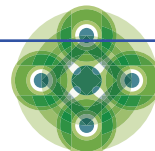




Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione Urbana
Settore Ambiente ed Energia
Piazza Liber Paradisus 10
Torre A – piano 7°
40129 Bologna
tel. 051.2193840
fax 051.2193175



Sostenibilità
è Bologna

PG cf n. 427375/2017

Alla cortese attenzione di:

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le valutazioni
e le autorizzazioni ambientali
Divisione II
via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma,
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Regione Emilia-Romagna

Servizio Valutazione Impatto
e Promozione Sostenibilità Ambientale
Ing. Paolo Ferrecchi
via della Fiera n. 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

E, per conoscenza:

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

viale Castro Pretorio n. 118
00185 Roma
protocollo@pec.enac.gov.it

Oggetto: “Piano di Sviluppo Aeroportuale – Aggiornamento 2016-2030” dell’aeroporto G. Marconi di Bologna.
Procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi del D.Lgs 152/06 e smi. Proponente: ENAC.

Osservazioni del Comune di Bologna



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione
Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Con la presente si trasmettono le osservazioni del Comune di Bologna, formulate sulla base dell'istruttoria relativa alla documentazione depositata.

Tale documento è stato approvato dalla Giunta Comunale con Prog 1/2018, PG 469663/2017.

Si fa presente che tali osservazioni sono inviate anche alla Regione Emilia-Romagna, come contributo del Comune di Bologna ai fini della predisposizione del parere che la Regione invierà a codesto Ministero nell'ambito della procedura in oggetto.

Si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

Per il Direttore del Settore t.a.

Il Responsabile
dell'U. I. Verde e Tutela Suolo

Dott. Claudio Savoia

(Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del Codice dell'Amministrazione Digitale)

**Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., relativa al progetto "Piano di sviluppo aeroportuale - Aggiornamento 2016-2030" Aeroporto di Bologna
Osservazioni del Comune di Bologna**

1. Premessa

In data 23.11.2017 è stato avviato il deposito per la libera consultazione da parte dei soggetti interessati, degli elaborati presentati da parte di ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per l'effettuazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 19 del DLgs 152/2006 e s.m.i. di competenza ministeriale, relativa al "Piano di sviluppo aeroportuale - Aggiornamento 2016-2030" dell'Aeroporto di Bologna (in seguito denominato anche Masterplan).

Il progetto consiste in un aggiornamento del precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale 2009-2023, sottoposto a procedura di VIA e approvato con Decreto DVADEC-2013-000029 del 25.02.2013, e successivamente approvato con Decreto di Intesa Stato-Regione nel 2015.

Il presente documento contiene le osservazioni del Comune di Bologna che il DLgs prevede possano essere presentate entro 45 giorni dalla data del deposito. Tali osservazioni sono state formulate a seguito dell'istruttoria svolta nel merito della documentazione presentata.

Il documento costituisce inoltre il parere richiesto dalla Regione Emilia-Romagna, quale contributo per il parere che tale Ente invierà al Ministero competente per l'esecuzione della procedura.

2. Sintesi del progetto

La revisione del Masterplan è dovuta ad un tipo di traffico aereo notevolmente cambiato rispetto alla redazione del precedente Masterplan che era avvenuta nel 2009, rendendo le infrastrutture da esso previste non più adatte e sostenibili. Il nuovo Masterplan prevede infatti che i movimenti previsti dal PSA vigente per l'anno 2023 non si materializzino fino all'anno 2030, a causa di una crescita più lenta rispetto a quanto previsto in origine. Il nuovo orizzonte temporale viene così spostato al 2030 e suddiviso in tre fasi temporali: 2020-2025-2030.

Le stime in merito al numero di passeggeri, ai movimenti aerei e alle merci relative al nuovo Masterplan 2030 e all'attuale Masterplan 2023, sono riportate nelle tabelle sottostanti.

Stime dei passeggeri, dei movimenti aerei e delle merci al 2030 (MP2030)

Scenari	passeggeri/anno	aeromobili/anno	tonnellaggio/anno
di minima	10,58 mln	76.354	5,3 mln di ton
di base	11,26 mln	82.895	5,7 mln di ton
di massima	11,95 mln	91.007	6,3 mln di ton

per il dimensionamento delle infrastrutture aeroportuali viene tenuto conto dello scenario di base.

Stime dei passeggeri e dei movimenti aerei al 2023 (MP 2023)

Scenari	passeggeri/anno	aeromobili/anno	tonnellaggio/anno
di minima	7,4 mln	73.782	3,8 mln di ton
di base	8.3 mln	82.981	4,2 mln di ton
di massima	*8,9 mln	98.063	4,7 mln di ton

*previsioni aggiornate nel dicembre 2011

In sintesi, le stime mostrano una contrazione del traffico aereo a fronte di un aumento del numero di passeggeri e di tonnellate di merci movimentate.

Le differenze con il Masterplan vigente riguardano principalmente:

- l'estensione al 2030 (dal 2023 precedente) del periodo di attuazione del Piano, giustificato da diverse previsioni di crescita del traffico aereo, rispetto alle quali si prevede di raggiungere i movimenti previsti (circa 83.000) al 2030 (e non al 2023);
- il riposizionamento spaziale di alcuni interventi infrastrutturali (nuovo molo partenze, parcheggio multipiano, nuova caserma VVF, ecc.);
- la revisione del cronoprogramma temporale di realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti, coerentemente alla sopracitata estensione temporale del Piano (alcuni interventi non sono considerati nel nuovo MP, ma vengono posticipati oltre il 2030, come: nuovo terminal, potenziamento via dell'Aeroporto, nuova viabilità);
- lo sviluppo dell'aerostazione attuale secondo una configurazione più compatta che massimizza l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e ne espande la capacità con una serie di interventi puntuali.

In particolare, i principali obiettivi della modifica al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) sono:

- migliore efficienza del layout aeroportuale, massimizzando l'utilizzo delle infrastrutture esistenti ed espandendo la capacità con interventi puntuali mirati: in questo modo sarà possibile ottenere la capacità necessaria al 2030 lato terminal senza la costruzione del nuovo terminal ovest ;
- razionalizzazione del sistema infrastrutturale a servizio dell'aeroporto, in particolare dei parcheggi all'utenza e della viabilità a loro servizio, con la separazione dei flussi in ingresso e in uscita;
- miglioramento della ricettività del sistema aeroportuale con la realizzazione di una struttura alberghiera.

Rispetto al Masterplan vigente viene pertanto rinviata la realizzazione del nuovo terminal ovest, in quanto sono stati individuati degli interventi sul terminal esistente in grado di aumentarne la capacità nel medio e lungo periodo. Il nuovo terminal ovest sarà previsto dopo il 2030, quando l'aeroporto avrà un traffico tendente ai 15 milioni di passeggeri annui (le previsioni del nuovo MP prevedono, per al 2030, circa 12 milioni per lo scenario di massima crescita) e, pertanto, la configurazione a due terminal necessaria.

In sintesi, per le 3 fasi è previsto il progressivo ampliamento dell'attuale terminal e la riqualificazione dei parcheggi e della viabilità antistanti lo stesso.

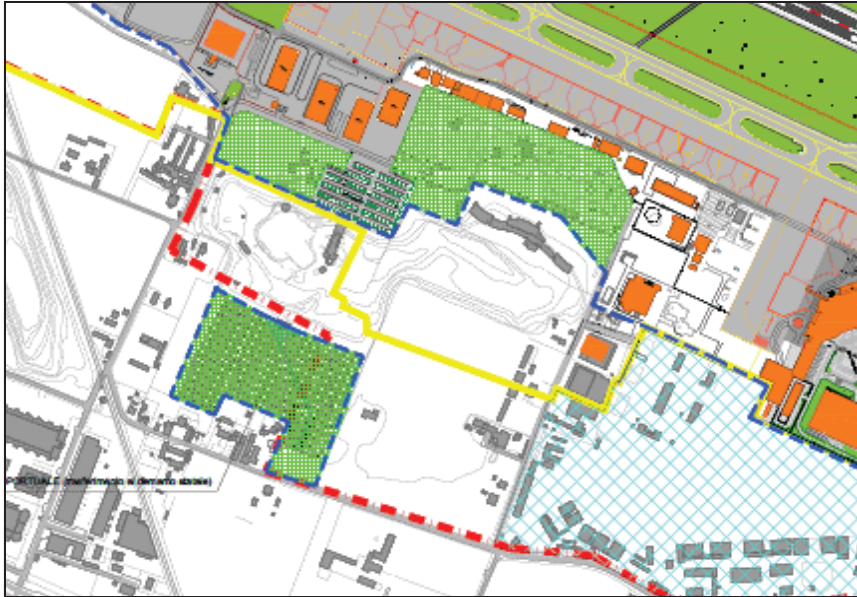
Nella fase 1 è prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano (con localizzazione diversa rispetto al vigente MP)

Nella fase 3 è prevista la realizzazione di un hotel e di una stazione di rifornimento/autolavaggio (non previsti dal vigente MP)

La superficie interessata dalle previsioni è pari circa 245 ha, con una riduzione di 150.000 mq rispetto al MP2023 approvato.

La nuova configurazione insiste su aree in larga parte all'interno del sedime esistente e riduce gli espropri originariamente previsti. Le aree oggetto di esproprio/acquisizione si riducono infatti a (si veda anche immagine sottostante - aree campite in verde):

- parcheggio P4 esistente - parte dell'ex acquaparco;
- circolo tennis;
- area via della Salute subito sotto la zona cargo esistente (ovest).



Si evidenzia che l'area cargo a ovest viene ridimensionata aggiungendo 1 solo edificio all'interno del sedime attuale, e non più i 3 a sud di via della Salute che doveva essere deviata con soluzioni poco funzionali in ragione della posizione della rotatoria a carico di RFI.

L'area landside prevede nuovi parcheggi multipiano, a raso e interrati; un albergo nella fase 3 (finanziato da terzi – funzione collegata all'attività aeroportuale); stazione bus; area di servizio, con distributore carburanti e autolavaggio, funzionale anche alle attività di autonoleggio. L'albergo (38.000 mc) è dimensionato per 11 mln passeggeri, ma funzionale fino a 16 mln (in quanto l'operatività dell'attività riguarda il 2030), e avrà 180 camere.

Il fabbisogno stimato di aree commerciali al 2030 è pari a 9.857 mq di cui 5.000 mq per pubblici esercizi (somministrazione cibi e bevande) suddivisi tra airside e landside.

Il nuovo Masterplan conferma la realizzazione della fascia boscata prevista dall'Accordo D-air sottoscritto nel 2015, per l'anno 2023.

Si evidenzia infine che non sono previsti interventi sulla viabilità a carico di AdB.

In merito agli aspetti finanziari, gli investimenti a carico della società di gestione aeroportuale al 2030 ammontano a 321,5 mln € (comprensivi di 6.8 mln € per opere di mitigazione); in sede di VIA nel 2013 erano stati previsti 6.5 mln € funzionali per il flusso di passeggeri stimati nel mp2023 che prevedeva 371 mln di € di investimento.

3. Osservazioni

Di seguito si riepilogano gli atti di riferimento per le verifiche e le osservazioni esposte:

- Accordo Territoriale per il Polo funzionale Aeroporto, sottoscritto il 15 luglio 2008 (e relativi allegati);
- Decreto di VIA relativo al Piano di sviluppo aeroportuale 2009-2023 del 25 febbraio 2013, modificato in data 30.07.2014;
- Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi per la definizione degli interventi di compensazione ambientale relativi alla prescrizione A.1 del decreto di VIA, sottoscritto il 24 giugno 2015 (Accordo D-Air);
- Decreto d'Intesa Stato-Regione per l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2009-2023, dell'11 novembre 2015.

3.1 Osservazioni generali

L'assetto territoriale dell'Aeroporto è governato da un accordo territoriale sottoscritto nel 2008 dalla Regione Emilia-Romagna, dalla Provincia di Bologna (oggi Città Metropolitana) dai Comuni interessati e da SAB (oggi ADB). L'accordo individua le condizioni generali di compatibilità territoriale dell'infrastruttura inclusi i temi legati alla accessibilità.

Il 12.12.2017 il Sindaco di Bologna Virginio Merola ha inviato al presidente ADB una lettera (PG 73791/2017) nella quale sottolineava come la natura del progetto presentato, sottoposto a verifica di assoggettabilità, richiedesse l'attualizzazione di tale Accordo territoriale. Si ritiene infatti necessario riaprire una riflessione sul ruolo territoriale dell'aeroporto, che anche in virtù dei recenti accordi commerciali sta acquisendo sempre maggiore importanza nel panorama nazionale, e sulle dotazioni necessarie a supportarlo, sotto il profilo dell'accessibilità, della qualità dell'accoglienza e dei servizi offerti ai visitatori, oltre che della compatibilità ambientale.

Negli ultimi anni si sono inoltre modificati in modo significativo alcuni elementi del quadro di riferimento, quali in particolare:

- l'approvazione in corso del progetto di potenziamento del passante autostradale che modifica quanto previsto nel 2008 (passante nord) e che cambia sostanzialmente l'accessibilità all'infrastruttura,
- l'approvazione del PAIR, il Piano Regionale sulla Qualità dell'Aria, che pone particolare attenzione sul contenimento delle emissioni inquinanti.

Si osserva quindi in merito alla necessità di pervenire ad un nuovo Accordo Territoriale con gli enti locali, che verifichi e attualizzi gli impegni precedentemente assunti dalle parti e individui le migliori strategie per lo sviluppo del Polo nel rispetto della sostenibilità ambientale e territoriale.

Inoltre si ritiene necessario, anche alla luce degli elementi segnalati nei paragrafi che seguono, che la procedura in corso di verifica di assoggettabilità possa specificare "le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi" come previsto dall'art. 19 comma 8 del D. Lgs. 152/2006 al fine di evitare di ripercorrere la procedura di VIA.

Infine, il Decreto di VIA del 2013, modificato nel 2014, gli Accordi in essere e il Decreto d'Intesa Stato-Regione in vigore, contengono prescrizioni e condizioni alle quali è subordinata la compatibilità ambientale del Masterplan2023. Alla luce del nuovo progetto presentato, si osserva in merito all'opportunità di predisporre un documento dove siano sintetizzate le diverse prescrizioni/condizioni di

sostenibilità/mitigazioni e compensazioni e sia verificata la loro ottemperanza o siano indicati tempi e modi per il loro rispetto, non solo relativamente al DECVIA, come presentato, ma anche in riferimento agli Accordi e al Decreto di Intesa Stato-Regioni sopra richiamati.

3.2 Osservazioni in merito agli aspetti urbanistico-edilizi

Gli strumenti urbanistici comunali

L'articolo 22 del quadro normativo del Psc, relativo all'Ambito da riqualificare specializzato n. 123 "Aeroporto Marconi", recepisce i contenuti dell'AT del 2008 che aveva assunto il Piano di sviluppo aeroportuale 2007-2022 elaborato dal SAB come riferimento e conseguentemente declina: schema d'assetto, prestazioni, dotazioni ecologico ambientali e condizioni di sostenibilità.

La scheda d'ambito n. 123 Aeroporto Marconi del Rue (art. 69 comma 5) vigente, modificata a seguito dell'approvazione del MP 2009-2023, dispone che: *"All'interno del perimetro aeroportuale, con esclusione degli interventi previsti dallo specifico Accordo territoriale, sono consentiti con intervento diretto solo quelli di nuova costruzione previsti dai programmi di adeguamento dell'infrastruttura, fatto salvo l'accertamento del rispetto delle prescrizioni della VIA, ad esclusione delle localizzazioni da programmare con il Poc"*.

Come precedentemente evidenziato, si osserva in merito alla necessità dell'aggiornamento degli Accordi in essere, a seguito dei quali sarà possibile modificare il perimetro del Polo.

Si evidenzia, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, che il perimetro definito in sede di Accordo Territoriale interseca l'area del P4 che ora è nel MP in quanto funzionale al soddisfacimento della domanda di sosta; occorrerà pertanto modificare il perimetro del Polo nell'ambito della revisione dell'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008.

La consistenza degli interventi

Analogamente a quanto considerato nell'istruttoria relativa al MP2023 - in sede di conferenza dei servizi ministeriale (mentre in sede di VIA non erano state fatte considerazioni circa le volumetrie) - e in ragione delle DTU approvate dalla Regione Emilia-Romagna e recepite nel vigente Regolamento urbanistico edilizio con delibera consiliare OdG 443/2017 del 4 dicembre 2017, rispetto alle consistenze degli interventi indicate negli elaborati, in linea generale si evidenzia che non sono stati considerati nel Masterplan2030:

- gli interventi già autorizzati nell'ambito di altri procedimenti autorizzativi e/o di localizzazione (es. pontili d'imbarco, stazione People Mover, centrale di trigenerazione, ecc);
- i volumi per gli impianti tecnologici (in quanto non comportano aumento di carico urbanistico);
- gli interventi compresi al di fuori del territorio comunale (es. edificio Riprotezione aree Enav ubicato in Comune di Calderara di Reno).

Si ricorda infine che in sede di Conferenza di Servizi, in considerazione dei pareri espressi dagli Enti interessati, furono stralciati alcuni interventi (es. edifici VV). La tabella sottostante mostra il confronto tra gli interventi previsti nel MP2023 e quelli ora proposti nel MP2030

MP 2030 n.	MP 2023 n.	INTERVENTO	MP2030 mc	MP2023 (art. 3 DPR 383/94) mc
1	1	NUOVO MOLO PARTENZE	75.000	61.500
2	3	PONTILI DI IMBARCO AEROSTAZIONE ESISTENTE	Già attestati	Già attestati
3	4	AMPLIAMENTO UFFICI SAB	Entro volumi esistenti	2.400
4		AMPLIAMENTO TERMINAL FASE I	100.000	
6	7	SOPRAELEVAZIONE PARK EXPRESS	21.000	26.730
7	8	PEOPLE MOVER (stazione e collegamento)	/	/
21	14	DISTRIBUTORE CARBURANTI E SOSTA CISTERNE	300	300
13	16	NUOVA CASERMA VVFF + RICOVERO MEZZI - intervento stralciato nel MP2023	78.000	(78.000)
14	17	NUOVA BASE ELICOTTERISTI VVFF	25.200	25.200
14	18	NUOVA BASE ELICOTTERISTI PS	24.000	24.000
15	21	EDIFICIO DE-ICING + PIAZZOLA	6.400	6.400
16	23	RIPROTEZIONE AREE ENAV (in Comune di Calderara di Reno)	(5.700)	(5.700)
	27	CENTRALE DI TRIGENERAZIONE	Già attestata	Già attestata
22	28	DEPOSITO CARBURANTE AJ1 E DISTRIBUZIONE	300	300
18	29	EDIFICIO CARGO I MODULO	86.400	48.000
	30	IMPIANTI TECNOLOGICI		(-)
23C		NUOVO POLO TECNOLOGICO EST	(3.500)	
25		NUOVO POLO TECNOLOGICO OVEST	(6.000)	
23A		AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE EST	134.000	
24		AMPLIAMENTO MOLO PARTENZE 2/3	30.000	
34		AMPLIAMENTO SALA IMBARCHI	35.000	
35		AMPLIAMENTO MOLO PARTENZE 3/3	64.000	
	31 32 35	AMPLIAMENTO MOLO IMBARCHI		200.200
	33	NUOVI PONTILI DI IMBARCO(I)		1.200
	34	NUOVI PONTILI DI IMBARCO(II)		6.000
27	35	NUOVO SISTEMA BHS	9.600	compreso in 31
	36	NUOVO TERMINAL		355.000
29		STAZIONE DI SERVIZIO/AUTOLAVAGGIO	16.000	
32		EDIFICIO MEZZI RAMPA, OFFICINA E DISTRIBUTORE CARBURANTI	12.800	
33				
	43	NUOVO PARCHEGGIO MULTIPIANO 3 LIVELLI		99.000
8		NUOVO PARCHEGGIO MULTIPIANO EST	205.200	
39		NUOVO PARCHEGGIO SUD	84.000	
37		HOTEL	38.000	
41	46	EDIFICIO CARGO II MODULO	75.000	38.400
43A	48	EDIFICI PER SPEDIZIONIERI	43.200	43.200
	50	BILANCIAMENTO VV.FF + PIAZZALE - intervento stralciato nel MP2023		(5.000)
		Consistenza edifici (mc)*	1.163.400	937.830 oggetto di Intesa Stato-Regione (+83.000 stralciati da MP VVFF = 1.020.830)
		Superfici pavimentate (mq)	258.160	393.145 airside
		Posti auto	8.503	8.270

* I volumi relativi ad impianti tecnologici non sono stati computati in entrambi i piani di sviluppo, così come gli interventi localizzati in Comune di Caldera di Reno (29.400 mc).

Si rileva pertanto che in termini strettamente volumetrici, considerata l'entità degli incrementi, non sono previste consistenti variazioni che attengono piuttosto alla loro diversa funzione (rispetto al MP2023 l'incremento dei volumi destinati a parcheggio è pari a circa 184.470 mc) e localizzazione sul territorio concentrando le attività a ridosso del terminal esistente, fermo restando che le valutazioni circa il dimensionamento degli spazi necessari per l'adeguamento e lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale sono attribuibili alla Società di gestione d'intesa con ENAC.

Nella tabella che segue si riportano le consistenze indicate nella Relazione dal proponente per cui si osserva che al fine di valutare l'effettiva diminuzione dei volumi previsti, in riferimento ai criteri precedentemente descritti, occorre che vengano indicati i dati disaggregati, ovvero di ciascuno degli interventi (eventualmente anche per le SUL).

Tabella 78: sintesi consistenze edilizie esistenti e confronto con il masterplan vigente

	PSA VIGENTE AUTORIZZATO	AGGIORNAMENTO PSA PROPOSTO
CONFRONTO CONSISTENZE EDLIZIE PSA VIGENTE E AGGIORNAMENTO PSA	ORIZZONTE 2023	ORIZZONTE 2030
VOLUMETRIE (MC incrementali)	+1.316.390	+1.192.800
PAVIMENTAZIONI AIRSIDE: piazze + raccordi (MQ incrementali)	+ 300.960	+ 258.160

Osservazioni in merito agli aspetti urbanistico-edilizi

Pur prevedendo una riduzione delle aree interessate dalle trasformazioni e degli interventi infrastrutturali necessari, il Piano di sviluppo 2016-2030 presenta rilevanti modifiche al masterplan 2009-2023 già oggetto di decreto d'Intesa Stato-Regione nel 2015, comportando una diversa localizzazione delle funzioni previste - che peraltro vengono ampliate - oltre che un'estensione del periodo di attuazione degli interventi e il conseguente incremento del numero di passeggeri stimati al 2030. Si ritiene che il piano in oggetto non possa essere ritenuto conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali, nè coerente con i contenuti dell'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008 sia per quanto riguarda l'Allegato II (Schema d'assetto del Polo funzionale) sia in riferimento all'Allegato I (e il relativo sistema di accessibilità), anche in relazione al mutato quadro infrastrutturale dovuto all'intervenuta sottoscrizione dell'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna che pone a carico di ASPI il completamento dell'Intermedia di pianura il cui tratto - compreso tra Calderara e Trebbo - era precedentemente a carico delle attività Integrative e Complementari ammesse dall'AT2008.

Per le considerazioni sopra esposte ed in relazione alla prescrizione n. 7 del Decreto d'Intesa Stato-Regione, si ritiene pertanto che a conclusione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA in corso - fatta salva la necessità di sottoporre il Piano a VIA in base a quelle che saranno le determinazioni del competente Ministero - debba essere nuovamente avviato il procedimento ministeriale di localizzazione degli interventi ai sensi del DPR 383/1994 e smi e che, contestualmente alle verifiche di carattere ambientale, debba essere aggiornato l'Accordo Territoriale (e relativi allegati) sottoscritto nel 2008.

Si ritiene infine debba essere il MIT, nella successiva fase di approvazione del MP2030, a valutare l'interesse statale della struttura ricettiva prevista, ovvero definire il procedimento idoneo per la sua autorizzazione.

Parallelamente agli interventi previsti nelle diverse fasi di attuazione del MP2030, risulta opportuno distinguere negli elaborati grafici (Tavv. 11 e 13) l'attuazione della fascia boscata quale intervento di compensazione in relazione alle tipologie previste, ovvero:

- impianti vegetazionali (bosco) per cui è stato condiviso il progetto definitivo con gli Enti interessati e per cui deve essere avviata la fase di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- colture energetiche per cui deve essere definito il business plan al fine di avviare/concludere accordi con i proprietari delle aree agricole;

ferma restando la realizzazione complessiva di tale intervento entro il 2023, come previsto dall'articolo 3, azione 1, dell'ATD-air sottoscritto in recepimento delle prescrizioni derivanti dal Decreto di VIA.

Circa le consistenze indicate nella Relazione dal proponente ed in riferimento ai criteri precedentemente descritti, si osserva che al fine di valutare l'effettiva diminuzione dei volumi previsti rispetto al MP2023 approvato in sede di Conferenza di servizi ministeriale gli stessi dovrebbero essere indicati in forma disaggregata (analogamente per le SUL).

Per le successive fasi autorizzative si chiede inoltre di indicare:

- le aree in concessione ad AdB, ovvero il complesso delle aree su cui insistono le previsioni del Masterplan ed eventualmente l'area di sedime aeroportuale/recinzione (es. Enti di Stato a nord si ritengono compresi nell'ambito del MP ancorchè localizzati fuori dal sedime aeroportuale/recinzione);
- il perimetro delle aree interessate dal Masterplan in maniera univoca;
- le particelle catastali interessate dalle previsioni e il relativo titolo a intervenire;
- quali sono gli interventi previsti sull'edificio di via della Salute 9/1 – al di fuori del perimetro del MP2030 (edificio arancione).

Nella Relazione tecnica, in linea generale, si chiede di aggiornare i riferimenti agli strumenti urbanistici comunali (Prg/Psc).

3.2 Osservazioni in merito agli aspetti di mobilità

Lo studio di mobilità presentato non risulta essere sufficientemente approfondito, ai fini di una adeguata valutazione trasportistica, in quanto non sono stati presentati i dati puntuali dai quali sono stati ricavati i grafici presenti nell'elaborato "*Modello di trasporto*", né sono state precisate le modalità di analisi dello studio trasportistico sulla viabilità pubblica.

Si osserva pertanto in merito alla necessità di precisare quali elementi siano stati inseriti nello scenario infrastrutturale utilizzato per le verifiche trasportistiche impiegate per realizzare i grafici di cui sopra in quanto, rispetto alle simulazioni effettuate nella precedente VIA, si ritiene opportuno che vengano tenute in conto alcune opere previste o già realizzate.

Infatti nelle premesse dello studio a pag. 39 si parla del "Passante di mezzo" ma non viene esplicitato, per i vari scenari, quali infrastrutture stradali siano state utilizzate per le simulazioni riportate nel documento "*Modello di trasporto*". Pertanto occorre chiarire se l'offerta di trasporto utilizzata per i vari

scenari sia la stessa già utilizzata per i precedenti studi o se sia riferita ad una rete stradale attuale; inoltre i flussogrammi riportano solo gli indici di saturazione, mentre mancano i flussogrammi con i valori assoluti e le reti di differenza tra le varie ipotesi. Oltre a ciò si rileva che non sono state affrontate le eventuali criticità dei nodi stradali di adduzione al complesso aeroportuale, né definite le misure di adeguamento infrastrutturale atte a mitigare gli incrementi di traffico. Dai pochi grafici presentati si rileva come nodo critico la rotatoria a due livelli posta all'ingresso dell'Aerostazione (in corrispondenza dello svincolo 4 bis della Tangenziale), in merito al quale si ritiene opportuno eseguire una analisi attraverso una microsimulazione al fine di verificarne il funzionamento.

Si prende atto di quanto riportato nella "*Relazione Tecnica*" (da pag. 63 a pag. 73) nella quale viene spiegata la metodologia utilizzata per ricavare le varie matrici di domanda dei diversi scenari da applicare al macro-modello di simulazione del traffico, nonché la specifica riportata a pag. 72 in merito alla ripartizione modale. Su tale analisi, tuttavia, si precisa che l'avvio del People Mover è previsto già dal 2019 (e non dal 2020 come riportato in relazione), inoltre risulta opportuno aggiornare la ripartizione modale dei passeggeri tenendo conto anche dell'eventuale modifica sulla modalità di accesso all'aeroporto indotta dalle nuove opere previste dagli strumenti attuativi vigenti o in corso di attuazione. A tal riguardo si evidenzia che è attualmente in corso di redazione il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna Metropolitana. Pertanto in tale ambito saranno valutate misure e soluzioni per favorire l'accesso all'aerostazione anche mediante mezzi diversi dall'auto privata e dal People Mover (nel rispetto della convenzione in essere con Marconi Express), in modo da aumentare la ripartizione modale a favore dell'uso del trasporto pubblico e di altre forme di mobilità condivisa (car e bike sharing) per assorbire l'aumento di traffico passeggeri previsto. Vanno inoltre implementati i collegamenti ciclabili, soprattutto per favorire la mobilità in bicicletta degli addetti dell'area aeroportuale.

Ulteriore aspetto molto rilevante è il notevole aumento previsto per la movimentazione delle merci, in merito al quale occorre un'analisi più approfondita soprattutto in relazione anche alla modalità di accesso al Polo Cargo e con una verifica puntuale sul carico indotto sulla viabilità comunale interessata da tali spostamenti (in particolare su via della Fornace, via Salute, via Commenda) e prevedendo anche, a carico di Aeroporto di Bologna, gli interventi necessari a garantire un'efficace e sicura circolazione sulla rete viaria interessata da tali movimenti.

Occorre infine verificare gli impegni assunti con i precedenti Accordi sottoscritti tra le parti in merito agli interventi previsti sul territorio comunale e sulla rete di mobilità interessata dall'indotto dello sviluppo dell'Aeroporto.

Accessibilità

Si constata che gli elaborati non rappresentano interventi sulla viabilità a carico di AdB.

In esito all'ultimo incontro del tavolo tecnico (11 ottobre 2017) per l'attualizzazione dell'AT2008 coordinato dalla Città Metropolitana di Bologna, alla presenza dei soli rappresentanti degli Enti locali, erano state definite le seguenti azioni:

- sollecito all'istituzione mobility manager (al fine di individuare soluzioni per addetti);
- realizzazione di una parte del percorso ciclabile su via Triumvirato e previsione di un nuovo tratto verso Lippo;

- porre a carico di AdB la connessione con l'Intermedia (tratto a carico di ASPI in relazione all'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale) mediante l'allargamento di via San Vitalino (Calderara doveva verificare fattibilità tecnica e costi);
- verificare se sostenibile la scelta di non prevedere l'adeguamento di via dell'Aeroporto/Fornace poichè non viene realizzato il nuovo terminal;
- analogo verifica per via della Salute (l'aera cargo non viene più ampliata fuori dal sedime attuale);
- dovrebbe essere dimostrato che gli interventi previsti dal passante di mezzo (uscita 4) sono sufficienti al 2030, ovvero dimostrare la necessità di un casello dedicato (eventualmente a carico di AdB).

Si osserva che tali aspetti non sono stati trattati nella documentazione presentata, quando invece risultano fondamentali per verificare la sostenibilità territoriale del Masterplan.

Alla luce del mutato assetto infrastrutturale e del nuovo MP proposto, si chiede di individuare e specificare quali impegni, tra quelli contenuti nei precedenti Accordi sottoscritti, devono essere previsti a carico di Aeroporto di Bologna.

Il sistema dei parcheggi

L'attuale sistema dei parcheggi è rappresentato nella tabella seguente tratta dalla Relazione tecnica presentata.

Tabella 65: offerta posti auto esistente

PARCHEGGI PASSEGGERI incluso autonoleggi	2016	
	N. STALLI	SITO
P1	652	INTERNO SEDIME
P2	1.368	INTERNO SEDIME
P3	1.445	INTERNO SEDIME
Parceggio Express	146	INTERNO SEDIME
Parceggio Express Premium	89	INTERNO SEDIME
P4	2.100	ESTERNO SEDIME
Parceggio autostrade (P5)	250	ESTERNO SEDIME
TOTALE POSTI AUTO PASSEGGERI incluso autonoleggi	6.050	
PARCHEGGI RISERVATI ALLO STAFF		
Parceggio Staff Est 1	310	INTERNO SEDIME
Parceggio Staff Est 2	51	INTERNO SEDIME
Parceggio palazzina direzionale	55	INTERNO SEDIME
Parceggio Varco Ovest	380	ESTERNO SEDIME
TOTALE POSTI AUTO STAFF	796	

Nella tabella di cui sopra viene dichiarato che il numero di parcheggi fuori sedime aeroportuale è pari a 2.730 pa. I parcheggi estra sedime sono costituiti dal P4 e dal P5; considerato che il P4 (ex acquaparco) ha una capacità di 2.100 posti si deduce che il P5, per cui è in corso lo screening di competenza comunale, avrebbe una capacità di 630 pa anziché i 370 previsti. Si osserva pertanto una incongruenza rispetto allo stato reale delle cose.

In ogni caso il fabbisogno di parcheggi è considerato soddisfatto dalle strutture previste in area di sedime e dal P4 di via della Fornace, pertanto il P5 di via dell'Aeroporto viene considerato non strumentale all'attività aeronautica, quindi non è compreso nel sedime aeroportuale.

Per la situazione futura viene stimato quanto segue:

Posti auto	2020	2025	2030
Fabbisogno	7.195	7.670	7.946
Offerta	8.275	7.808	8.503

In relazione al ruolo dell'infrastruttura aeroportuale si ritiene utile una verifica del dimensionamento dell'offerta di parcheggi effettuato dal proponente al fine di governare gli impatti sul territorio e le criticità che sono state recentemente rappresentate e analizzate nell'ambito del Tavolo tecnico-istituzionale sui parcheggi nell'intorno aeroportuale.

3.3 Osservazioni in merito agli aspetti ambientali

Rumore

In analogia a quanto elaborato per la procedura di VIA, le valutazioni acustiche sono state elaborate ad una doppia scala:

- la prima ha valutato le ricadute acustiche indotte dalla movimentazione aerea e dalla sua evoluzione nei tre orizzonti temporali del Masterplan verificando, per ciascuno di essi, il rispetto dei limiti LVA stabiliti dalla normativa per il rumore aeroportuale (DM 31.10.1997);
- la seconda ha considerato il contributo della movimentazione aerea in termini di LAeq diurno e notturno, in sinergia con le altre sorgenti infrastrutturali presenti sul territorio (strade, ferrovie), al fine di verificare il superamento dei limiti della Classificazione acustica per i ricettori esterni all'intorno aeroportuale.

Per la simulazione del clima acustico afferente il rumore da traffico veicolare, sono stati utilizzati i dati di traffico desunti dallo studio della mobilità. Per il rumore ferroviario è stata specificata la fonte dei dati (studi dei corridoi TEN-T), senza però fornire i dati inseriti nel modello previsionale. Per il rumore aeroportuale sono stati considerati i dati di traffico aereo e di rumore rilevati nel 2015, in base ai quali è stato tarato il modello previsionale INM.

Le simulazioni acustiche per gli scenari futuri sono state aggiornate, rispetto al SIA predisposto per la procedura di VIA ministeriale, tenendo conto del nuovo trend di traffico aereo (in diminuzione) e delle modifiche generate dall'entrata in esercizio del nuovo sistema di atterraggio strumentale ILS per pista 30 (che ha portato ad un incremento degli atterraggi lato città).

Gli esiti delle simulazioni acustiche hanno evidenziato:

- in riferimento ai limiti LVA, la compatibilità acustica del rumore aeroportuale per tutti gli scenari considerati, sia pure con incremento negli scenari futuri per l'incremento dei movimenti aerei;
- in merito ai limiti della Classificazione acustica per i ricettori esterni all'intorno aeroportuale, la situazione più critica si evidenzia per le prime classi acustiche, caratterizzate già allo stato attuale da una situazione di superamento dei limiti e sulle quali l'incremento dei voli porterà ad un ulteriore peggioramento della problematica.

Su quest'ultimo punto, nello studio viene evidenziato che tali superamenti, già rilevati nell'ambito della procedura di VIA relativa al Masterplan 2023, nell'ambito della revisione del presente MP saranno ridimensionati in funzione del minor incremento di movimenti aerei stimato per gli scenari futuri.

Confrontando i dati di rumore calcolati nell'ambito del MP2023 con quelli riportati nel presente MP, si osserva un'apparente incongruenza nella ricostruzione del clima acustico attuale. Infatti, a fronte di un incremento di circa 1 dBA del livello LVA registrato dal 2009 (anno di riferimento dello stato attuale assunto nel MP2023), al 2015 (anno di riferimento dello stato attuale per il MP2030), i livelli diurni/notturni dei rispettivi stati attuali presentano degli andamenti non corrispondenti, con una diminuzione di circa 2 dBA del LAeq diurno ed un aumento di quello notturno di circa 1 dBA. Presumibilmente tale diverso comportamento deriva da una diversa assegnazione dei movimenti aerei alle diverse fasce orarie considerate, ma si chiede di darne conferma.

Per quanto riguarda la simulazione delle altre sorgenti infrastrutturali, non è chiaro come sia stata eseguita la loro modellazione dato che, contrariamente a quanto effettuato per la sorgente aeroportuale, non sono riportate né nuove misure acustiche per l'aggiornamento del clima acustico attuale, né dimostrata la taratura del modello. Nel caso fosse stato riutilizzato il modello predisposto nell'ambito della precedente procedura di VIA, sarebbe stato opportuno ripetere alcune misure al fine di confermare se il clima acustico ricostruito modellisticamente è tuttora attuale.

Le simulazioni degli scenari futuri non hanno considerato il progetto di ampliamento dell'A14 (il cosiddetto "Passante di Bologna"), attualmente oggetto di procedura di VIA ministeriale, che la realizzazione di barriere acustiche volte a migliorare il clima acustico per i ricettori presenti lungo il tracciato autostradale. In ragione di tale miglioramento, il contributo del rumore aeroportuale per i ricettori ubicati in tali aree potrebbe presentare un "peso acustico" maggiore rispetto a quanto simulato. Sarebbe stato quindi più corretto, al fine di dare una lettura più rispondente all'assetto infrastrutturale futuro, che le valutazioni acustiche avessero considerato anche la realizzazione di tale progetto e delle relative mitigazioni.

Si osserva che non sono stati esplicitati i dati di input utilizzati per le simulazioni acustiche relative alle sorgenti stradali e ferroviarie (flussi veicolari diurni/notturni, velocità di percorrenza, composizione del parco mezzi, ecc.).

A prescindere dalle osservazioni sopra riportate, che afferiscono questioni e chiarimenti prettamente modellistici, i risultati forniti nello studio confermano quanto già era stato valutato nell'ambito della procedura di VIA.

L'impatto acustico dell'aeroporto riguarda un'ampia area abitata della città e questo ha sempre generato una importante attenzione sul tema da parte dei singoli cittadini e di gruppi e comitati organizzati che promuovono la compatibilità dell'Aeroporto con la città. Il Quartiere organizza periodicamente incontri e sedute aperte del Consiglio di Quartiere per mantenere aperto un canale di confronto fra i residenti e gli attori interessati alla gestione dell'infrastruttura e del traffico aereo.

Sebbene gli sviluppi degli ultimi anni nella gestione del traffico aereo e nella tecnologia degli aeromobili hanno consentito, a fronte di un aumento dell'attività aeroportuale, di contenere il rumore prodotto entro i limiti di legge, permane una diffusa condizione di disagio generato dall'attività aeroportuale e dal relativo impatto acustico che i cittadini manifestano sovente.

L'incremento dei voli comporta un peggioramento del clima acustico per i ricettori sensibili, la cui quasi totalità si trova in sofferenza acustica già nello stato attuale e per alcuni dei quali il rumore aeroportuale risulta essere la fonte di rumore dominante (ricettori 53, 55, 58, 61, 65, 70 e 71). A fronte di tali impatti,

nell'ambito della procedura di VIA era prescritta (punto C-6.4 del Decreto di VIA) l'effettuazione di monitoraggi acustici per i ricettori esterni all'intorno aeroportuale in cui era stimato il superamento dei limiti della Classificazione acustica comunale, al fine di verificare l'effettiva criticità e valutare ulteriori strategie di mitigazione. Tali monitoraggi non hanno ancora avuto luogo e, pertanto, si rinnova la loro necessità al fine di verificare l'effettivo stato di inquinamento acustico per tali ricettori (sostanzialmente le prime classi) e valutare la necessità di approntare, laddove il superamento è indotto prevalentemente dalla sorgente aeronautica, ulteriori strategie di mitigazione e/o degli interventi diretti al ricettore (previa verifica del clima acustico interno).

Nel merito dell'utilizzo delle piste aeroportuali, si prende atto che, a valle della procedura di VIA, è stato installato ed attivato il sistema di atterraggio strumentale ILS per pista 30, nonché emanati dei notam che hanno regolamentato la movimentazione aerea in periodo notturno (limitando i decolli e gli atterraggi lato città, fatto salvo esigenze legate alla sicurezza del volo, ecc.).

In riferimento al disagio indotto dalla movimentazione aerea sulla popolazione, si da evidenza che le segnalazioni dei cittadini sono prevalentemente legate alla forte movimentazione nelle ore più sensibili del periodo diurno, ossia le prime ore del mattino (6.00÷7.00) e quelle serali (19.00÷23.00). Si richiede di valutare la possibilità, per tali fasce orarie e nell'ambito dei lavori della Commissione aeroportuale (presieduta da Enac, che è anche proponente della procedura in oggetto), di predisporre dei notam per limitare l'utilizzo della pista 12 per i decolli in tali fasce orarie.

Fra le prescrizioni contenute nel DECVIA, si osserva in particolare che non sono state rispettate le seguenti:

- convocazione da parte di ENAC della Commissione Aeroportuale almeno tre volte l'anno (prescrizione A5.1 come modificata nel 2014);
- contenere il numero dei decolli verso Bologna entro la percentuale del 61% (prescrizione C5.3 come modificata nel 2014);
- sottoscrizione di un protocollo fra ENAV ed ENAC per individuare modalità di gestione delle direttrici (prescrizione C6.2 del Decreto di VIA);
- effettuazione di monitoraggi acustici al fine di individuare eventuali ulteriori strategie di mitigazione acustica (prescrizione C6.4 del Decreto di VIA).

In conclusione quindi si segnala come a fronte di un impatto acustico diffuso e significativo dell'infrastruttura sulla città il recepimento di alcune prescrizioni significative del Decreto di VIA, in particolare per quanto di competenza di ENAC sia avvenuto in modo parziale o non sia avvenuto. Si ritiene necessario un approfondimento più circostanziato sull'attuazione delle prescrizioni rispetto alla documentazione presentata.

Atmosfera

Il nuovo MP stima al 2030 nello scenario di base, 11.900.000 passeggeri, con incremento rispetto all'attuale di circa 3.000.000 di unità; per quanto riguarda le merci, a fronte degli attuali 4,4 mln di tonnellate/anno, vengono stimate 5,7 mln di tonnellate/anno, con un incremento pari a 1,3 mln di tonnellate.

Il carico emissivo legato al numero di passeggeri e merci afferenti alla struttura subirà dunque un netto aumento, considerato anche che il trasporto si svolgerà prevalentemente su gomma: le stime legate

all'utilizzo del trasporto pubblico (People Mover) si attestano sul 17.3% nel 2020, 19.1% nel 2025 e 19.3% nel 2030, e sono pressoché invariate rispetto a quanto stimato nel Masterplan 2023.

Si è invece verificato un leggero decremento dei velivoli rispetto a quanto stimato nel Masterplan 2023, anche se i nuovi scenari al 2030 vedono un incremento dei velivoli rispetto allo scenario attuale, passando dagli attuali 60.000 circa agli 83.000 circa previsti per il 2030.

Il bilancio emissivo fornito suddivide i contributi legati al traffico stradale ed a quello aeroportuale, senza distinzione tra i diversi scenari elencati.

Il parco veicolare che compone il bilancio emissivo viene descritto nella sua evoluzione dal 2015 al 2025 ed al 2030, senza però fornire dettagli sulla tipologia dei veicoli e sulla cilindrata.

Le stime eseguite mostrano una riduzione delle emissioni legata al rinnovo del parco circolante, ma non è specificato su quali basi viene caratterizzato il parco auto circolante al 2030, non è fornita una stima del numero dei veicoli/giorni e veicoli/anno afferenti all'infrastruttura (anche se ne viene stimato un incremento), e non sono fornite stime legate a scenari più cautelativi che non contemplino un completo rinnovo del parco auto.

Non è inoltre stata svolta la verifica di coerenza con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020).

Per quello che invece riguarda lo scenario emissivo delle sorgenti aeronautiche, viene previsto un aumento del carico emissivo fra lo scenario al 2018 e quello al 2025 di circa l'11% per l'inquinante NOx e di circa il 12% per l'inquinante PM10. Gli scenari emissivi al 2018 del Masterplan 2023 sono gli stessi dello scenario emissivo al 2015 del Masterplan 2030. Lo scenario al 2023, invece, prevede un carico emissivo inferiore rispetto a quello al 2025 dello studio oggetto di analisi. Viene dunque confermato un trend emissivo crescente per gli scenari futuri.

Nelle analisi presentate viene stimato un contributo minimo delle attività aeroportuali (a livello sia di emissione sia di concentrazione) nella produzione e concentrazioni di inquinanti rispetto alla fonte stradale. Le mappe di concentrazione modellizzate mettono infatti in luce criticità lungo l'asse tangenziale/autostrada e non nell'area del sedime aeroportuale.

Tenuto tuttavia conto dell'incremento dei veicoli afferenti all'infrastruttura, come sopra descritto, non si può considerare il traffico come sorgente avulsa dall'infrastruttura stessa.

Inoltre, per quello che riguarda le concentrazioni stimate di NO2 nello scenario attuale ed in quelli futuri, si evince un ruolo dell'aeroporto nell'aumento delle concentrazioni nelle aree abitate più prossime all'infrastruttura.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che le misure di mitigazione e compensazione previste dalla VIA vigente ai punti C5.1 e C5.2 e dagli Accordi Territoriali del 2008 e del 2015 debbano tutte essere realizzate entro l'orizzonte temporale del 2023.

Visti inoltre gli incrementi emissivi stimati dovuti al traffico passeggeri e merci, andrebbero previste ulteriori misure di mitigazione e compensazione che non sono individuate nello studio presentato.

Al fine di potere procedere con una analisi più puntuale del carico emissivo, andrebbero forniti i bilanci emissivi per i diversi scenari considerati, gli approfondimenti sulla stima sul ricambio dei veicoli con riferimento agli scenari del PAIR2020 ed il PRIT2025, i dati numerici con le categorie di veicoli (Euro I, II, ecc.), la loro tipologia (leggeri, commerciali e pesanti) e la cilindrata, ed i dati relativi ai flussi di traffico giornalieri per i veicoli afferenti alla struttura.

Rischio Idraulico

L'aggiornamento del PSA 2016-2030 prevede una riduzione delle superfici di nuova impermeabilizzazione rispetto al PSA approvato, pertanto lo Studio ambientale presentato sostiene che l'impatto dovuto all'aggiornamento del Masterplan vigente non ha effetto negativo per quanto riguarda l'ambiente idrico, e viceversa la riduzione delle superfici impermeabilizzate comporta un miglioramento sotto questo punto di vista. Si afferma infatti che il modello di simulazione idraulica sviluppato nel 2015 ha verificato le condizioni progettuali relative al PSA vigente ed ha concluso che attualmente il sistema di smaltimento delle acque meteoriche di dilavamento dell'aeroporto, incentrato sul bacino di laminazione Cava Olmi e sul sistema di scarichi Fosso Cava e Fosso Fontana, presenta ancora una riserva di capacità:

- la Cava Olmi ha ancora una capacità residua di circa 10.500 m³;
- il sistema Fosso Cava e Fosso Fontana ha ancora una capacità residua di circa 2,2 m³/s (che corrisponde ad una superficie ancora pavimentabile pari a 135.000 m²).

Inoltre nel medesimo studio si conclude che il sistema fognario esistente è in grado di accettare le nuove portate derivanti dallo svuotamento dei sistemi di laminazione.

Pertanto i nuovi ampliamenti proposti dal Masterplan aeroportuale sfrutteranno tale capacità residua ed inseriranno nuovi bacini di laminazione intermedi in alcune aree. Gli incrementi di superfici impermeabilizzate, infatti, solo parzialmente possono essere assorbite dalla capacità residua del sistema fognario in quanto la loro posizione e l'altimetria delle aree non consente la connessione a gravità dei collettori:

- l'espansione a Nord non può raggiungere direttamente la Cava Olmi e pertanto il rispetto dell'invarianza idraulica deve essere raggiunto tramite la realizzazione di un invaso di 2500 m³ realizzato in prossimità dell'area stessa e di un fosso in terra in grado di accumulare circa 150 m³ realizzato attorno all'area che accoglierà l'edificio singolo a nord est;
- per l'area ad est, che sarà sede della nuova piazzola de-icing, verranno realizzate due vasche di laminazione interrato: una per le acque piovane del piatto de-icing destinate alla fognatura nera di Bologna di 500 m³ ed una per le acque piovane del piazzale aeromobili e della viabilità di servizio destinate alla fognatura mista di Calderara di Reno di 1000 m³.
- per l'area ad ovest, come per l'area a sud, la relazione indica che si può di fatto sfruttare il collettore esistente, in quanto lo stesso presenta ancora una capacità residua significativa, per veicolare le acque verso la vasca di laminazione della Cava Olmi e quindi successivamente verso il Fosso Fontana.

Non viene previsto di dover attivare nuovi scarichi rispetto a quelli esistenti, se non per le acque di dilavamento delle coperture e delle superfici pavimentate impiegate come parcheggio per i mezzi delle maestranze aeroportuali.

In merito a quanto presentato, si ricorda che lo studio idraulico del 2015 relativamente alle capacità residue del sistema fognario ha concluso che i collettori posti a sud-ovest hanno una significativa capacità residua. In particolare i collettori scatolari, posati recentemente, mostrano una capacità residua di circa 1.800 m³. Le criticità idrauliche maggiori sono invece localizzate nei collettori centrali e nella parte a est. Nello studio sono stati simulati gli scenari legati agli ampliamenti previsti nel Masterplan vigente, concludendo che gli incrementi di superfici impermeabili solo parzialmente possono essere assorbiti dalla capacità residua del sistema fognario e indicando che l'area ad ovest si sarebbe dovuta dotare di invasi di laminazione aggiuntivi rispetto all'esistente, mentre l'area a sud poteva sfruttare parte

della capacità residua delle tubazioni scatoari per laminare le portate, opportunamente integrata da invasi appositamente da realizzare.

Si osserva che pertanto che, sia per l'area sia che per l'area ovest, anche alla luce della variata area pavimentata rispetto al Masterplan vigente, non viene puntualmente precisato come si prevede di assolvere al principio di invarianza idraulica. Si evidenzia inoltre che i 3 invasi di laminazione proposti (per area nord ed est) non sono stati localizzati; sarebbe quindi opportuno presentare una tavola che rappresenti la localizzazione, anche se di massima, degli impianti.

Rischio alluvioni

Nello studio ambientale presentato non viene affrontata tale tematica e pertanto non viene data risposta a quanto richiesto dal Piano Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).

In relazione alle mappe di pericolosità del PGRA che individua l'area dell'Aeroporto come "aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti P2 e qualche area interessata da "alluvioni frequenti P3" occorre verificare e dare dimostrazione in merito al non aumento delle condizioni di pericolosità e rischio di alluvione rispetto alle condizioni esistenti.

Qualità acque di scarico

Dal punto di vista della qualità delle acque di scarico, viene indicato che l'adozione di ulteriori sistemi di trattamento, insieme a quelli già presenti nel sistema di collettamento, garantirà il mantenimento della situazione attuale.

Si prevede pertanto che:

- l'area a nord rimane sostanzialmente invariata nell'aggiornamento del PSA. Le acque di prima pioggia (primi 2,5 mm) di dilavamento dei piazzali adibiti allo stazionamento degli elicotteri verranno trattate e saranno immesse nel sistema fognario per le acque reflue, mentre le seconde piogge proseguiranno il loro percorso verso i sistemi di laminazione.

Come da Masterplan vigente, si ritiene invece che le acque di prima pioggia trattate e le acque di seconda pioggia debbano confluire nella rete interna che confluisce all'interno della Cava Olmi;

- l'area ad ovest, dove diminuisce l'area pavimentata rispetto al progetto del Masterplan vigente, le acque di prima pioggia pari a 2,5 mm generate dal dilavamento del piazzale aeromobili e dell'area dedicata ai depositi carburanti verranno immesse all'interno della rete di smaltimento interna dell'aeroporto dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione, mentre le acque di seconda pioggia verranno direttamente immesse nella rete interna dell'aeroporto recapitante nel bacino di laminazione Cava Olmi.

Come da Masterplan vigente, si ritiene che 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, debba 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;

- l'area a sud rappresenta l'area principalmente interessata dall'espansione delle infrastrutture previste dal PSA vigente e dal suo aggiornamento. Le acque di prima pioggia pari a 2,5 mm derivanti dal dilavamento delle nuove superfici pavimentate dell'area sud e relative ai nuovi piazzali per aeromobili

verranno trattate mediante impianti di sedimentazione e di disoleazione in idonee vasche e successivamente verranno immesse unitamente alle seconde piogge all'interno della rete aeroportuale;

- l'area ad est è sede di realizzazione della nuova piazzola per il de-icing. Il progetto non presenta difformità da quanto già previsto nel Masterplan vigente.

Relativamente alle prescrizioni contenute nel precedente Decreto di VIA si osserva che non sono state trattate le prescrizioni di cui ai punti:

- 7.9 - progetto di sistemazione della Cava Olmi nel rispetto dei volumi di invaso necessari al 2023 - 2030;

- 7.11 - consumi idrici, nel quale si prescriveva, anche sulla base del monitoraggio in essere, di presentare uno studio volto ad individuare possibili azioni di risparmio idrico (almeno per quanto riguarda il riutilizzo delle acque meteoriche non contaminate derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dei nuovi edifici)

Verde

Esaminati gli elaborati presentati, si evidenzia una generale carenza documentale; quanto depositato si riassume infatti nei tre layout rappresentanti le fasi di intervento, in cui le superfici relative alla fascia boscata sono indicate nella Fase 2 e Fase 3, e nel cronoprogramma con gli impegni economici, indicato nell'ultima pagina della relazione tecnica, in cui si fasizzano i costi per "opere di compensazione ambientale". Non sono indicate ulteriori informazioni.

Sulla scorta delle valutazioni già enunciate nella componente aria in cui si evidenziano incrementi emissivi non ben esplicitati, si ritiene che per una corretta valutazione ambientale siano necessari ulteriori approfondimenti, che serviranno anche a quantificare eventuali ulteriori mitigazioni e/o compensazioni.

In particolare, per la componente in oggetto si osserva che la documentazione è carente anche rispetto alla conferma degli impegni già presi in merito alle previsioni di realizzazioni degli interventi rispetto alle compensazioni e mitigazioni ambientali previste dalla procedura di VIA e rispetto agli altri Accordi del 2008 e del 2015 (territoriale e attuativo-D-AIR).

La relazione tecnica dello Studio Preliminare Ambientale ne conferma la realizzazione al 2023 (il quadro degli investimenti relativamente al complesso delle opere di compensazione ambientale, non distinguendo tra le diverse opere da realizzare, individua le cifre più consistenti tra il 2022 e il 2024). Si chiede pertanto di adeguare gli elaborati relativi alle fasi 2 e 3 in tal senso e di evidenziare le fasi di attuazione di tale intervento di compensazione in relazione alle tipologie previste (bosco1/culture energetiche2).

Inoltre si anticipa che la realizzazione delle opere compensative/mitigative già previste dovrà essere conclusa nella seconda fase (al 2023) in linea con gli impegni già presi, non ultimo anche nel rispetto degli obblighi già consolidati con i privati che realizzeranno porzioni delle opere (ad esempio Fascia Boscata nella Cava Cappellina).

Si osserva infine in merito alla necessità di esplicitare gli interventi già realizzati nel 2016 e 2017 e quelli da prevedere negli anni, peraltro già contabilizzati e ripartiti.

Campi elettromagnetici

Gli elementi previsti dal Masterplan 2030 che possono generare campi elettromagnetici sono costituiti da:

- edificio per la collocazione di una nuova cabina ENAV (intervento 16),
- polo tecnologico Est (intervento 23C) e cabina a servizio dell'ampliamento della parte est del terminal,
- spostamento cabina subconcessionari (intervento 23D),
- polo tecnologico Ovest (intervento 25).

Inoltre sono attualmente presenti nell'area aeroportuale:

- impianti dedicati alla telefonia mobile collocati sul parcheggio dell'aerostazione. L'attuale configurazione elettromagnetica autorizzata impone dei vincoli all'edificabilità delle aree poste di fronte all'attuale aerostazione.

Si evidenzia che nell'area ove il Masterplan prevede la realizzazione del nuovo hotel, la presenza di tali impianti pone un vincolo di edificabilità già a 2 m di quota dal suolo.

- 13 cabine MT/bt e numerose linee elettriche MT interrate.
- apparecchiature specifiche quali radar e impianti di assistenza alla navigazione aerea (VOR, DME e ILS) e impianti per le comunicazioni sia fissi sia mobili.

Nello Studio Preliminare Ambientale depositato viene riportato uno studio redatto sulla base della normativa specifica per la protezione delle persone "professionalmente esposte", e una tabella con l'indicazione dei valori "attualmente" misurati. Viene inoltre dichiarato che il piano di sviluppo non porterà ad un incremento di tali emissioni.

Dall'analisi della tabella si osserva che in alcuni punti di misura risultano valori superiori ai limiti previsti dalla normativa relativa all'esposizione della popolazione non professionalmente esposta. Infatti nel punto P4, essendo area ad alta frequentazione, il limite indicato dalla normativa (DPCM 8 luglio 2003 Art. 4) risulta l'obiettivo di qualità di 6 V/m; anche nei punti 33, 38, 55bis 37 non risulta chiara l'applicabilità della normativa relativa al personale professionalmente esposto. Infatti secondo la definizione data dalla Legge Quadro sulla protezione dai campi elettromagnetici all'art.2, comma 1, lettera f), *l'esposizione dei lavoratori è "ogni tipo di esposizione dei lavoratori e delle lavoratrici che, per la loro specifica attività lavorativa, sono esposti a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici". Sono quindi da intendersi esposizioni di carattere professionale quelle strettamente correlate e necessarie alle finalità del processo produttivo. Le esposizioni indebite/involontarie a sorgenti non correlate con la specifica attività dei lavoratori che ricadono sotto la gestione del datore di lavoro, devono essere eliminate o ricondotte entro le restrizioni previste dalla normativa vigente per la tutela della popolazione così come le esposizioni a CEM di lavoratori che si trovino ad operare in prossimità di sorgenti elettromagnetiche non correlate con la specifica attività svolta dai lavoratori, e che non ricadono sotto la gestione del datore di lavoro devono essere contenute, a carico dei gestori, entro i limiti vigenti per la tutela della popolazione.*

Si ritiene pertanto che la presenza di punti in cui vengono superati i limiti imposti dalla normativa necessiti di adeguati approfondimenti non presentati nella documentazione fornita. Dovrebbero inoltre essere meglio chiarite le modalità di misura seguite. Sarebbe infatti opportuno potere disporre di:

- una tavola di scala adeguata in cui vi sia l'indicazione di tutte le sorgenti di campo elettromagnetico, con una descrizione delle sorgenti in modo da identificare la loro tipologia e le caratteristiche emmissive (frequenza e potenza);
- una tavola di scala adeguata in cui vi sia l'indicazione dei punti di misura e una descrizione dettagliata delle aree in cui sono stati svolti i rilievi strumentali in modo da identificare quali sono le aree e le attività in cui è possibile applicare la normativa riguardante i lavoratori professionalmente esposti e quelle in cui applicare la normativa a tutela della popolazione esposta.

Relativamente agli elementi appartenenti alla rete elettrica (linee elettriche esistenti e di nuova realizzazione, cabine MT/bt esistenti e di nuova realizzazione), si evidenzia che non sono rappresentate nelle tavole le relative DPA associate, non consentendo dunque una valutazione nel merito.

Si evidenzia inoltre che sia non è stata valutata la compatibilità degli impianti tecnologici con gli edifici esistenti e con gli altri edifici di progetto.

Non è stata inoltre dimostrata la compatibilità del progetto presentato con i vincoli imposti sul territorio dagli apparati (sia a bassa sia ad alta frequenza) ad oggi esistenti e autorizzati.

Rispetto a quanto previsto dal decreto 29/2013 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il proponente non ha fornito quanto richiesto ai punti 9.1.1 – 9.1.7 e tuttora valide.

Energia

Il decreto di VIA prescrive, in sintesi, di rivedere i bilanci energetici di scenario prevedendo per i nuovi edifici l'applicazione delle misure di sostenibilità della Valsat del PSC e dei requisiti indicati al 2020 per gli edifici a consumo quasi zero, nonché la riduzione del 20% delle emissioni climalteranti rispetto all'anno base 1990 entro il 2020.

Nella documentazione è descritta la stima delle emissioni di CO₂ nello stato di fatto (anni 2015 e 2016) e al termine dello sviluppo degli impianti nelle tre fasi successive di sviluppo del Masterplan (2020, 2025 e 2030). La stima è riferita alle sole infrastrutture edilizie riscaldate e/o illuminate aeroportuali.

Le emissioni al 2030 sono stimate pari a 9.174 tCO₂/anno. Considerando l'incremento del numero di passeggeri pari a 4,4 milioni, il valore dell'indice di emissione specifiche per passeggero al 2030 è di 0,81, con un diminuzione rispetto al 2015 del 15,37%.

Nel precedente studio per il Masterplan 2009 – 2023 la volumetria riscaldata prevista al 2023 era stimata pari a circa 610.000 metri cubi (+148% rispetto allo stato di fatto nel 2009). Complessivamente l'incremento in valore assoluto delle emissioni di CO₂ equivalente nell'intero periodo considerato era stimato pari al 93%. Erano quindi calcolati gli andamenti di due diversi indici: la variazione nel periodo considerato (2009 - 2023) delle emissioni di CO₂ specifiche per unità di trasporto (UDT: un passeggero o 100 kg di merce) stimata (pari a -1%), e la variazione delle emissioni di CO₂ per mc di infrastruttura riscaldata (pari a - 22%). Infine era stimata una riduzione del 5,8 % delle emissioni di CO₂ da traffico stradale, previste al 2023 pari a 299.432 tCO₂/a per una quantità di UDT pari a 9.805.720 (+ 94% rispetto al 2009).

Si evidenzia che gli studi relativi al nuovo Piano di Sviluppo non contengono un aggiornamento del quadro programmatico di riferimento. In particolare non è stato considerato il Piano Energetico Regionale approvato nel 2017.

Diversamente dal precedente studio, non sembra che siano state valutate le emissioni derivanti da sorgenti mobili (aeromobili ecc.), né sono stimate le emissioni di CO₂ da traffico stradale connesso all'attività aeroportuale.

Si osserva che l'incremento di traffico previsto di passeggeri e merci per lo scenario base di circa 17.000.000 UDT porta a considerare una crescita delle emissioni da trasporti al 2030 pari a circa 400.000 tCO₂/anno. Si osserva ancora che nel calcolo delle emissioni allo stato attuale non è chiaro come sia stato calcolato il bilancio energetico relativo alla cogenerazione. In particolare non viene descritto come è impiegata l'energia termica cogenerata, e non è indicata l'efficienza complessiva del sistema ed il coefficiente di emissione specifico di CO₂ per l'energia elettrica cogenerata. Si rileva anche che la produzione elettrica cogenerata è inferiore agli obiettivi posti nel precedente studio al 2013. Si osserva infine che le riduzioni delle emissioni di CO₂ andrebbero riferite all'anno base 1990.

Si richiede quindi di considerare nel nuovo studio oltre ai consumi relativi alle infrastrutture edili anche quelli relativi alla logistica aeroportuale (aeromobili ecc.) ed i consumi da traffico di passeggeri e merci indotti dall'intervento in oggetto.

4 Conclusioni

A conclusione di quanto sopra esposto, si ritiene che il Piano di sviluppo aeroportuale 2016-2030 non abbia indagato in modo adeguato la possibile insorgenza di impatti ambientali significativi che devono essere affrontati in opportuni documenti integrativi.

In assenza di tali indispensabili integrazioni e della richiesta del proponente, ai sensi del comma 8 dell'art. 19 del DLgs 152/06, di specificare, da parte del competente Ministero, le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, si ritiene che il Piano di Sviluppo aeroportuale 2016-2030, debba essere sottoposto alla procedura di VIA.

Prog. n. 1/2018
Adottato il: 03/01/2018
Esecutivo dal: 03/01/2018

PG.N. 469663/2017



Comune di Bologna
Ambiente e Energia

OGGETTO: DOCUMENTO ISTRUTTORIO IN MERITO ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA DEL PROGETTO AEROPORTO DI BOLOGNA AGGIORNAMENTO MASTERPLAN 2016-2030.

LA GIUNTA

Premesso che:

- Il 15 luglio 2008 è stato sottoscritto l'Accordo Territoriale per il Polo funzionale Aeroporto, Accordo che stabilisce le politiche urbanistiche e territoriali per la crescita del Polo funzionale, assumendo il Piano di Sviluppo Aeroportuale come riferimento per la definizione dell'ambito territoriale interessato, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto contenuto nel PTCP e che, inoltre, costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione strutturale ed operativa dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno;
- Il 25 febbraio 2013 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso il Decreto di VIA relativo al "Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna" (DVA-DEC-2013-000029 del 25/2/2013);
- Il 3 luglio 2014 tale Decreto è stato modificato con DM 0000183;
- Il 24 giugno 2015 è stato sottoscritto l' "Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi per la definizione degli interventi di compensazione ambientale relativi alla prescrizione A.1 del decreto di VIA" (Accordo D-Air);
- l'11 novembre 2015, con Decreto d'Intesa Stato-Regione, si è conclusa la conferenza dei servizi di cui all'art. 81 DPR 616/77, modificato dall'art. 4 DPR 383/94, ai sensi e per gli effetti della L. 351/95, per l'approvazione del "Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2009-2023" ad oggi vigente;

Considerato che:

- Il 15/11/2017, con nota acquisita agli atti con prot. 26845/DVA del 20/11/2017, ENAC ha presentato al Ministero dell'Ambiente (MATTM) istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., relativa al progetto "Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030" che

apporta modifiche al suddetto Masterplan 2009-2023;

- Il 27/11/2017, con PG 430373/2017, il Comune di Bologna ha provveduto all'avviso di deposito del progetto presso l'Albo Pretorio, nonché sul sito web, dandone notizia ai Quartieri interessati;

- le differenze fra l' "aggiornamento Masterplan 2016-2030" ed il "Masterplan 2009-2023" vigente riguardano principalmente:

- l'estensione al 2030 (dal 2023 precedente) del periodo di attuazione del Piano, giustificata da diverse previsioni di crescita del traffico aereo, rispetto alle quali si prevede di raggiungere i movimenti previsti (circa 83.000) al 2030 (e non al 2023);

- il riposizionamento spaziale di alcuni interventi infrastrutturali (nuovo molo partenze, parcheggio multipiano, nuova caserma VVF, ecc.);

- la revisione del cronoprogramma temporale di realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti, coerentemente alla sopracitata estensione temporale del Piano;

- lo sviluppo dell'aerostazione attuale, al posto della realizzazione di una nuova aerostazione, secondo una configurazione più compatta che massimizza l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e ne espande la capacità con una serie di interventi puntuali;

Considerato, inoltre, che:

- la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA prevede che l'autorità competente (MATTM) acquisisca e valuti tutta la documentazione presentata, le osservazioni e, nel caso dei progetti di competenza dello Stato come quello in esame, il parere delle Regioni interessate;

- la Regione Emilia-Romagna, al fine di valutare il progetto ed esprimere parere all'autorità competente, ha convocato una riunione svoltasi in data 22/12/2017;

- il settore competente all'interno dell'Amministrazione comunale per le procedure di VIA è il Settore Ambiente e Energia;

- al fine di istruire la documentazione e per condividere all'interno dell'Amministrazione comunale il contributo richiesto dalla Regione Emilia-Romagna per la predisposizione del parere regionale di competenza, l'Ufficio VIA del Settore Ambiente e Energia ha convocato due incontri con gli uffici ed i Settori interessati, svoltisi in data 7/12/2017 e 14/12/2017;

Tenuto conto che:

- sono pervenuti note e contributi (agli atti del Settore) da parte dei Settori comunali coinvolti, in particolare:

- Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture (PG 469556/2017)
- Settore Piani e Progetti Urbanistici (PG 469576/2017)
- Area Benessere di Comunità (PG 469644/2017)

- l'istruttoria svolta sulla documentazione depositata ha preso in esame i seguenti temi: aspetti urbanistico-edilizi, mobilità, rumore, atmosfera, rischio idraulico, rischio alluvioni, qualità acque di scarico, verde, campi elettromagnetici, energia;

- in base all'esito dell'istruttoria, risulta opportuno richiedere integrazioni alla

documentazione presentata e, pertanto, il documento redatto, da inviare come osservazione del Comune di Bologna al Ministero dell'Ambiente e come parere alla Regione Emilia-Romagna, contiene considerazioni e richieste di integrazioni che dovranno essere sviluppate per potere valutare compiutamente la documentazione presentata;

Visto il documento istruttorio con relative osservazioni e richieste di integrazione, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

Valutata l'opportunità di dichiarare il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi del D.Lgs. 267/2000 al fine di consentire in tempi celeri la definizione dell'iter previsto dalle vigenti normative;

Dato atto che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economica-finanziaria o sul patrimonio dell'ente;

Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Ambiente e Energia e della dichiarazione del Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie che il parere in ordine alla regolarità contabile non è dovuto;

Visto il Decreto Legislativo 152/2006 e smi;

Su proposta del Settore Ambiente ed Energia, congiuntamente al Dipartimento Riqualficazione Urbana;

A voti unanimi e palesi;

DELIBERA

1. DI APPROVARE il documento istruttorio con relative osservazioni e richieste di integrazioni, predisposto da parte del Settore Ambiente e Energia, formulato anche sulla base dei contributi ricevuti dagli altri Settori dell'Amministrazione comunale coinvolti, ed espresso in merito al progetto "Aeroporto di Bologna - Aggiornamento Masterplan 2016-2030" presentato da ENAC, come risulta da documento allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

2. DI DARE ATTO che ai sensi di quanto previsto dall'art.19 del DLgs 152/06 e smi la presente deliberazione con il relativo documento allegato saranno inoltrati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed alla Regione Emilia Romagna quali osservazioni del Comune di Bologna ed alla Regione Emilia Romagna quale contributo per la formulazione del parere di competenza.

Infine con votazione separata all'unanimità

DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

Il Capo Dipartimento
Marika Milani



Il Direttore del Settore
Roberto Diolaiti



MP Aeroporto 2017 osservazioni.pdf