



AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI di BOLOGNA S.p.A.

PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
AGGIORNAMENTO 2016-2030

Verifica di Assoggettabilità a VIA  
art. 19 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Autorità proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

ELABORATO: **Decreto VIA DVADEC 000029 del 25/02/2013**  
**Descrizione prescrizioni**

TAVOLA: -

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	PRIMA EMISSIONE	07/2017			
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					

N°	Rif. DVIA - Punto A. "Prescrizioni del MATTM"	Note
1	<p>Con i Comuni di Bologna e di Calderara di Reno, oltre a quanto prescritto dalla Regione Emilia-Romagna al punto 1 della DGR 1402 del 01/10/2012, dovrà essere definito un Protocollo di Intesa nel quale siano concordati quantitativamente e qualitativamente tutti quegli interventi di mitigazione ambientale richiesti dai Comuni e previsti tra gli im porti destinati alle Compensazioni ambientali e suddivisi nelle Tre Fasi operative, nella zona land-side sulla viabilità esterna e quelli da definire nella zona SIC previsti anche nell'Accordo Territoriale stipulato con la Provincia e i Comuni nel 2008. Deve inoltre essere rivisto il Cronoprogramma visto e considerato che la Prima Fase era prevista dal 2009 al 2013.</p>	<p>Nel Giugno 2015 è stato sottoscritto l'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi, avente valenza di Protocollo di Intesa ai sensi della prescrizione in oggetto. L'Accordo è stato definito ai sensi della Legge Regionale 20/2000 e sottoscritto dai seguenti Enti: Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, Società Aeroporto di Bologna, TPer (Società di trasporto pubblico locale), SRM (Servizi Reti e Mobilità).</p>
2	<p>Il PSA prevede importi importanti per interventi di sistemazioni air-side e land-side relativi ad opere di urbanizzazione primaria (viabilità, parcheggi, piazzali, reti tecnologiche, ecc.) con i conseguenti e quantitativamente significativi movimenti di terra. Oltre a quanto previsto ai punti 2 e 3 della DGR n. 1402 del 1/10/2012, prima del rilascio dell'autorizzazione all'inizio dei lavori di cui alle fasi 1, 2 e 3 del Masterplan al 2013, 2018 e 2023 dovrà essere presentato al MATTM il piano di utilizzo dei materiali di scavo di cui al DM 161/2012 in attuazione del DLgs 205/2010.</p>	
3	<p>Nelle fasi successive di progettazione dell'Ampliamento dell'Aerostazione, del Parcheggio Multipiano e del BHS dovrà essere redatto uno Studio Geologico ed Idrogeologico volto a valutare l'eventuali influenza di tutte le nuove opere sull'andamento del campo piezometrico e del flusso idrico sotterraneo. Lo studio dovrà contenere, nel caso di simulazioni del nuovo assetto segnalassero evidenti e significative variazioni nella geometria della superficie freatica, adeguate misure di mitigazione da mettere in opera.</p>	
4	<p>Oltre a quanto prescritto dalla Regione Emilia-Romagna al punto 7 della DGR n. 1402 del 1/10/2012, dovrà essere definito un Progetto Tecnico dell'impianto di trattamento delle acque con vasca di disoleazione il quale assicuri il corretto smaltimento dei reflui potenzialmente inquinanti conseguenti il traffico aereo e degli aeromobili a terra come indicato dalle norme UNI EN-858 e UNI EN-1825, in modo da escludere ogni possibilità di inquinamento delle falde sotterranee e delle acque di superficie.</p>	<p>Il sistema fognario di raccolta delle acque di scarico è già dotato di sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia (dicolettori e decantatori), aventi la finalità di trattenerne l'eventuale carico inquinante generato dalle operazioni aeroportuali.</p>

N°	Rif. DVIA - Punto A. "Prescrizioni del MATTM"	Note
5	<p>Dovrà essere condotto, concordato e definito con ARPA della Regione Emilia Romagna un <b>monitoraggio esterno ed interno a tutti quei fabbricati residenziali più prossimi alla pista della frazione di Lippo</b> che ancora segnalano un livello di inquinamento acustico superiore ai valori LVA previsti dalla Zonizzazione acustica. Il monitoraggio dovrà essere attuato secondo i criteri e la strumentazione prevista dalla norma rilevando oltre che il LVAj anche il SEL (Sound Exposure Level o Single Event Level) il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l'aereo.</p> <p>Qualora i livelli di inquinamento acustico si rilevassero superiori a quelli massimi previsti dalla normativa e/o comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere, oltre a quanto prescritto dalla Regione ER al punto 6 della DGR n. 1402 del 1/10/2012, l'installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 05/12/1997, nel rispetto architettonico delle facciate. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termo-igrometrico e del comfort ambientale, attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento. In accordo con i Comuni interessati e con la Regione, il Proponente dovrà valutare l'impatto acustico delle attività dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale, verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3 comma 2, il rispetto dei limiti assoluti di immissione nonché l'opportunità di eventuali misure di</p>	
5.1 (come da modifica DVA)	<p>In applicazione delle nuove procedure di decollo sulla Direttrice RWY12, il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ridefinire la caratterizzazione acustica con le previste zone A, B, C;</li> <li>- vigilare sulla corretta attuazione delle procedure e controllarne la compatibilità con la sicurezza dei voli;</li> <li>- adottare tutti gli elementi di miglioramento necessari a contenere al minimo il sorvolo dei centri abitati a est dell'Aeroporto;</li> <li>- individuare e mettere in essere soluzioni ad eventuali criticità che si riscontrassero anche alla luce dei dati di traffico, degli esiti dei monitoraggi acustici e di eventuali altri monitoraggi ambientali così come previsto dal DM 31/10/97;</li> </ul> <p>Il Proponente ENAC, che tra l'altro presiede la Commissione Aeroportuale, dovrà sollecitare sia ENAV a sviluppare e realizzare il progetto del secondo sistema ILS per quanto di competenza, sia la Società SAB in quanto Gestore Aeroportuale per gli apparecchi luminosi di terra.</p> <p><b>La Commissione Aeroportuale dovrà inoltre essere convocata almeno tre volte l'anno per una costante verifica e un opportuno monitoraggio dello stato di attuazione della Nuova Procedura di salita/decollo sulla Testata 12 e dell'iter procedurale sulla realizzazione del sistema ILS sulla Testata 30.</b></p>	<p>Ai sensi del DM 31/10/97 la Commissione aeroportuale ha competenza sulla zonizzazione acustica (fasce di rispetto A, B e C) e sulle procedure antirumore; entrambi sono elementi che concorrono alla limitazione dell'impatto acustico nell'intorno aeroportuale, e alla riduzione del sorvolo dei centri abitati a est dell'aeroporto.</p> <p>Ai sensi della normativa vigente, la Commissione ha il compito di riunirsi ogniqualvolta si renda necessario apportare modifiche alla zonizzazione acustica e/o alle procedure antirumore.</p> <p>Allo stato attuale la Commissione aeroportuale risulta insediata e operativa sugli elementi citati, essendosi altresì riunita recentemente nelle date 15/12/2016 e 09/08/2017 per discutere degli aspetti di competenza. A seguito dei citati incontri sono state emanate due Ordinanze, sulla limitazione degli atterraggi notturni Pista 30, e sulla migliore identificazione delle violazioni alle procedure antirumore.</p> <p>Per quanto concerne il monitoraggio dello stato di attuazione della nuova procedura di salita/decollo sulla testata 12, a prescindere dalla convocazione della Commissione a una data frequenza si evidenzia come tale monitoraggio sia già in corso a cadenza mensile attraverso la trasmissione, da parte del Gestore aeroportuale, dei dati di traccia radar relativi alle deviazioni rispetto alla procedura di decollo antirumore su Testata 12, per successiva verifica da parte di ENAC delle violazioni alla procedura, e successiva eventuale istruttoria di contestazione al Vettore che ha commesso la violazione.</p> <p>Per quanto concerne la realizzazione del sistema ILS sulla Testata 30, si evidenzia come tale intervento sia stato completato, e il sistema risulti in esercizio da Giugno 2014.</p>
5.2	<p>Dovrà essere predisposta la mappatura acustica in riferimento al DLgs 194/2005 di attuazione alla direttiva 2002/49/CE ed elaborati i piani d'azione in esterno all'intorno aeroportuale per tutti quei territori dove la concorsualità del rumore aeroportuale determina il superamento dei limiti previsti dai piani comunali di classificazione acustica.</p>	<p>La predisposizione della mappatura acustica e Piano di Utilizzo ex DLgs 194/05 è un obbligo di legge in essere dal 2007 e quindi già in corso di attuazione periodica</p>

N°	Rif. DVIA - Punto A. "Prescrizioni del MATTM"	Note
5.3	<p>L'incremento del traffico aereo orario atteso con il Masterplan potrebbe comportare un aumento degli effetti negativi anche sull'avifauna residente e frequentante il SIC/ZPS IT 4050018 "Golena Lippo San Vitale", ed in particolare sulle specie tutelate ed elencate in Allegato I ed in Allegato II della Dir 92/43/CEE. La criticità indotta è relativa ai fenomeni di birdstrike che si accentua durante le migrazioni ed al fenomeno dell'inquinamento luminoso che interessa la parte meridionale del SIC. Con l'attuazione del Masterplan si accentuerà il disturbo nei confronti delle specie caratterizzanti la ZPS come già accertato nello studio, rendendo significativa l'incidenza negativa per la conservazione dell'avifauna tutelata. Si rende quindi necessario informare la Commissione Europea come previsto ai sensi dell'art. 6 della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE circa le misure di compensazione che si intende adottare. A tal fine dovrà essere realizzato un monitoraggio per 18 mesi dell'avifauna caratterizzante la ZPS e la fascia ad ovest della pista con aggiornamento della relazione di incidenza. Dovrà essere presentato il progetto di connessione ecologica boscata sul corridoio Est-Ovest a nord dell'aeroporto secondo le modalità attuative previste dalla prescrizione n. 8 della DGER 142/2012.</p>	<p>E' in corso di definizione il progetto definitivo della fascia boscata a nord dell'Aeroporto, realizzata ai sensi della prescrizione in oggetto, oltreché dell'Accordo Territoriale di decarbonizzazione di cui alla prescrizione A.1).</p> <p>Lo sviluppo progettuale della fascia boscata prevede la condivisione delle scelte progettuali con gli Enti locali interessati, in particolare: Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno.</p>
6	<p>Dovrà essere condotto, concordato e definito con ARPA della Regione ER un monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale rilevando le concentrazioni dei principali inquinanti ed in particolare l'ozono. Dovranno essere inoltre individuate in un numero adeguato e circostanti all'area aeroportuale delle postazioni per il rilevamento, le quali potranno essere dei siti fissi, come richiesto dalla Regione ER nella prescrizione al punto 5 DGR 1402/2012, in modo da garantire un monitoraggio continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e confrontabili con le norme fissate nel DLgs n.155 del 13/08/2010.</p>	<p>E' stato definito il piano di monitoraggio della qualità dell'aria, in accordo con i seguenti Enti: Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Calderara, ARPAE. Il piano prevede la realizzazione di un sistema di monitoraggio della qualità dell'aria, costituito da due stazioni fisse di rilevamento, e da un sistema centrale di acquisizione ed elaborazione dati. Il sistema è ad oggi in fase di realizzazione.</p>
7	<p>Dovrà essere reso operativo il sistema di decollo atterraggio strumentale ILS recentemente installato e, con la necessaria valutazione tecnica di ENAV e la necessaria condivisione della competente Commissione aeroportuale (Art. 5 DM 31/10/1997), avviare le possibili quanto auspicabili modifiche alle procedure di decollo su altre rotte, mentre sulla rotta D12 in direzione EST precedere delle anticipazioni alle virate al fine di ridurre l'inquinamento acustico sulle aree ad alta densità abitativa.</p>	<p>Il sistema ILS Pista 30 risulta installato e operativo da Giugno 2014.</p>
8	<p>Dovranno essere ottemperate inoltre le prescrizioni impartite dalla Regione Emilia-Romagna con Delibera di Giunta n°1403 del 01/10/2012, qualora non ricomprese nelle prescrizioni di cui sopra e non in contrasto con le stesse</p>	

## Studio Preliminare Ambientale

Stato di attuazione delle prescrizioni punto B) del Decreto VIA (DVADEC-2013-0000029 del 25/02/2013)

N°	Rif. DVIA - Punto B. "Prescrizioni del MiBAC"	Descrizione dello stato di attuazione
1	Nell'area interessata dal vincolo ministeriale, su cui insistono i resti di un villaggio dell'età del bronzo, si dovrà procedere ad uno scavo archeologico stratigrafico estensivo per documentare quanto ancora si conserva nel sottosuolo. Le attività archeologiche dovranno seguire le consuete modalità di indagine dettate dalla Soprintendenza per i beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna, che manterrà esclusivamente una direzione scientifica. Si precisa che all'atto dell'emanazione del vincolo archeologico l'areale sottoposto a tutela era notevolmente più esteso rispetto all'attuale, la riduzione del vincolo è dovuta all'attuazione di scavi archeologici che nel corso degli anni hanno documentato varie porzioni di abitato; per tale motivo al termine delle indagini la Soprintendenza per i beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna valuterà la possibilità di revocare il vincolo.	Vedi quadro temporale di progetto
2	Per le restanti aree che saranno interessate dall'ampliamento dell'aeroporto, interessate dalla presenza di probabili strutture e stratigrafie relative a vari periodi storici compresi tra l'età del ferro e il tardo antico con tracce evidenti del sistema centuriato, si prescrive l'esecuzione di sondaggi archeologici preventivi con modalità che saranno indicate dalla Soprintendenza per i beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna, al fine di verificare la compatibilità dei progetti con la tutela di quanto si conserva ancora nel sottosuolo. Nel caso in cui venissero programmate indagini geologiche o bonifica da ordigni bellici tali indagini dovranno essere seguite anche da un archeologo.	Vedi quadro temporale di progetto
3	Nel caso in cui le verifiche archeologiche preventive evidenziassero la presenza di stratigrafie e/o strutture dovrà essere avviato uno scavo estensivo che comprenderà tutte le attività ad esso collegate (documentazione grafica e fotografica in corso di scavo, lavaggio, siglatura e sistemazione dei materiali rinvenuti, eventuali analisi C14 in caso di particolari rinvenimenti, elaborazione ragionata dei dati di scavo da far confluire in una relazione finale, pubblicazione scientifica dei dati di scavo). Le verifiche preliminari di eventuali scavi negli ambiti di interesse dovranno essere eseguiti da ditte di archeologi che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza per i beni Archeologici dell'Emilia Romagna - Bologna.	Vedi quadro temporale di progetto

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note	
	N° rif.	Prescrizione		
ACCORDO TERRITORIALE	<b>1</b>	Nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:		
	<b>1.1</b>		fermo restando che dovrà essere garantito il rispetto integrale delle previsioni contenute nell'Accordo Territoriale sottoscritto in data 15 luglio 2008 da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno, con riferimento allo stesso	-
		<b>1.1.1</b>	Dovrà essere specificato con maggiore dettaglio il perimetro delle aree connesse alle attività aeroportuali, definito come "ambito di sviluppo del Masterplan" nella tavola trasmessa tramite e-mail da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA in data in data 19 marzo 2012, che si considera a tutti gli effetti parte integrante della documentazione di VIA, e quello delle attività integrative e/o complementari.	Aggiornamento elaborati grafici Marzo 2015 ai fini della Conferenza dei Servizi Conformità Urbanistica
		<b>1.1.2</b>	Dovrà essere specificato se, tra le attività previste dal Masterplan da realizzarsi all'interno dell'Ambito delle Attività Aeroportuali, siano previste solamente "attività inerenti il funzionamento dell'Aeroporto", come definite dall'art. 4 dell'Accordo Territoriale, o se siano previste anche "attività integrative" e/o "attività complementari", definite all'articolo 5 dello stesso Accordo; in particolare, si dovrà dare riscontro delle varie tipologie di attività previste in riferimento alle tre categorie sopra richiamate, si ricorda infatti che la realizzazione di attività integrative e complementari, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, dell'Accordo Territoriale è subordinata all'attuazione degli interventi infrastrutturali definiti all'articolo 6 commi 2c) e 4; se si intende confermare la realizzazione di attività integrative e/o complementari, dovrà essere quantificata la superficie utile netta al fine del calcolo della residua capacità edificatoria, stabilita all'articolo 5 dell'Accordo Territoriale, pari a mq 30.000 totali	Aggiornamento elaborati grafici Marzo 2015 ai fini della Conferenza dei Servizi Conformità Urbanistica. L'aggiornamento non include la stima delle consistenze edilizie delle attività integrative e complementari
		<b>1.2</b>	do dovrà essere riportata la rappresentazione del territorio del Comune di Calderara di Reno e dei suoi strumenti urbanistici, dovranno essere analizzate le ripercussioni delle previsioni del Masterplan sul territorio comunale e proposte le eventuali necessarie mitigazioni; qualora gli interventi non dovessero coinvolgere il territorio del Comune di Calderara, dovrà essere comunque dimostrato ed argomentato il non coinvolgimento del suo territorio	Aggiornamento elaborati grafici Marzo 2015 ai fini della Conferenza dei Servizi Conformità Urbanistica
	<b>1.3</b>		in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 6, comma 2, punto a), dell'Accordo Territoriale	
		<b>1.3.1</b>	dovrà essere sviluppata, ad idoneo livello di dettaglio, la progettazione della passerella di collegamento della fermata Aeroporto del People Mover, così come attualmente ubicata in rapporto all'attuale terminal passeggeri, dando evidenza dell'impegno di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA alla sua realizzazione.	Progetto esecutivo Passerella PM
		<b>1.3.2</b>	Dovrà essere garantito il collegamento tra il People Mover e il nuovo terminal passeggeri in previsione, evidenziandone le modalità realizzative, complete di analisi e valutazioni preliminari di fattibilità tecnica, vista anche la presenza dell'ambito demaniale militare presente a sud dell'attuale aerostazione e del corridoio di passaggio per gli elicotteri militari; per non ostacolare uno sviluppo del prolungamento del People Mover verso il nuovo terminal passeggeri, non dovranno essere attuati opere e/o interventi che possano precluderne la realizzazione	
	<b>1.4</b>	Dovranno essere sviluppati nel dettaglio, gli interventi previsti per il potenziamento e la riqualificazione della viabilità comunale di accesso alle aree aeroportuali, in particolare al nuovo Polo Cargo (quali ad esempio via della Fornace, via Commenda e via della Salute); tali progetti dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'Amministrazione comunale di Bologna, che effettuerà anche l'attività di Alta Sorveglianza su dette opere e interventi	-	

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note
	1.5	Dovranno essere maggiormente dettagliati, gli interventi previsti a favore di bus turistici, navette e taxi, in termini di accessi, fermate, zone di sosta riservate, collegamenti pedonali, garantendo una loro efficace integrazione con il sistema aeroportuale	
FASE DI CANTIERE	2	con riferimento alla <b>fase di cantiere</b> degli interventi previsti nel Masterplan sulla viabilità comunale:	
	2.1	prima dell'inizio dei lavori, o in sede di elaborazione del progetto di gara, dovrà essere sottoposto al Comune di Bologna un piano di cantierizzazione che illustri con sufficiente dettaglio modalità e tempi di svolgimento delle attività di cantiere; durante il periodo dei lavori la viabilità coinvolta e sottoposta ad usura dalle attività dei cantieri dovrà essere mantenuta in sicurezza con interventi di manutenzione e riparazione a carico di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, che sarà in ogni caso l'interfaccia dell'Amministrazione comunale.	-
	2.2	l'eventuale segnaletica stradale integrativa, atta a migliorare le condizioni di sicurezza e la percezione del traffico e dei disagi indotti dai cantieri, sarà a carico di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA	-
	2.3	il Piano di sicurezza, di cui al progetto di appalto, dovrà prendere in esame non solo le attività all'interno della recinzione di cantiere, ma anche lo scenario circostante interessato dal traffico di cantiere, proponendo le dovute misure di mitigazione e di sicurezza	-
VIABILITA'	3	I nuovi tratti stradali in progetto, previsti per dare accessibilità al nuovo terminal passeggeri ed indispensabili per la sostenibilità a livello trasportistico del Masterplan, dovranno rimanere in carico ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, che ne curerà la gestione e la manutenzione	-
	4	Dovrà essere installato un sistema di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso al sistema aeroportuale, così come proposto nello Studio trasportistico depositato, al fine di indirizzare in modo rapido ed efficiente l'utenza su mezzo privato alle varie aree di parcheggio	-

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note
<b>ATMOSFERA</b>	<b>5</b>	Con riferimento alla <b>componente atmosfera</b>	
	<b>5.1</b>	in ottemperanza a quanto previsto all'art. 12 del vigente Accordo Territoriale, entro sei mesi dalla conclusione della presente procedura di VIA, dovrà essere presentato alla Provincia di Bologna, al Comune di Bologna, al Comune di Calderara di Reno e ad ARPA territorialmente competente, per l'approvazione, un <b>Piano di Monitoraggio</b> che illustri: - le modalità di trasmissione periodica dei dati agli Enti locali; le modalità di pubblicazione dei dati su sito internet; - gli inquinanti monitorati; - le modalità di gestione per le eventuali criticità legate all'inquinamento atmosferico; dovranno essere oggetto di monitoraggio anche gli idrocarburi non metanici; il piano dovrà prevedere la installazione di almeno 2 centraline fisse;	Piano di monitoraggio della qualità dell'aria redatto nel 2014, che illustra quanto indicato dalla prescrizione
		dovranno essere attuate azioni aggiuntive, rispetto a quanto proposto, per limitare al massimo gli impatti e per rendere maggiormente sostenibili le attività aeroportuali [a titolo puramente esemplificativo: veicoli elettrici per spostamenti interni, azioni di mobility management per i dipendenti, prove sperimentali di pavimentazione con trattamenti fotocatalitici antismog (modello Malpensa), adesione volontaria al Airport Carbon Accreditation]	Nel 2015 è stato sottoscritto l'Accordo Territoriale per la decarbonizzazione dell'Aeroporto, redatto ai sensi della LR 20/2000, ove sono state definite le azioni per il miglioramento della accessibilità, finalizzate anche alla riduzione degli impianti ambientali
	5.3 (come da modifica DVA)	In relazione alla direzione prevalente di decolli ed al nuovo sistema strumentale ILS per la Diretrice 30, la gestione del traffico aereo dovrà considerare, compatibilmente con le condizioni meteorologiche, operative e di sicurezza, l'obiettivo di contenere il numero di decolli verso Bologna entro la percentuale attuale del 61% nel 2012.	Le procedure antirumore hanno lo scopo di contenere al minimo il sorvolo delle aree abitate del Comune di Bologna.
	<b>6</b>	Con riferimento all' <b>inquinamento acustico</b> atteso	
	<b>6.1</b>	Dovrà essere installato e reso pienamente operativo il sistema di atterraggio strumentale ILS anche per la direttrice 30 est-ovest, al fine di perseguire un riequilibrio della percentuale di decolli fra le due direttrici esistenti e favorire i decolli in direzione est-ovest; l'entrata in esercizio del nuovo sistema ILS dovrà essere formalmente comunicata a Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e ad ARPA – Sezione Provinciale di Bologna e, trascorso un anno dall'entrata in esercizio del suddetto sistema di atterraggio strumentale, dovranno essere opportunamente documentati, dandone informazione ai suddetti enti territoriali ed al "Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale" (istituito con Decisione di Giunta del Comune di Bologna PG n. 84238 del 19.04.2005), gli eventuali benefici derivanti dall'utilizzo di tale sistema sul riequilibrio dei decolli tra le due direttrici; tale documentazione, congiuntamente agli esiti delle campagne di monitoraggio di cui ai punti successivi, dovrà essere orientata ad individuare ulteriori possibili azioni da intraprendere per limitare il disturbo presso le zone più abitate di Bologna, anche in relazione alla eventuale adozione di nuove procedure di decollo anti-rumore adottate da ENAC	Il sistema di atterraggio strumentale ILS Pista 30 è stato realizzato e divenuto operativo a Giugno 2014. E' stata data ampia comunicazione al Territorio, anche rivolta alla comunità cittadina. Quale ulteriore misura di miglioramento, a mezzo di Ordinanza ENAC 11/2016 è stato posto il divieto di atterraggi Pista 30 nella fascia notturna 23:00-06:00.
	<b>6.2</b>	ENAC dovrà sottoscrivere con ENAV un protocollo che consenta di individuare una modalità di gestione delle direttrici tale da indirizzare, compatibilmente con le esigenze di sicurezza del trasporto aereo, i decolli degli aerei prioritariamente per la direttrice 30 est-ovest (minimizzando così l'impatto acustico sulle zone più abitate); di tale protocollo e delle modalità di gestione delle piste in esso definite dovrà essere data ampia informazione alle compagnie aeree	Le attuali procedure antirumore già prevedono la preferenzialità della direttrice 30 per i decolli durante la fascia diurna, e l'obbligatorietà dei decolli Pista 12 in fascia notturna. Fatte salve le condizioni meteo e/o di sicurezza.
	<b>6.3</b>	entro e non oltre un anno dalla conclusione della procedura di VIA, dovrà essere reso pienamente operativo, sull'aeroporto di Bologna, un regime sanzionatorio per le violazioni delle procedure di decollo anti-rumore; ENAC dovrà garantire la massima priorità nell'attivazione di tale regime sanzionatorio	Il regime sanzionatorio è in vigore, così come stabilito in sede di Commissione aeroportuale ex Art. 5 DM 31/10/97

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note
<b>RUMORE</b>	6.4	al fine di verificare il reale impatto acustico indotto dal sorvolo degli aerei presso le aree urbane esterne alla zonizzazione acustica aeroportuale e, in particolare, accertare l'effettiva responsabilità del rumore di origine aeronautico nel superamento dei limiti della classificazione acustica, dovranno essere svolte <b>specifiche campagne di rilievi fonometrici</b> ; tali monitoraggi dovranno essere svolti con cadenza, modalità e procedure da concordare nell'ambito del "Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale", e dovranno tenere conto di eventuali successive modifiche delle procedure di decollo adottate da ENAC; i ricettori saranno da ricercare presso i punti in cui lo studio evidenzia sin da oggi un incremento del superamento dei limiti della classificazione acustica comunale, riconducibili sostanzialmente alle prime classi; a tal fine dovrà essere presentata al "Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale" una <b>proposta di monitoraggio acustico</b> per la disamina e successiva condivisione; qualora le indagini dovessero confermare un peggioramento della criticità acustica per effetto della sorgente aeroportuale, dovranno essere individuate - in sinergia tra ENAC ed ENAV - ulteriori strategie di mitigazione acustica, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive (secondo i principi già stabiliti dal DPR n. 142/04 e DPR n. 459/98 per altri tipi di infrastrutture trasportistiche)	A prescindere dagli esiti di monitoraggi puntuali, la Commissione aeroportuale istituita ai sensi del DM 31/10/1997 è operativa e attiva per quanto concerne il miglioramento delle procedure antirumore, avendo altresì introdotto restrizioni operative agli atterraggi Pista 30 nella fascia 23:00-06:00.
	6.5	la documentazione che dovrà essere predisposta in riferimento alla valutazione dei benefici acustici connessi all'entrata in esercizio del sistema ILS per la direttrice 30, così come i monitoraggi acustici di cui al punto precedente, dovranno essere orientati anche alla verifica delle variazioni delle immissioni sonore sul territorio derivanti dall'eventuale adozione di procedure anti rumore diverse dalle attuali; la verifica dovrà essere effettuata in termini di svantaggi/benefici del numero di popolazione esposta;	Dalla valutazione degli effetti della entrata in esercizio del sistema ILS Pista 30 è scaturita la necessità, attuata con Ordinanza ENAC 11/2016, di porre il divieto di atterraggi Pista 30 in fascia notturna
	6.6	Lungo il tratto di strada prospiciente i ricettori 8÷14, dovrà essere garantita la buona manutenzione del manto stradale, in modo da ridurre la generazione di rumore da rotolamento fino al momento in cui sarà realizzata la nuova viabilità prevista dal Masterplan; a tal fine dovranno essere presi specifici accordi con il Settore Opere Pubbliche del Comune di Bologna; per i rimanenti ricettori si rimanda ogni valutazione alla presentazione dell'apposita documentazione che dovrà essere presentata, per la necessaria approvazione presso gli Enti competenti, in fase di progettazione di dettaglio della viabilità di accesso al nuovo terminal	
	6.7	In relazione alle criticità che caratterizzano la frazione di Lippo di Calderara di Reno, dovrà essere realizzata la barriera acustica prescritta nel Decreto Ministeriale di VIA del 1999, modificando le barriere esistenti secondo le caratteristiche geometriche individuate nell'ambito della precedente procedura di VIA ministeriale; qualora ciò non fosse possibile per oggettive ragioni di sicurezza che dovranno essere argomentate, dovrà essere studiata una soluzione alternativa di cui dovrà essere dimostrata l'efficacia, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive; l'eventuale proposta alternativa di mitigazione del rumore nella frazione del Lippo, dovrà essere concertata con il Comune di Calderara di Reno e dovrà essere presentata nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare nella successiva fase autorizzativa; la proposta dovrà definire tempi certi di realizzazione per risolvere la problematica già emersa nel corso della procedura di VIA ministeriale del 1999	Già lo Studio di Impatto Ambientale ha analizzato la impossibilità oggettiva di realizzare la barriera con i requisiti dimensionali indicati dal Decreto VIA 1999.
	6.8	nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare per la successiva fase autorizzativa, dovranno essere individuati specifici interventi di mitigazione acustica dell'insediamento del Bargellino in Comune di Calderara di Reno, che risulta essere una delle aree più esposte al rumore di origine aeroportuale;	L'insediamento Bargellino ricade in fascia B di pertinenza acustica aeroportuale ed è zona industriale

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note
	<b>7</b>	Con riferimento alla <u>componente acque</u>	
	<b>7.1</b>	<p>In sede di richiesta ai sensi dell'articolo 81 del DPR n. 616/1977 dovrà essere presentato uno specifico Studio Idraulico volto, per ogni area interessata da interventi, a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- calcolare la portata attualmente ancora utile della rete fognaria aeroportuale, al netto della portata attualmente circolante in presenza di eventi meteorici con TR 25 anni;</li> <li>- quantificare il volume aggiuntivo di laminazione idraulica necessario a sostenere le superfici di nuova impermeabilizzazione;</li> <li>- Area Nord: dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare e gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti con recapito in Fosso Fontana escludendo, per le criticità già presenti, la possibilità di appesantire ulteriormente il Fosso Canocchia con ulteriori nuovi apporti;</li> <li>- Area Ovest ed Area Sud: dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare nel Fosso Cava e gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti con recapito in Fosso Fontana;</li> <li>- Area Est: dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare o gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti aventi recapito in pubblica fognatura bianca confluyente nella fognatura mista di Lippo di Calderara;</li> <li>- Area Est: dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare o gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti aventi recapito in pubblica fognatura bianca confluyente nella fognatura mista di Lippo di Calderara.</li> </ul> <p>Resta fermo che dovrà essere comunque garantito il rispetto dei vincoli idraulici imposto dalla vigente normativa regionale in materia di "Prevenzione e Tutela dal Rischio Idraulico" (principio di invarianza idraulica) e le eventuali limitazioni di portata allo scarico indicate dal Consorzio della Bonifica Renana;</p>	Redazione studio idraulico
	<b>7.2</b>	contestualmente al suddetto studio idraulico e sulla base dello stesso, dovrà essere presentato un quadro riassuntivo (relazione tecnica descrittiva e tavola progettuale che individui le aree interessate) delle superfici impermeabili esistenti e delle superfici impermeabili di nuova realizzazione e dei rispettivi volumi di laminazione necessari anche in rapporto alle diverse fasi di realizzazione degli interventi	Documentazione Masterplan aggiornata / Studio idraulico
	<b>7.3</b>	il dimensionamento dei nuovi impianti di gestione delle acque di prima pioggia, dovrà essere effettuato tenendo conto delle disposizioni nazionali e regionali vigenti, in particolare le delibere di Giunta Regionale 286/2005 e 1860/2006; a tal fine, considerata l'estensione territoriale dell'intervento, le caratteristiche delle attività e degli usi presenti e futuri delle aree esterne, nonché tutte le molteplici procedure operative, gestionali e di sicurezza adottate e da adottarsi, si ritiene accettabile e compatibile con i criteri di cui al punto 3.1 della delibere di Giunta Regionale 286/2005, la scelta progettuale di riferirsi ad un volume di mc 25 per ettaro, per definire il volume di prima pioggia da separare fisicamente e sottoporre a trattamento.	
	<b>7.4</b>	Per lo smaltimento delle acque reflue domestiche ed eventuali acque reflue industriali generate dagli insediamenti previsti in Area nord, dovrà essere realizzata un'apposita rete fognaria da collegarsi alla rete fognaria pubblica nera o mista esistente in loc. Lippo di Calderara di Reno, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria; tale collegamento dovrà essere realizzato con condotte a tenuta e non utilizzando eventuali tratti di corsi d'acqua superficiali, anche se tombati e/o parzialmente intercettati dalla rete fognaria pubblica; le acque di prima pioggia trattate e le acque di seconda pioggia dovranno essere conferite nella rete interna che confluisce nella Cava Olmi	

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note	
ACQUE	7.5	con riferimento all'Area ovest, qualora lo studio idraulico richiesto ne evidenzia la necessità, dovrà essere verificata la possibilità di immettere, previa adeguata laminazione, le sole acque non contaminate (acque di seconda pioggia provenienti dal dilavamento del piazzale aeromobili e dall'area dedicata al deposito carburanti, unitamente a quelle provenienti dal dilavamento delle altre superfici pavimentate e a quelle derivanti dal dilavamento delle superfici coperte) nel limitrofo Fosso Cava; per lo smaltimento delle acque reflue domestiche, delle acque reflue di dilavamento/industriali (bacini di contenimento) e delle acque di prima pioggia della zona deposito carburanti Jet A1, dovrà essere realizzata un'apposita rete fognaria da collegarsi alla rete fognaria pubblica nera o mista esistente del Comune di Bologna, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria; ogni singolo bacino di contenimento dei serbatoi carburanti dovrà avere una capacità minima pari ad un terzo del volume massimo stoccabile all'interno dei relativi serbatoi e comunque non inferiore al volume del serbatoio più grande in esso presente		
	7.6	con riferimento all'Area sud, le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione, non essendo contaminate, dovranno essere riutilizzate a scala edilizia per usi compatibili (sciacquoni WC, etc.); considerate le criticità già presenti, per non appesantire il Fosso Canocchia con ulteriori apporti, le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione eventualmente eccedenti quelle riutilizzate, dovranno essere recapitate nella rete fognaria interna recapitante in Cava Olmi poi Fosso Fontana, oppure direttamente nel Fosso Cava, secondo quanto sarà valutato nello studio idraulico richiesto e/o secondo le prescrizioni del Consorzio della Bonifica Renana; i reflui di natura domestica prodotti dagli edifici del nuovo terminal dovranno essere scaricati nella fognatura nera o mista di Bologna, portandoli fino al primo punto utile della fognatura che conferisce al depuratore, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria		
	7.7	con riferimento all'Area est, i <b>reflui provenienti dal piatto di de-icing</b> :		Redazione progetto esecutivo Piazzola de-icing ed edificio in conformità a quanto prescritto
		7.7.1	in tempo secco, si configurano come rifiuto e quindi dovranno essere smaltiti come tali e non potranno essere scaricati "tal quali" in fognatura;	
		7.7.2	in presenza di precipitazioni meteoriche, si configurano come reflui di dilavamento (per norma regionale - delibera di Giunta Regionale 286/05 - equiparate ad acque reflue industriali), quindi non assimilabili alle acque reflue domestiche, e pertanto dovranno essere inviate alla rete fognaria nera o mista del Comune di Bologna, previo trattamento e nel rispetto dei limiti di accettabilità previsti dal regolamento del Gestore del Servizio Idrico Integrato	
le acque meteoriche di dilavamento delle aree esterne al "piatto de-icing", come da progetto, dovranno essere smaltite separatamente tramite la rete di raccolta delle acque aeroportuali dotata di sistemi di gestione della prima pioggia; le eventuali acque reflue domestiche dovranno confluire nella fognatura mista del Comune di Bologna				
7.8	In fase di cantiere, in prossimità delle aree di intervento, dovranno essere messi in opera tamponamenti di chiusura dei recapiti alla fognatura esistente, al fine di evitare immissioni non controllate dal cantiere (fango ed altri materiali soggetti a dilavamento); i tamponamenti dovranno essere costantemente monitorati e mantenuti in perfette condizioni di efficienza; eventuali scarichi di acque reflue "industriali" e/o di "acque reflue di dilavamento" in acque superficiali e/o nella pubblica fognatura, dovranno essere preventivamente e puntualmente valutati ed autorizzati ai sensi del DLGS 152/06 e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato; a tale proposito si specifica che per le acque reflue di dilavamento dei piazzali delle aree di deposito materiali del cantiere operativo, nel caso in cui la parte di materiali depositati a terra, anche solo in parte tendenti alla dispersione (es: sabbie, calcinacci, ecc.), dovranno essere adottati sistemi di trattamento in continuo della totalità delle portate raccolte; gli impianti dovranno comunque essere dimensionati ai sensi di quanto previsto dalla delibera di Giunta Regionale 1860/2006	Redazione progetto esecutivo Piazzola de-icing ed edificio in conformità a quanto prescritto		
7.9	In considerazione dell'utilizzo plurimo della vecchia Cava Olmi (per esigenze di laminazione delle portate meteoriche ed approvvigionamento antincendio), la documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa dovrà contenere il progetto di massima della sistemazione della cava stessa con specifica valutazione dei volumi di invaso necessari al fine di soddisfare le effettive esigenze come previste al 2023	L'impianto di laminazione delle acque di dilavamento aeroportuali situato in cava Olmi sarà oggetto di intervento di riqualifica tenendo in considerazione i volumi di invaso che si prevedono nella durata della sua vita utile residua		

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note
	7.10	Con riferimento al sistema di approvvigionamento delle 3 reti di distribuzione idrica separate previste all'interno del sedime aeroportuale, qualora si intenda realizzare l'impianto di trattamento e/o i pozzi all'interno della cava Olmi, nell'ambito del progetto che dovrà essere presentato agli organi competenti per la necessaria autorizzazione, dovranno essere attentamente analizzati gli impatti derivanti da tali installazioni e dalla eventuale presenza di depositi di preparati pericolosi necessari al trattamento delle acque	
	7.11	Al fine di migliorare la sostenibilità ambientale del Masterplan, dovrà essere eseguito un monitoraggio dei consumi idrici, potabili e non, che consenta di individuare possibili azioni di risparmio idrico [tramite la raccolta di acque meteoriche ed il successivo riutilizzo per usi compatibili, ad esempio, si ritiene possibile un contenimento dei consumi]	In essere il monitoraggio dei consumi idrici
VEGETAZIONE, FORA, FAUNA	8	con riferimento alla componente vegetazione, flora, fauna	
		nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:	
	8.1.1	dovranno essere evidenziate le interferenze tra le opere edilizie in progetto ed il patrimonio vegetazionale, al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento del Verde Pubblico e Privato del Comune di Bologna, con l'obiettivo di tutelare le specie vegetali arboree in quanto bene pubblico; la documentazione dovrà rispondere a quanto indicato al TITOLO III del citato Regolamento	
	8.1.2	dovrà essere presentato un quadro economico maggiormente dettagliato inerente le compensazioni ambientali, nel quale dovrà essere specificato dove, come e in quali tempi si intendano impiegare le risorse accantonate	Accordo Territoriale per la decarbonizzazione dell'aeroporto Marconi
	8.1	<p>al fine di compensare le incidenze non mitigabili dovute all'attuazione del Masterplan sul sito SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dovranno essere realizzati gli interventi di riqualificazione proposti e descritti nello Studio di Incidenza, presentando il relativo progetto di dettaglio; gli interventi dovranno necessariamente essere avviati durante la fase I di attuazione del Masterplan e comunque entro 2 anni dall'inizio lavori del primo intervento previsto dal Piano che sarà realizzato; il progetto di dettaglio dovrà essere preventivamente concordato con i Comuni di Calderara di Reno, Bologna, Castel Maggiore e con la Provincia di Bologna e dovrà tenere in considerazione quanto in corso di realizzazione nell'ambito del "Piano di Azione Ambientale – RER 2008-2010" [approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1495 del 12/10/2009] al fine di attuare possibili correlazioni</li> <li>- indipendentemente da quanto stabilito dall'Accordo Territoriale, la fascia boscata continua sul limite nord del Polo funzionale dovrà essere realizzata, al più tardi, entro l'orizzonte temporale del Masterplan 2023, dando priorità a tale intervento nell'impiego delle risorse economiche che, in base al quadro economico presentato in sede di integrazioni volontarie, sono destinate alle compensazioni ambientali</li> <li>- per la realizzazione della suddetta fascia boscata, così come per gli interventi di riqualificazione in prossimità del sito appartenente a Rete Natura 2000, dovranno essere utilizzate specie arboree autoctone e che producano semi non appetibili per l'ornitofauna [ad esempio appartenenti al genere: Tilia, Fraxinus, Populus (maschi), ecc.];</li> <li>- dovrà essere presentato un cronoprogramma dei monitoraggi previsti;</li> </ul>	Progetto definitivo fascia boscata

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note	
<b>RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI</b>	<b>9</b>	Con riferimento alle <b>radiazioni ionizzanti e non ionizzanti</b>		
	<b>9.1</b>	nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:		
		<b>9.1.1</b>	per gli edifici di nuova costruzione, in cui è prevista la presenza di persone per periodi superiori le quattro ore giornaliere, dovrà essere verificato il rispetto dei limiti imposti dalla normativa; in particolare, per le emissioni ad alte frequenze, dovrà essere presentata una relazione di valutazione dei livelli di campo elettromagnetico prodotto dalle sorgenti ad alta frequenza presenti in un raggio di m 200 dall'area di intervento;	
		<b>9.1.2</b>	per le sorgenti a bassa frequenza, gli edifici in progetto dovranno rispettare le DPA o fasce di rispetto, così come indicate dal proprietario/gestore degli impianti stessi che dovrà provvedere in merito; per gli edifici di progetto non dovranno essere previste, in tali fasce di rispetto, aree o zone con presenza di persone per periodi superiori alle quattro ore giornaliere	
		<b>9.1.3</b>	per la realizzazione delle cabine di consegna, dovrà essere presentato un progetto, controfirmato o approvato dal gestore della rete elettrica, che dovrà riportare anche la relativa DPA della cabina e dimostrare che in tale area non sia prevista la presenza di luoghi in cui sia possibile la permanenza di persone per più di 4 ore giornaliere	
		<b>9.1.4</b>	le nuove linee MT di progetto dovranno essere interrato e in cavo cordato ad elica (elicord); il progetto del tracciato dovrà essere controfirmato dal gestore della rete elettrica; qualora si dimostri l'impossibilità di realizzare la linea in cavo cordato ad elica sarà necessario indicare nel progetto la relativa DPA e non predisporre in tale zona luoghi o ambienti con possibilità di permanenza superiore le quattro ore giornaliere	
		<b>9.1.5</b>	per quanto riguarda la realizzazione di nuove cabine MT/Bt, è preferibile collocare tali manufatti all'esterno degli edifici in cui è prevista la presenza di persone o, qualora non vi fosse tale possibilità, dovranno essere totalmente schermati; è comunque vietato predisporre ambienti in cui è prevista la permanenza per periodi superiori le quattro ore giornaliere in aderenza alla cabina elettrica o all'interno della DPA associata alla cabina	
		<b>9.1.6</b>	gli elementi inseriti in adeguamento alla rete di distribuzione/consegna dell'energia elettrica dovranno essere realizzati in modo che le rispettive DPA non ricadano all'interno delle aree o degli edifici in cui vi è permanenza per periodi superiori le quattro ore giornaliere	
<b>9.1.7</b>	per quanto attiene all'inserimento della strumentazione di ausilio al volo (Radar, VOR e ILS), il proponente dovrà dichiarare per tale strumentazione il rispetto delle norme tecniche di radioprotezione della salute umana e dei lavoratori			
	<b>10</b>	con riferimento alle <b>emissioni climalteranti</b>		
		nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:		
<b>10.1.1</b>		dovranno essere rivisitati i bilanci energetici di scenario, esplicitando la metodologia e tenendo in considerazione gli scenari dei consumi e delle emissioni elaborati dal PEC del Comune di Bologna nella tavola "Aree di nuova urbanizzazione" e delle variazioni che sono intercorse da allora per effetto del successivo Accordo di Programma; i bilanci dovranno chiaramente dimostrare, come indicato nella Valsat del PSC del Comune di Bologna, il dimezzamento delle emissioni climalteranti derivanti dai nuovi edifici rispetto a quelle che si avrebbero in applicazione della normativa vigente e dovranno altresì tenere conto dell'evoluzione normativa che prevede dal 2020 consumi quasi zero per i nuovi edifici, con una quota di auto produzione di energia da fonti rinnovabili (direttiva 2010/31/UE)	Redatto specifico studio energetico inerente il Masterplan aeroportuale	

AMBITO	Rif. DVIA - Punto C. "Prescrizioni della Regione Emilia-Romagna"		Note
EMISSIONI CLIMALTERANTI	10.1	<p>dovrà essere garantita:</p> <p>10.1.2.1 - la copertura da fonti energetiche rinnovabili per i nuovi edifici e le ristrutturazioni rilevanti, come prescritto dal requisito 6.6, punto A2, della delibera di Giunta Regionale 1366/11 (del 35% della somma dei consumi di energia termica complessivamente previsti per l'acqua calda sanitaria, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata fino al 31 dicembre 2014; del 50% quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata a partire dal 1° gennaio 2015);</p> <p>10.1.2.2 - la produzione di energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili, per i nuovi edifici e le ristrutturazioni rilevanti, come prescritto dal requisito 6.6, punto C1, della delibera di Giunta Regionale 1366/11 (per una potenza elettrica P installata non inferiore a: <math>P = S_q / 65</math>, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata fino al 31 dicembre 2014; per una potenza <math>P = S_q / 50</math>, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata a partire dal 1° gennaio 2015)</p> <p>10.1.2.3 - Il raggiungimento, entro il 2020, degli obiettivi descritti nella scheda d'azione EDI-TERZ4 "Interventi di efficientazione presso l'aeroporto G. Marconi di Bologna (2)" del Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) del Comune di Bologna;</p> <p>10.1.2.4 - che l'insieme delle scelte progettuali adottate dal Masterplan concorra ad una riduzione delle emissioni climalteranti pari al 20% rispetto ai valori di emissione del 1990, come previsto dall'Accordo di Programma e come prescritto dalla Valsat del PSC del Comune di Bologna per l'ambito di riqualificazione Aeroporto (nel calcolo delle emissioni dovranno essere considerati i coefficienti contenuti nel recente documento Rapporto ISPRA 135/2011)</p>	
		<p>10.1.3</p> <p>considerando il profilo temporale del Masterplan, che si spinge oltre il 2020, nella rivisitazione dei bilanci energetici e in particolare per le nuove costruzioni e ristrutturazioni rilevanti, dovranno essere considerati interventi finalizzati al contenimento dei consumi energetici in una ottica di progressiva diffusione di edifici a "energia quasi zero", come previsto dalla direttiva 2010/31/UE</p>	