezione abbiamo rielaborato i dati per facilitarne la lettura e mettere in evidenza le principali caratteristiche della programmazione notturna, analizzandola da diversi punti di vista:

- la distribuzione dei decolli per fascia oraria, per comprendere quando si concentra maggiormente l'attività;
- la distribuzione per giorno, per verificare la continuità o meno del fenomeno;
- la suddivisione per aeroporto di destinazione, per individuare le rotte più coinvolte;
- la suddivisione per paese di destinazione, per cogliere eventuali pattern geografici;
- la distribuzione per compagnia aerea, per comprendere il ruolo dei diversi operatori.

Questa articolazione consente di leggere la programmazione notturna non solo in termini quantitativi, ma anche nelle sue **logiche sottostanti**, offrendo una base più solida per una valutazione complessiva del fenomeno.

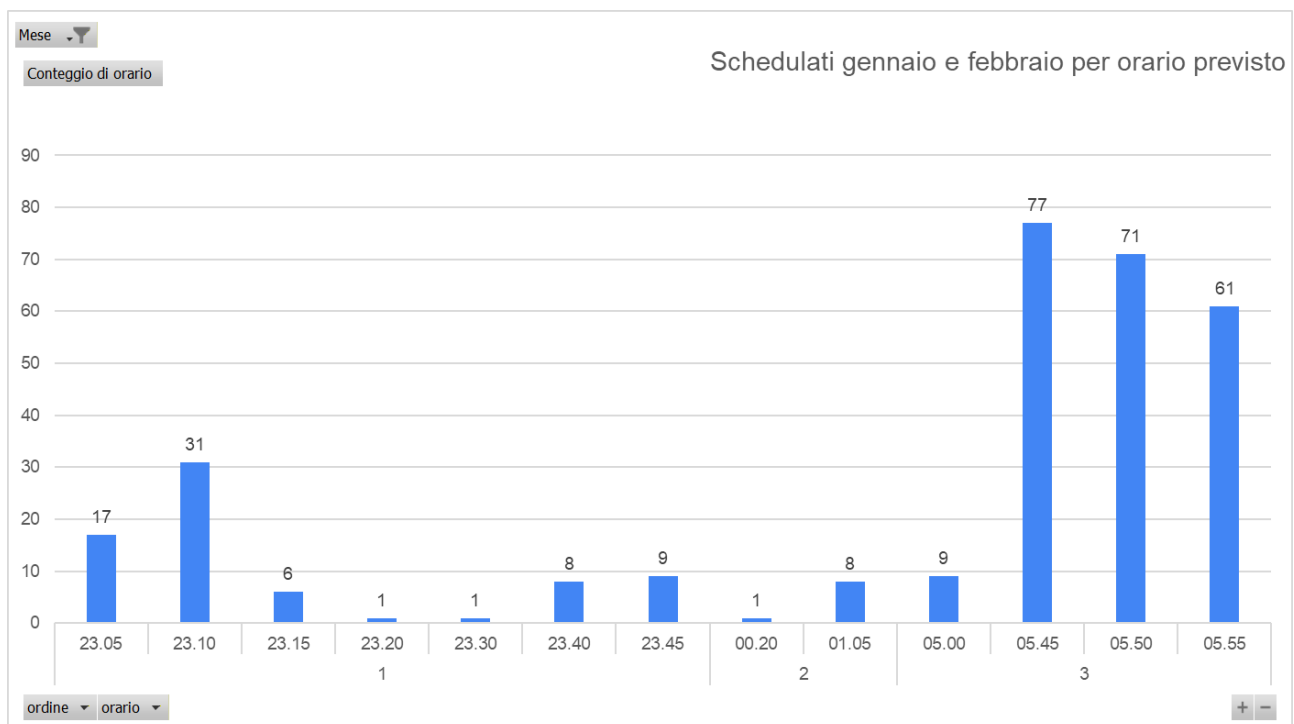
## I “decolli schedulati” per fascia oraria

Con questo grafico vogliamo raccontare quella che per noi è stata la “scoperta” più significativa di questo dossier.

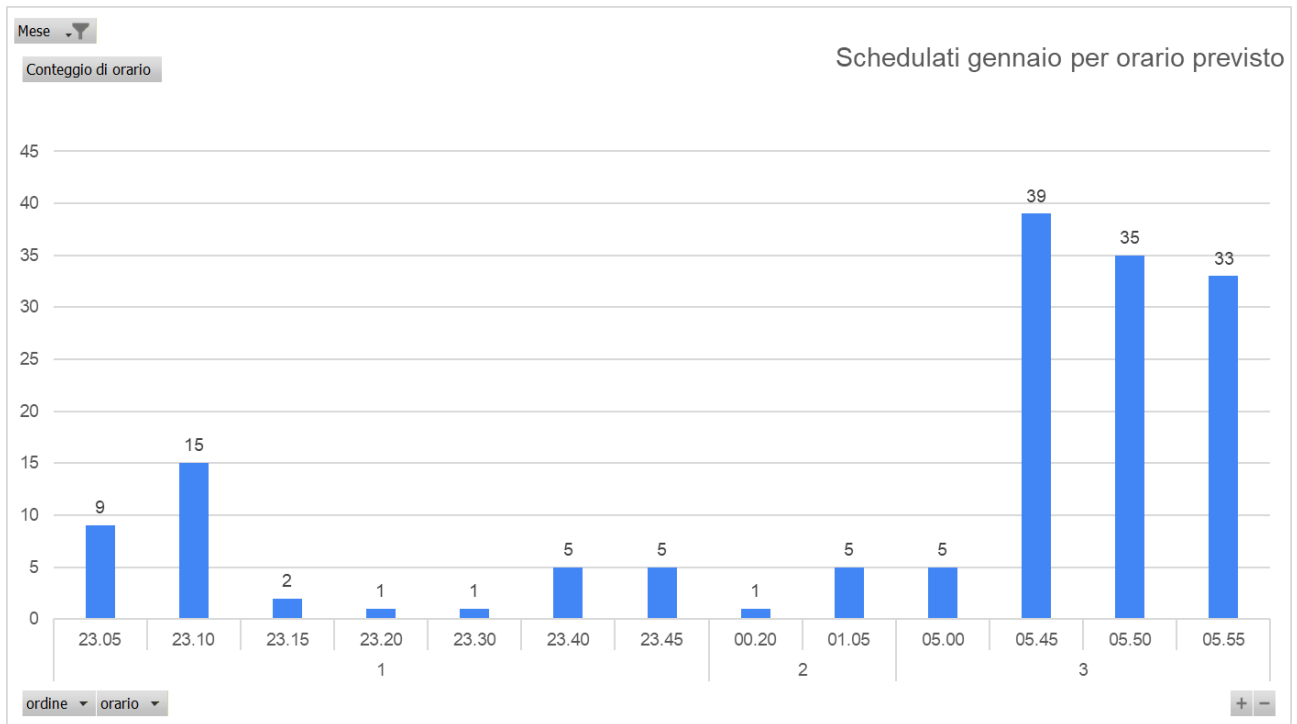
Abbiamo diviso la fascia “protetta” in tre: la prima dalle 23:01 alle 24:00, la seconda dalle 00:01 alle 04:59, la terza dalle 05:00 alle 05:59.

Nei grafici e nelle tabelle sottostanti riportiamo i dati emersi: **300 decolli schedulati** nei primi 58 giorni del 2026 di cui **73 nella fascia oraria 23:01-24:00**; **9 nella fascia tra le 00:01 e le 04:59** e **218 nella fascia dalle 05:00 alle 05:59**.

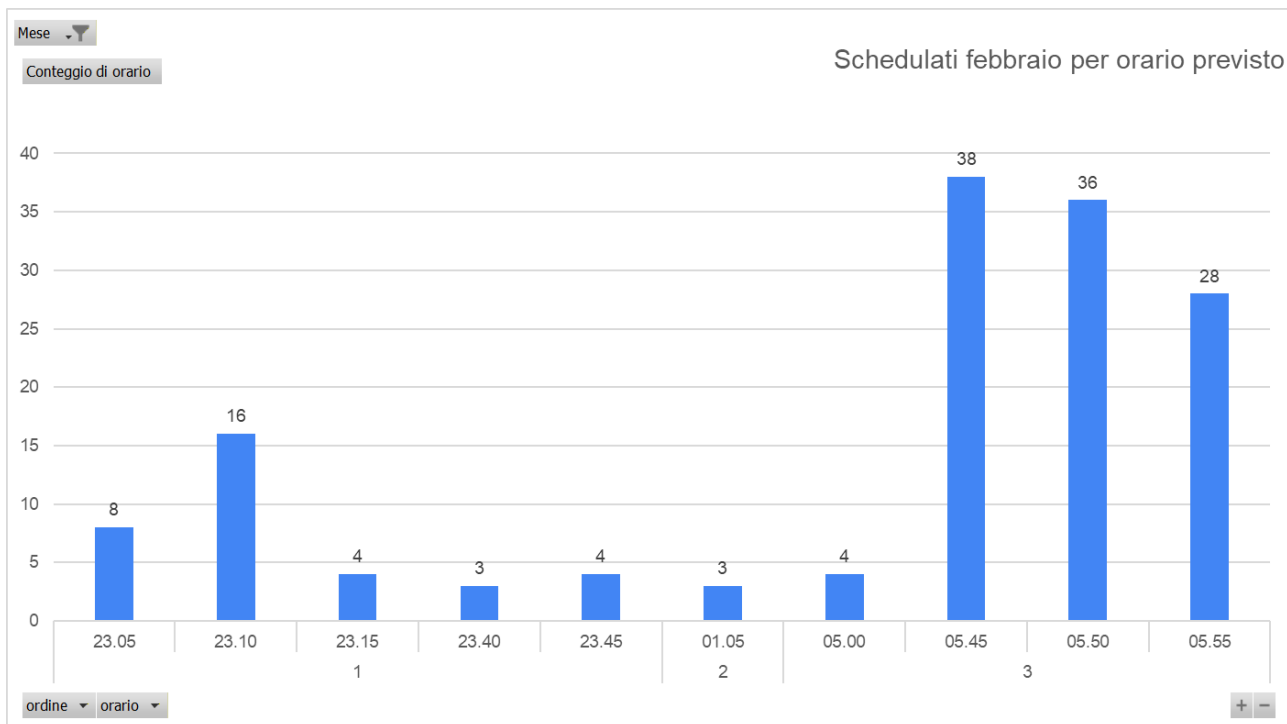
La concentrazione nella fascia 5:00–6:00 è particolarmente significativa: si tratta di un orario formalmente vicino alla fine della fascia protetta, ma di fatto **ancora pienamente notturno dal punto di vista dell’impatto sulle persone**.



Orario schedulato	Numero decolli schedulati	Orario schedulato	Numero decolli schedulati	Orario schedulato	Numero decolli schedulati
23.05	17	00.20	1	05.00	9
23.10	31	01.05	8	05.45	77
23.15	6			05.50	71
23.20	1			05.55	61
23.30	1				
23.40	8				
23.45	9				
<b>Totale</b>	<b>73</b>	<b>Totale</b>	<b>9</b>	<b>Totale</b>	<b>218</b>



Orario schedulato	Numero decolli schedulati	Orario schedulato	Numero decolli schedulati	Orario schedulato	Numero decolli schedulati
23.05	9	00.20	1	05.00	5
23.10	15	01.05	5	05.45	39
23.15	2			05.50	35
23.20	1			05.55	33
23.30	1				
23.40	5				
23.45	5				
<b>Totale</b>	<b>38</b>	<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>Totale</b>	<b>112</b>

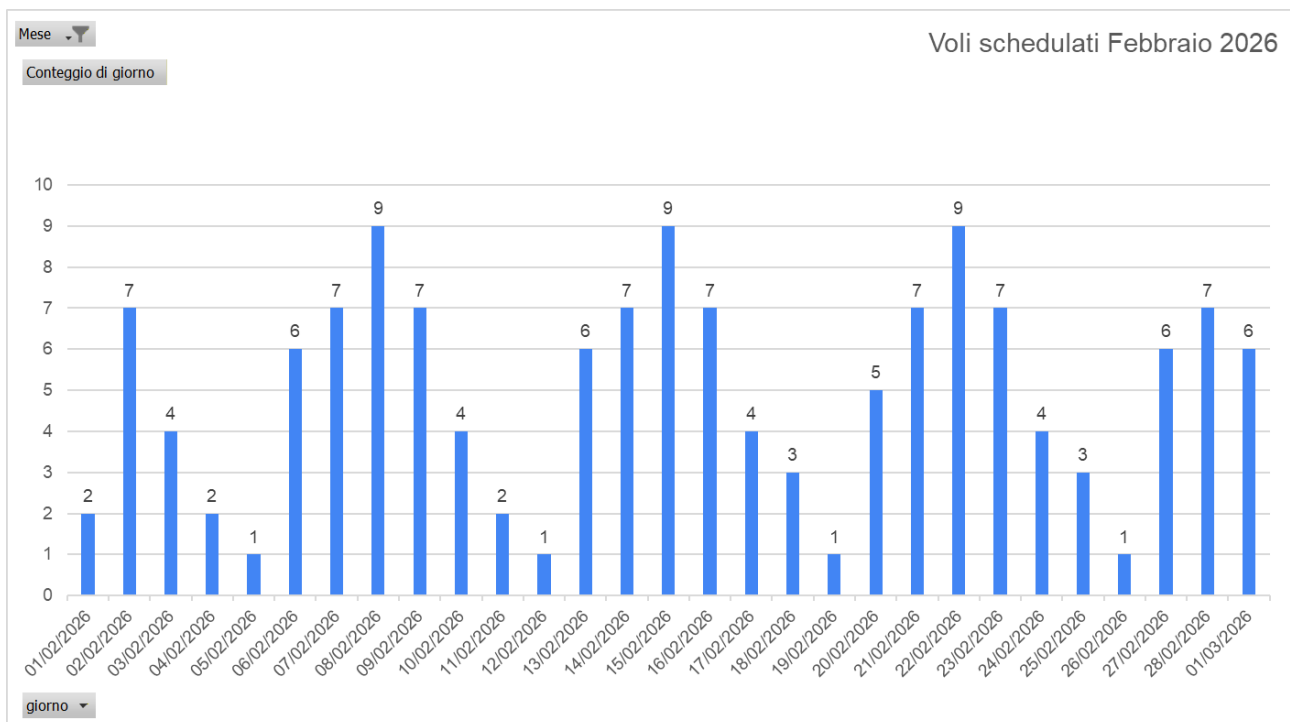
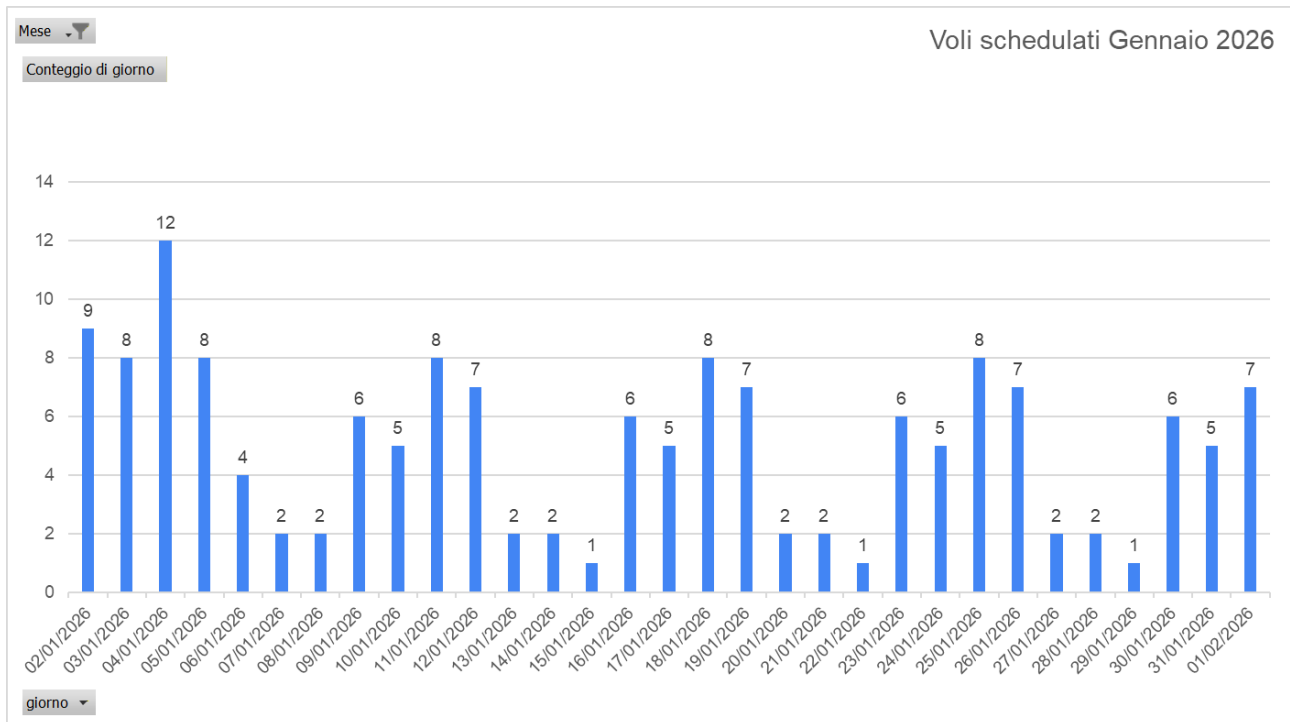


Orario schedulato	Numero decolli schedulati	Orario schedulato	Numero decolli schedulati	Orario schedulato	Numero decolli schedulati
23.05	8	01.05	3	05.00	4
23.10	16			05.45	38
23.15	4			05.50	36
23.40	3			05.55	28
23.45	4				
<b>Totale</b>	<b>35</b>	<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>Totale</b>	<b>106</b>

## I “decolli schedulati” per giorno

La distribuzione giornaliera dei voli schedulati mostra una presenza costante di attività notturna lungo tutto il periodo analizzato.

Non emergono giorni “vuoti”: la programmazione è **continua e sistematica**, con un pattern che tende a ripetersi ogni settimana.





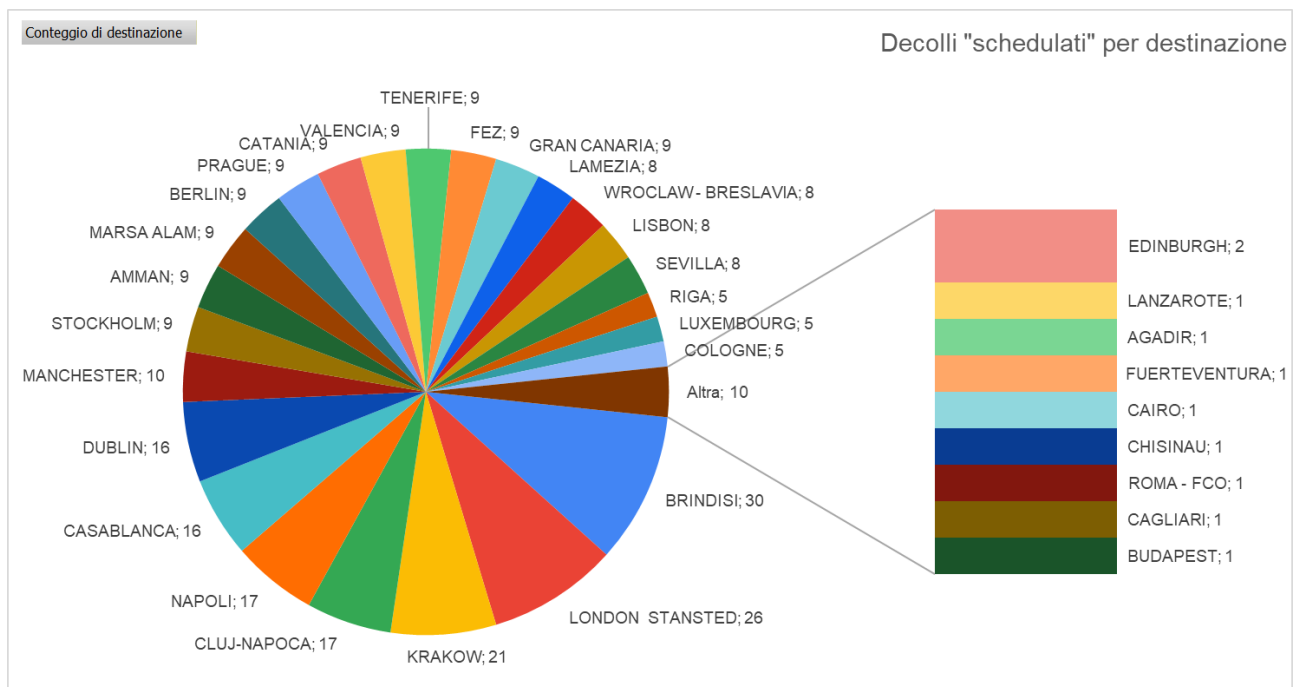
Data	N° voli schedulati	Data	N° voli schedulati
02/01/2026	9	01/02/2026	9
03/01/2026	8	02/02/2026	7
04/01/2026	12	03/02/2026	4
05/01/2026	8	04/02/2026	2
06/01/2026	4	05/02/2026	1
07/01/2026	2	06/02/2026	6
08/01/2026	2	07/02/2026	7
09/01/2026	6	08/02/2026	9
10/01/2026	5	09/02/2026	7
11/01/2026	8	10/02/2026	4
12/01/2026	7	11/02/2026	2
13/01/2026	2	12/02/2026	1
14/01/2026	2	13/02/2026	6
15/01/2026	1	14/02/2026	7
16/01/2026	6	15/02/2026	9
17/01/2026	5	16/02/2026	7
18/01/2026	8	17/02/2026	4
19/01/2026	7	18/02/2026	3
20/01/2026	2	19/02/2026	1
21/01/2026	2	20/02/2026	5
22/01/2026	1	21/02/2026	7
23/01/2026	6	22/02/2026	9
24/01/2026	5	23/02/2026	7
25/01/2026	8	24/02/2026	4
26/01/2026	7	25/02/2026	3
27/01/2026	2	26/02/2026	1
28/01/2026	2	27/02/2026	6
29/01/2026	1	28/02/2026	7
30/01/2026	6	01/03/2026	6
31/01/2026	5		
<b>Totale</b>	<b>156</b>	<b>Totale</b>	<b>144</b>

## I “decolli schedulati” per aeroporto di destinazione

Riorganizzando le destinazioni dei voli schedulati per macro-aree geografiche emerge un quadro particolarmente significativo:

- Europa occidentale: 193 decolli
- Est Europa: 62 decolli
- Maghreb: 26 decolli
- Medio Oriente: 10 decolli
- Asia: 9 decolli

Il dato evidenzia con chiarezza come la programmazione notturna sia fortemente concentrata sul mercato europeo, che nel suo complesso rappresenta la quota largamente prevalente dei voli. In particolare, l'Europa occidentale da sola raccoglie oltre la metà dei decolli schedulati, mentre l'Est Europa costituisce una componente rilevante e distinta.

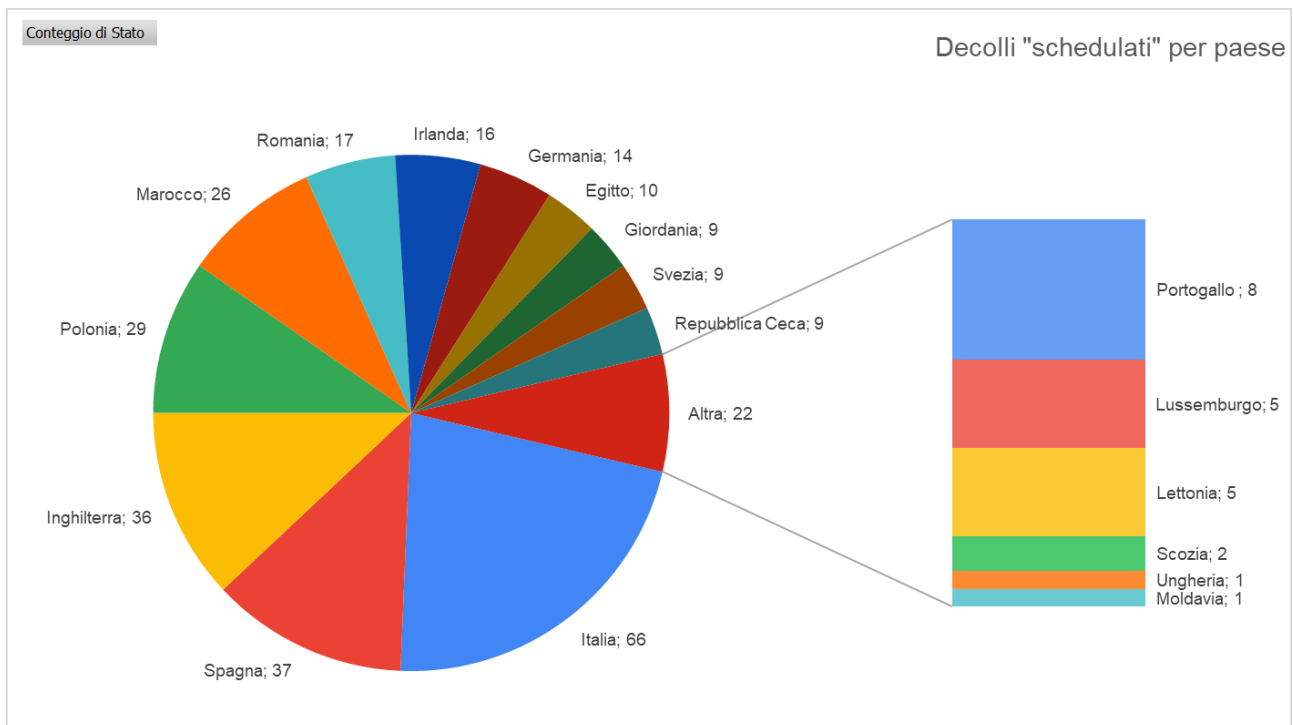
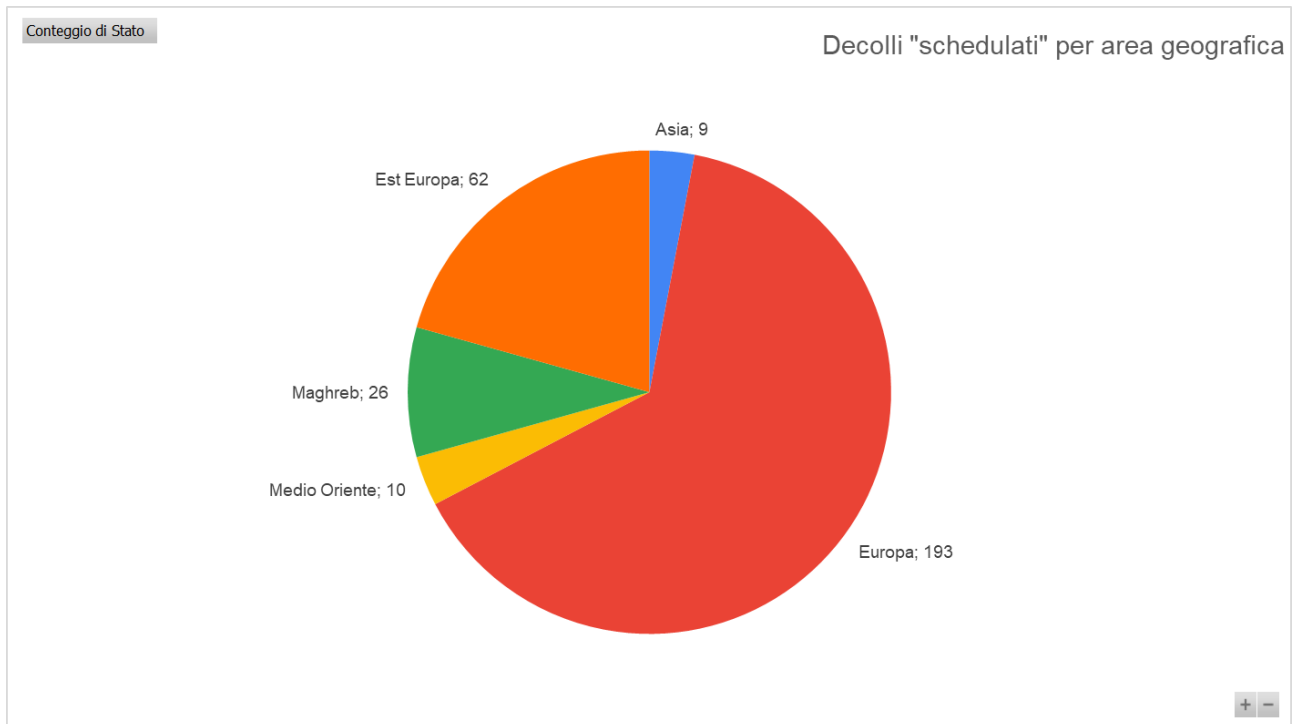


Aeroporto di destinazione	Numero decolli "in ritardo"	Aeroporto di destinazione	Numero decolli "in ritardo"
---------------------------	-----------------------------	---------------------------	-----------------------------

BRINDISI	30	GRAN CANARIA	9
LONDON STANSTED	26	LAMEZIA	8
KRAKOW	21	WROCLAW - BRESLAVIA	8
CLUJ-NAPOCA	17	LISBON	8
NAPOLI	17	SEVILLA	8
CASABLANCA	16	RIGA	5
DUBLIN	16	LUXEMBOURG	5
MANCHESTER	10	COLOGNE	5
STOCKHOLM	9	EDINBURGH	2

AMMAN	9		LANZAROTE	1
MARSA ALAM	9		AGADIR	1
BERLIN	9		FUERTEVENTURA	1
PRAGUE	9		CAIRO	1
CATANIA	9		CHISINAU	1
VALENCIA	9		ROMA - FCO	1
TENERIFE	9		CAGLIARI	1
FEZ	9		BUDAPEST	1

## I “decolli schedulati” per paese di destinazione

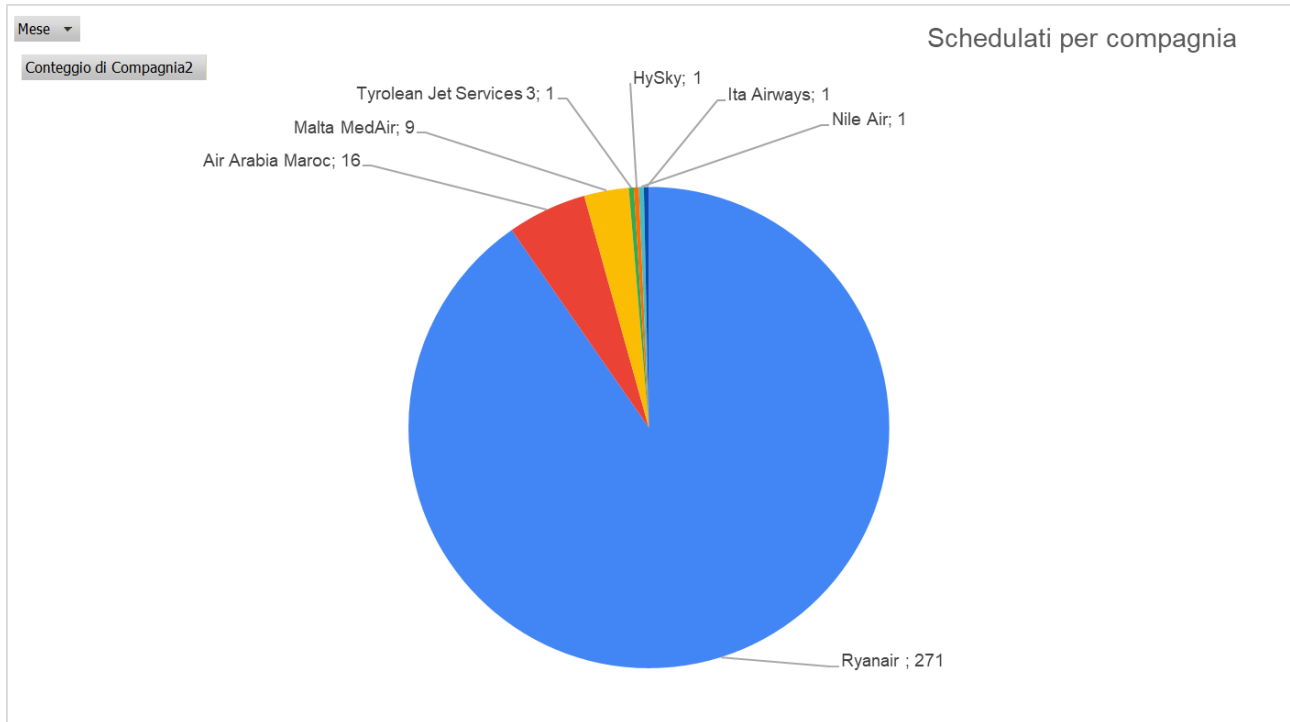


Paese di destinazione	Numero decolli schedulati	Paese di destinazione	Numero decolli schedulati
Italia	66	Portogallo	8
Spagna	37	Lussemburgo	5
Inghilterra	36	Lettonia	5

Polonia	29		Scozia	2
Marocco	26		Ungheria	1
Romania	17		Moldavia	1
Irlanda	16		Egitto	1
Germania	14			
Svezia	9			
Repubblica Ceca	9			
Egitto	9			
Giordania	9			

## I “decolli schedulati” per compagnia aerea

Il dato è estremamente chiaro e per nulla sorprendente: Ryanair da sola rappresenta la quasi totalità dei voli schedulati nella fascia notturna.



Compagnia aerea	Numero decolli schedulati
Ryanair	271
Air Arabia Maroc	16
Malta MedAir	9
Tyrolean Jet Services 3	1
HySky	1
Nile Air	1
Ita Airways	1

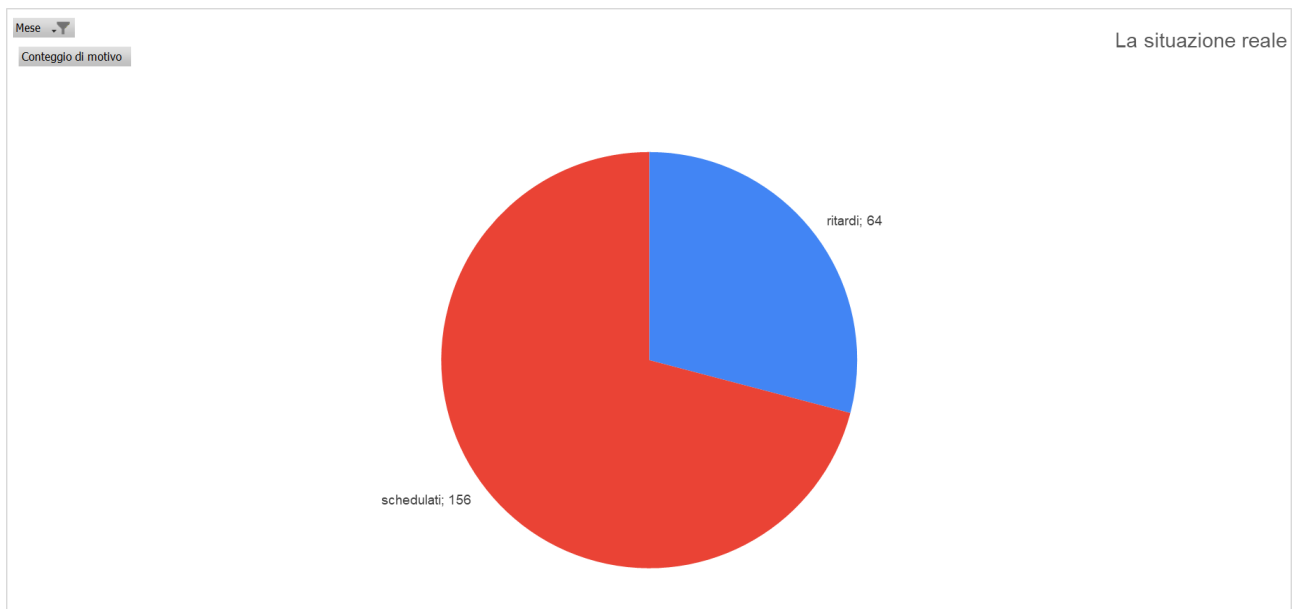
## La situazione reale dei decolli notturni

L'integrazione tra voli schedulati e voli in ritardo restituisce il quadro più realistico dell'impatto notturno.

Nel periodo analizzato:

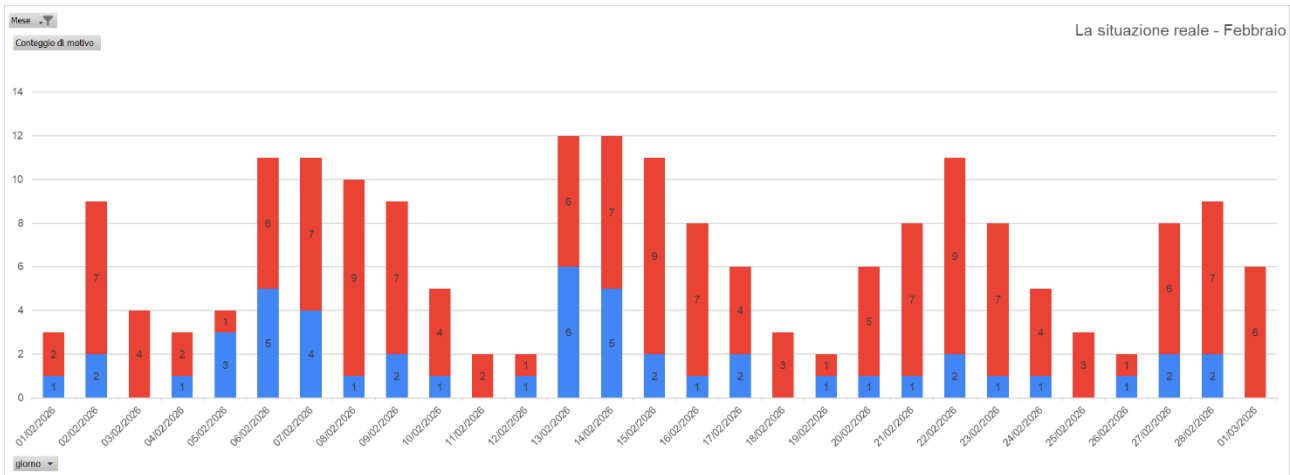
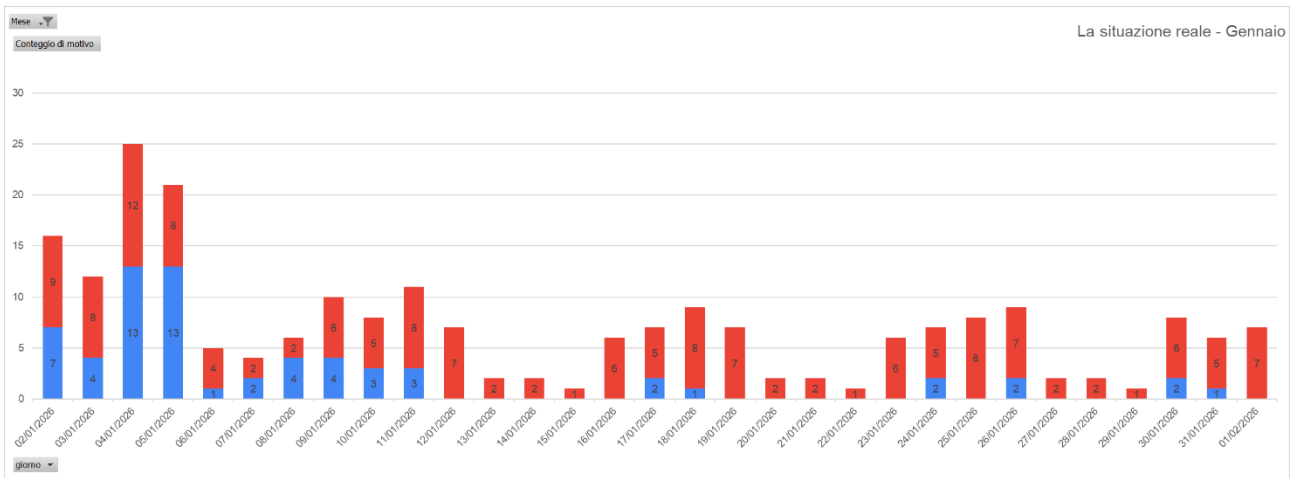
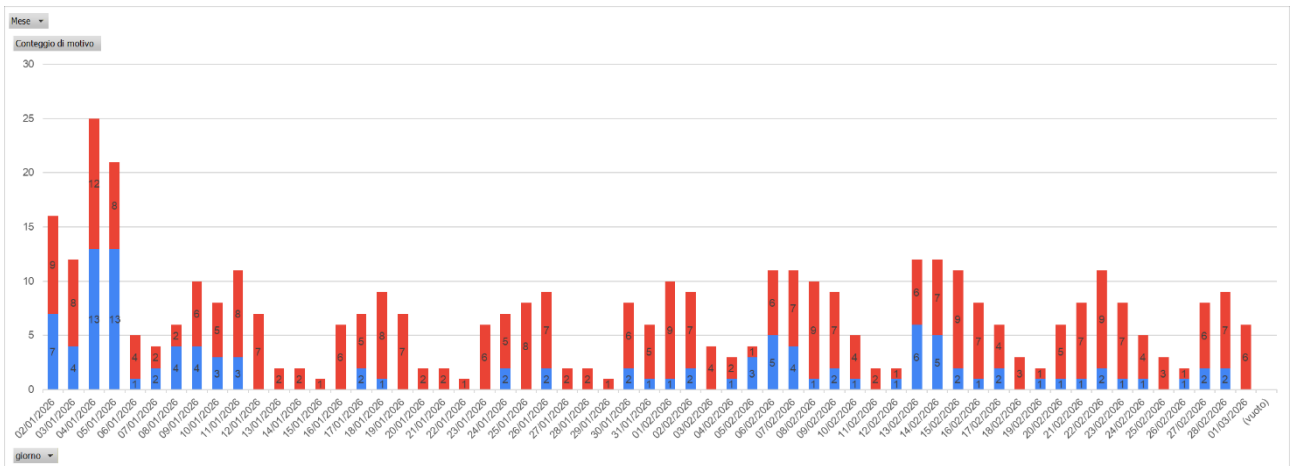
- 300 voli schedulati
- 113 voli in ritardo
- **413 movimenti complessivi nella fascia notturna**

Questo significa che oltre un quarto dei movimenti notturni è dovuto a ritardi, mentre la maggioranza è il risultato di programmazione.



*In questo grafico e in quelli successivi il rosso si riferisce ai voli schedulati tra le 23:00 e le 6:00, il blu a quelli in ritardo.*

# La "situazione reale" giornaliera



## La “situazione reale” per aeroporto di destinazione

L'integrazione tra i decolli schedulati e quelli avvenuti in ritardo consente di restituire un quadro più completo e realistico dei movimenti notturni, evidenziando quali siano le destinazioni maggiormente coinvolte.

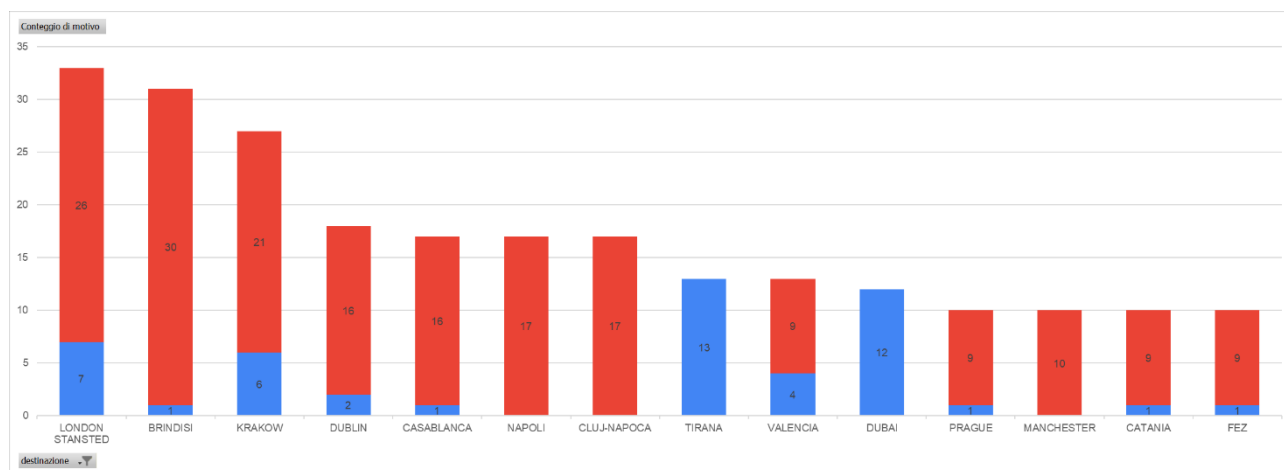
I dati mostrano che alcune rotte concentrano un numero particolarmente elevato di movimenti complessivi. Tra queste emergono:

- London Stansted (33 decolli complessivi)
- Brindisi (31)
- Krakow (27)
- Dublin (18)
- Napoli, Casablanca e Cluj-Napoca (17 ciascuna)

Queste destinazioni non solo presentano una programmazione significativa, ma in alcuni casi sono anche interessate da ritardi, contribuendo ad aumentare ulteriormente il carico complessivo nella fascia notturna.

Accanto a queste, si osservano rotte che risultano presenti **esclusivamente o quasi esclusivamente per effetto dei ritardi**, come Tirana (13) e Dubai (12). Questo dato è particolarmente rilevante perché indica che una parte del traffico notturno non è prevista in fase di programmazione.

Al contrario, molte altre destinazioni (ad esempio Napoli, Cluj-Napoca o diverse mete turistiche) risultano alimentate quasi interamente dalla programmazione, confermando il ruolo centrale delle scelte organizzative nel determinare la presenza di traffico notturno.



Destinazione	Decolli in ritardo	Decolli schedulati	Totale
LONDON STANSTED	7	26	33
BRINDISI	1	30	31
KRAKOW	6	21	27
DUBLIN	2	16	18
NAPOLI		17	17
CASABLANCA	1	16	17
CLUJ-NAPOCA		17	17
VALENCIA	4	9	13
TIRANA	13		13
DUBAI	12		12
PRAGUE	1	9	10

CATANIA	1	9	10
FEZ	1	9	10
MANCHESTER		10	10
STOCKHOLM		9	9
TENERIFE		9	9
MARSA ALAM		9	9
BERLIN		9	9
GRAN CANARIA		9	9
AMMAN		9	9
WROCLAW - BRESLAVIA		8	8
SEVILLA		8	8
LAMEZIA		8	8
LISBON		8	8
BUCHAREST OTOPENI	7		7
COLOGNE	1	5	6
BUDAPEST	4	1	5
LUXEMBOURG		5	5
RIGA		5	5
SUCEAVA	4		4
MADRID	4		4
TIMISOARA	4		4
MARSEILLE	4		4
CRAIOVA	4		4
CAGLIARI	2	1	3
CHISINAU	2	1	3
BARCELONA EL PRAT	3		3
SHARJAH	3		3
WARSAW	2		2
BRUXELLES CHARLEROI	2		2
EDINBURGH		2	2
TANGIER	2		2
VARSAVIA MODLIN	2		2
CAIRO	1	1	2
PALMA DE MALLORCA	2		2
PESCARA	2		2
ROMA - FCO		1	1
FRANKFURT - HAHN	1		1
LANZAROTE		1	1
PALERMO	1		1
TRAPANI	1		1
BIRMINGHAM	1		1
VARNA	1		1
ZAGREB	1		1
AGADIR		1	1
FUERTEVENTURA		1	1
OLBIA	1		1
BARI	1		1
COPENHAGEN	1		1
<b>Totale complessivo</b>	<b>113</b>	<b>300</b>	<b>413</b>

## Conclusioni

I dati presentati in questo dossier restituiscono un quadro chiaro: il traffico aereo nella fascia notturna non è il risultato di una somma di eventi eccezionali, ma l'esito di un modello operativo che integra la notte come parte ordinaria della propria organizzazione.

Da un lato, la riduzione dei decolli da pista 28 in ritardo per congestione dimostra che **intervenire è possibile**. Ciò che fino a poco tempo fa veniva descritto come inevitabile si è rivelato, almeno in parte, governabile. Questo rappresenta un elemento importante, perché conferma che le scelte organizzative incidono concretamente sugli impatti generati dall'attività aeroportuale.

Dall'altro lato, però, i dati sui voli schedulati mostrano con altrettanta chiarezza che una quota significativa dei movimenti notturni è frutto di una programmazione intenzionale. La notte non è semplicemente "occupata" dai ritardi: è pianificata.

È proprio in questa sovrapposizione tra programmazione e inefficienze operative che si costruisce la pressione complessiva sul territorio, con effetti diretti sulla qualità della vita, sul diritto al riposo e sulla salute delle comunità che vivono nelle aree interessate.

Alla luce di questi elementi, riteniamo che non sia più sufficiente limitarsi a interventi puntuali o a soluzioni parziali, come la riduzione dei decolli in una specifica direzione di pista. Il tema che emerge è più ampio e riguarda il modello complessivo di funzionamento dello scalo.

Per questo motivo riteniamo necessario che SACBO avvii un percorso di **ripensamento del modello organizzativo dell'aeroporto**, finalizzato alla compatibilità ambientale dello scalo e al diritto al riposo delle comunità locali

Un confronto trasparente su questi temi non è solo auspicabile, ma necessario ed urgente. Perché se i dati dimostrano che l'organizzazione può cambiare i risultati, allora anche il modello operativo può, e deve, essere oggetto di valutazione, scelta e responsabilità.