



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Destinatari in allegato

IL DIRETTORE GENERALE

OGGETTO: [ID_VIP: 3797] Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030. Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA. Richiesta integrazioni.

Con riferimento al procedimento richiamato in oggetto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato, con nota prot. n. 1032/CTVA 13/03/2018 che si allega (prot. n. 6055/DVA del 13/03/2018), la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta da codesto Ente.

In allegato alla presente, si trasmette pertanto la suddetta richiesta di integrazioni, chiedendo di voler provvedere a fornire la documentazione entro 45 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione, come stabilito dal D.Lgs. 152/2006 e ss. mm. ii.

Si trasmette inoltre la richiesta di integrazioni avanzata dalla Regione Emilia Romagna con nota n. 147724 del 1/03/2018 a cui la Commissione Tecnica VIA/VAS ha chiesto di dare riscontro.

Qualora necessario, prima della scadenza del termine si potrà inoltrare richiesta motivata di proroga dello stesso, che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma, in 3 copie in formato digitale predisposte secondo le Specifiche Tecniche definite dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, disponibili sul sito internet www.va.minambiente.it nella sezione "Dati e Strumenti" → "Specifiche Tecniche e Linee Guida".

Copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento.

Una volta acquisita la documentazione, la Commissione Tecnica VIA/VAS valuterà l'opportunità di richiedere al proponente di provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della stessa.

Il Direttore Generale

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Allegato:

prot. n. 6055/DVA del 13/03/2018

prot. n. 5103/DVA del 1/03/2018

ID Utente: 6893

ID Documento: DVA-D2-OCP-6893_2018-0057

Data stesura: 14/03/2018

✓ Resp. Sez.: Pieri C.
Ufficio: DVA-D2-OCP
Data: 14/03/2018

✓ Resp. Div.: Venditti A.
Ufficio: DVA-D2
Data: 14/03/2018

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Elenco indirizzi

ENAC
Direzione Centrale Vigilanza Tecnica
protocollo@pec.enac.gov.it

e p.c. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e
del Turismo
D.G. Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Regione Emilia Romagna
Direzione Generale cura del territorio e
dell'ambiente
Servizio valutazione impatto e promozione
sostenibilità ambientale
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Città Metropolitana di Bologna
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

Comune di Bologna
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Al Presidente della Commissione Tecnica
VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE

Alla Direzione Generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c.

Al Coordinatore della SVIA
Dott. Gaetano Bordone
SEDE

OGGETTO: [ID_VIP:3797] Verifica di assoggettabilità VIA - "Aeroporto di Bologna, aggiornamento Master Plan 2016 - 2030". Proponente: ENAC. Richiesta di integrazioni

Su richiesta del Coordinatore della Sottocommissione VIA, a seguito delle attività di analisi, di valutazione della documentazione presentata e delle riunioni con il Proponente del 01/03/2018, si ritiene necessario chiedere al Proponente gli approfondimenti, chiarimenti ed integrazioni di seguito indicati:

- 1- Precisare con efficaci elementi di valutazione le motivazioni che supportano la necessità dell'estensione dei tempi di attuazione del Mastre Plan 2009-2023 approvato con DM del 25/03/2013 e, sostenere che tale allungamento temporale del Master Plan al 2030, non determina nessun possibile impatto ambientale significativo;
- 2- Dettagliare in modo più approfondito le stime di traffico previste nel Master Plan 2016-2030 e comparandole con quelle precisate nel MasterPlan 2009-2023 specie esplicando i criteri adottati ed i fattori che delineano una notevole previsione in aumento dei passeggeri e di tonnellate di merci al 2030 rispetto al 2023 a fronte invece di una dichiarata riduzione dei movimenti aereo/anno;
- 3- Si richiede inoltre di fornire le integrazioni richieste:
 - a. dal Comune di Bologna con le osservazioni pubblicate sul sito del MATTM;
 - b. dalla Città Metropolitana di Bologna con le osservazioni pubblicate sul sito del MATTM;
 - c. dalla Regione Emilia Romagna con nota prot.n.147724 del 1/03/2018 (Allegato 1).

all: c.s.

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e
ss.mm.ii.)

ID Utente: 6770
ID Documento: CTVA-6770_2018-0007
Data stesura: 13/03/2018



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DOTT. VALERIO MARRONI

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/	/
DEL	/	/	/

Posta PEC

Spett.le **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

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

CTVIA VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

e p.c. **Città metropolitana di Bologna**
Servizio pianificazione territoriale
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

Comune di Bologna
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Comune di Calderara di Reno
comune.calderara@cert.provincia.bo.it

ARPAE Sez. Prov. Bologna e SAC
aobo@cert.arpa.emr.it

Ausl Distretto di Bologna
dsp@pec.ausl.bologna.it

Regione Emilia-Romagna
Servizio viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

Regione Emilia-Romagna
Servizio pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

Viale Della Fiera, 8
40127 Bologna

tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ministeriale relativa all'Aggiornamento del Masterplan 2016-2030 dell'Aeroporto di Bologna [ID_VIP: 3797] – Richiesta di integrazioni

In riferimento al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, il progetto di Aggiornamento del Masterplan 2016-2030 dell'Aeroporto di Bologna avviato in data 23 novembre 2017 consiste in un aggiornamento del precedente Piano di Sviluppo Aeroportuale 2009-2023, già sottoposto a procedura di VIA ministeriale, conclusa con Decreto di compatibilità ambientale n.29 del 25.02.2013, e successivamente approvato con Decreto di Intesa Stato-Regione nel 2015.

La regione Emilia-Romagna all'interno del procedimento di VIA ministeriale ha trasmesso il proprio parere positivo di compatibilità ambientale con DGR n. 1402/2012.

A seguito dell'esame della documentazione inviata dal proponente e in base ai contributi pervenuti e alle riunioni con le Amministrazioni locali interessate avvenute in data 22 dicembre 2017 e 12 gennaio 2018, a cui hanno partecipato la Città Metropolitana di Bologna, Ausl sezione di Bologna, Comune di Calderara di Reno, Comune di Bologna, Arpae oltre alla scrivente Regione Emilia Romagna nel seguito sono dettagliati gli approfondimenti e le integrazioni che si reputano necessarie per valutare compiutamente i potenziali impatti ambientali significativi e negativi e concorrere quindi alla decisione di assoggettabilità del progetto al procedimento di VIA, specificando nel caso anche le condizioni necessarie.

IN GENERALE

1. Sulla base delle osservazioni pervenute e del tenore delle richieste di integrazioni formulate si demanda al MATTM la decisione di sottoporre eventualmente a VIA il nuovo Masterplan 2016-2030;
2. è opportuno comunque che le richieste di approfondimento di seguito indicate siano utilizzate per 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 la sottoposizione del progetto alla procedura di VIA;
3. si ritiene necessario sviluppare una relazione di ottemperanza per effettuare una efficace e puntuale verifica rispetto alle prescrizioni e condizioni definite nel decreto VIA del 2013 e nel decreto del Ministero delle Infrastrutture di approvazione del Masterplan 2023, d'intesa con la Regione Emilia-Romagna. Non si ritiene infatti sufficiente ed esaustivo l'elaborato “*Descrizione prescrizioni*” che fa parte dello Studio preliminare ambientale nel quale sono presenti parziali ed incomplete note esplicative rispetto allo stato di attuazione delle singole prescrizioni del DM n. 29 del 25/02/2013;
4. in particolare si segnalano tali prescrizioni di cui verificare l'attuazione:
 - monitoraggio esterno ed interno a tutti quei fabbricati residenziali più prossimi alla pista della frazione di Lippo ed all'adozione delle conseguenti misure di mitigazione, valutazione dell'impatto acustico delle attività dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale, verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997,
 - convocazione della Commissione acustica Aeroportuale 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,

- elaborazione dei 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,
 - sviluppo degli interventi previsti per il potenziamento e la riqualificazione della viabilità comunale di accesso alle aree aeroportuali, quali ad esempio via della Fornace, via Commenda e via della Salute;
5. dovrà essere predisposto un documento dove sono sintetizzate le diverse prescrizioni/condizioni di sostenibilità/mitigazioni e compensazioni e dove sia verificata la loro ottemperanza o siano indicati tempi e modi per il loro rispetto, non solo relativamente al Decreto di VIA ma anche in riferimento agli Accordi territoriali sottoscritti e al Decreto di Intesa Stato-Regioni sopra richiamati;
6. si evidenzia che risultano molte differenze tra il nuovo Masterplan 2016/2030 e quello vigente che richiedono specifici approfondimenti:
- diverse fasi temporali e orizzonte temporale traslato del piano vigente dal 2023 al 2030, a seguito di un approfondimento sul traffico aereo che ha evidenziato un minore trend di crescita rispetto a quanto ipotizzato dal Masterplan vigente (il piano vigente individua, come scenario di base al 2023, 82.895 aeromobili mentre il nuovo piano prevede la stessa entità (82.981) al 2030);
 - aumento dei passeggeri complessivi, visto l'allungamento dell'orizzonte temporale (11.2 milioni di passeggeri al 2030 contro gli 8.3 milioni di passeggeri al 2023 del piano vigente);
 - aumento delle quantità di merci movimentate da 4,2 milioni di t/anno a 5,7 milioni di t/anno;
 - potenziamento dell'aerostazione in sede attraverso 3 fasi attuative (il Piano vigente prevede la realizzazione di una nuova aerostazione a ovest dell'attuale);
 - diversa distribuzione del landside: proposta di nuovi parcheggi sia multipiano che interrati, parcheggio autobus non urbani, stazione di servizio carburanti e lavaggio veicoli, un Hotel da 180 camere;
 - diversa collocazione di alcuni interventi (la caserma dei Vigili del Fuoco, parcheggi e molo partenze);
 - riduzione delle aree destinate alla zona Cargo (da circa 165.000 a 86.000 mq);
 - riduzione della superficie territoriale interessata dallo sviluppo dall'aeroporto, il Masterplan vigente individuava al 2023 una superficie di circa 245 ettari a fronte dei 230 individuati dal nuovo Masterplan al 2030, e del volume complessivo degli edifici che da 1.316.390 mc del Masterplan 2023 passa a 1.192.800 mc nel nuovo Masterplan 2030;
 - nessun potenziamento del sistema viabilistico afferente all'aeroporto nel nuovo Masterplan 2030 (nel precedente si potenziava la via viabilità ovest verso la zona cargo);
7. in relazione all'accordo territoriale sottoscritto nel 2008 si chiede di definire il 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;
8. considerando che sulla base degli aspetti sopra elencati il nuovo Masterplan 2030 non risulta coerente con l'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008, si chiede di integrare la documentazione con una analisi che confronti quanto indicato dall'Accordo con quanto oggi

proposto nel nuovo progetto, al fine di verificarne le incongruenze. Tale confronto andrà svolto anche in relazione all'Accordo Territoriale Attuativo D-Air sottoscritto dagli stessi enti nel 2015;

QUADRO PROGRAMMATICO

Aspetti urbanistico – edilizi

9. rispetto alle consistenze degli interventi indicate negli elaborati 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);
10. in base al confronto tra gli interventi previsti nel MP2023 e quelli ora proposti nel MP2030 risulta che in termini strettamente volumetrici non sono previste consistenti variazioni che attengono piuttosto alla loro diversa funzione e localizzazione sul territorio concentrando le attività a ridosso del terminal esistente; 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);
11. in merito agli aspetti urbanistico-edilizi si ritiene che il Ministero delle infrastrutture, nella successiva fase di approvazione del MP2030, dovrà valutare l'interesse statale della struttura ricettiva prevista, ovvero definire il procedimento idoneo per la sua autorizzazione;
12. ferma restando la realizzazione complessiva della fascia boscata quale intervento di compensazione per il MP2023 entro il 2023, come previsto dall'articolo 3, azione 1, dell'ATD-air sottoscritto in recepimento delle prescrizioni derivanti dal Decreto di VIA, parallelamente agli interventi previsti nelle diverse fasi di attuazione del MP2030, risulta necessario distinguere negli elaborati grafici presentati (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 aeree agricole;
13. 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 ancorché 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).
14. nella Relazione tecnica presentata si chiede di aggiornare i riferimenti agli strumenti urbanistici comunali (Prg/Psc);

QUADRO PROGETTUALE

15. in riferimento al tema della viabilità si rileva che il quadro di riferimento è completamente mutato, in quanto nessuno degli interventi sulla viabilità considerati nel Masterplan si è concretizzato nei tempi e nei modi previsti, mentre altri interventi, di significativo impatto, sono stati progettati e/o già approvati. Nella documentazione manca peraltro un'analisi delle politiche alternative adottabili per evitare il costante incremento nel tempo di passeggeri e merci e degli impatti positivi o negativi di ciascuna di esse;
16. a tal fine si chiede di aggiornare e implementare lo studio trasportistico con tutte le opere infrastrutturali previste in questo quadrante territoriale, con particolare riferimento al Passante di mezzo, all'Intermedia di pianura e alla viabilità che da quest'ultima condurrà fino all'Aeroporto (vie San Vitalino e Aldina), verificandone la capacità, la sostenibilità e l'incidenza degli scenari del nuovo Masterplan sulle criticità dei nodi stradali di adduzione all'aeroporto;
17. si chiede inoltre di implementare lo studio con un'analisi di maggior dettaglio sui flussi presenti e futuri sulla viabilità afferente sia al parcheggio P4 sia all'area Cargo posta a ovest, valutandone la capacità e sostenibilità. Il parcheggio P4 (2.100 posti) non era infatti presente e valutato nel Masterplan 2023, mentre per la zona Cargo, il nuovo Masterplan 2030 prevede un aumento delle merci movimentate e quindi dei mezzi pesanti che raggiungeranno tale area logistica, senza proporre interventi di potenziamento della viabilità interessata;
18. 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; in particolare si chiedono i seguenti approfondimenti:
 - 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 (es. passante di mezzo, intermedia di pianura, people mover...);
 - 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;
 - 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;
 - 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 rotonda 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 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;

19. rispetto al notevole aumento previsto per la movimentazione delle merci, si chiede un'analisi più approfondita soprattutto in relazione 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;
20. alla luce del mutato assetto infrastrutturale e del nuovo Masterplan 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;
21. in riferimento all'attuale sistema dei parcheggi e in relazione al ruolo dell'infrastruttura aeroportuale si ritiene necessaria 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;
22. a differenza del precedente Masterplan, viene proposta nelle aree di land-side, la realizzazione di un hotel da 180 camere, finalizzato sia agli operatori di volo sia ai passeggeri. Constatato che questa struttura non sarebbe di esclusivo uso "aeroportuale", in quanto accessibile dall'area parcheggio esterna all'aeroporto, si chiede di verificare il possibile impatto sul sistema urbano afferente, nonché l'obbligo di cessione degli standard richiesti per detta funzione dalla normativa regionale. Infine visto l'uso non esclusivo da parte degli utenti dell'aeroporto, si precisa che dovrà essere inoltre condivisa la modalità attuativa specifica con il Ministero e il Comune di Bologna;
23. Parcheggio P4: verificato che viene proposta la sua definitiva acquisizione da parte di aeroporto, si chiede un approfondimento urbanistico sulla possibilità di scorporarlo definitivamente dall'attività autorizzata di cui faceva originariamente parte;

QUADRO AMBIENTALE

Rumore

24. si evidenzia che l'introduzione dell'atterraggio in pista 30 (lato Bologna), oltre ad incidere negativamente sulla percezione del rischio da parte della popolazione, potrebbe comportare il superamento dei limiti normativi, particolarmente in orario notturno. In conseguenza di tali evidenze e dei numerosi esposti pervenuti al Comune di Bologna da parte di diversi cittadini e Comitati, ENAC ha emesso l'ordinanza n. 11/2016 di divieto degli atterraggi notturni in pista 30, che ha migliorato il clima acustico notturno, essenziale per la tutela della salute dei residenti. I sempre più frequenti studi epidemiologici che hanno indagato gli effetti sulla salute dei residenti nelle aree contigue alle attività aeroportuali hanno messo in luce come i limiti e le modalità di controllo del rumore previste dalla normativa vigente non sempre tutelano a sufficienza la salute dei cittadini, evidenziando il manifestarsi di malattie cardiovascolari e di *annoyance* a livelli di rumorosità significativamente inferiori a quelli previsti dal DPCM 31/10/1997. Si ritiene pertanto che l'ordinanza costituisca un pilastro essenziale, anche se non sufficiente, nella ricerca della compatibilità tra attività dell'aeroporto di Bologna e i residenti nelle aree urbanizzate interessate dai sorvoli;
25. gli esiti delle simulazioni acustiche effettuate dal proponente 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. Si chiede un chiarimento in merito in quanto 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;

26. si chiedono i seguenti chiarimenti:

- circa 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, in particolare 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;
- 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.).

27. 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. 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 e valutare la necessità di approntare ulteriori strategie di mitigazione e/o degli interventi diretti al ricettore;

28. in riferimento al disagio indotto dalla movimentazione aerea sulla popolazione, si dà 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;

29. nella relazione di ottemperanza di cui al punto 3 si chiede di dare risposta circa lo stato di attuazione delle seguenti prescrizioni che non risultano essere state rispettate:
- 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).
- 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;
30. rispetto alle analisi acustiche si evidenziano i seguenti punti che necessitano chiarimenti:
- la simulazione degli scenari futuri è solo parzialmente confrontabile con il PSA 2009-2023, in quanto solo dal 2025 in poi si ipotizza una dismissione gli aeromobili MD80 a favore di quelli di categoria A320 e un aumento degli aeromobili B737 e B738 a discapito di un calo dei velivoli della stessa categoria. Il volume dei movimenti nelle tre settimane di picco, per gli scenari considerati, evidenzia tuttavia un significativo incremento tra lo scenario al 2015 (4001) e quello al 2030 (5849);
 - la distribuzione del traffico, per direttrice di movimento e per fascia oraria, evidenzia come gli atterraggi notturni sulla pista RWY 30 siano limitati ai soli motivi di sicurezza, meteo o di gestione dei ritardi, (ordinanza ENAC n. 11/2016) rivedendo in parte le ipotesi considerate nel precedente Masterplan. Oltre a tale limitazione che deve essere mantenuta, è necessario che siano esplicitati i criteri di cautela e di attenzione e le soluzioni adottate o adottabili per minimizzarne gli effetti di esposizione della popolazione al rumore, riferibili in particolar modo alle direttrici di decollo e atterraggio, alle quote dei sorvoli e/o a ulteriori restrizioni orarie;
31. verificare se la percentuale di decolli (55%) sull'abitato di Bologna, stimati per gli scenari futuri sulla base dello scenario 2015 (44%) sia congruo, tenuto conto che negli anni precedenti e successivi al 2015 detta percentuale si è attestata sul 60%. Si chiede pertanto di valutare gli impatti su una percentuale di decolli in pista 12 per gli scenari futuri di almeno il 60% o più realisticamente del 65%, considerato che il parametro Laeq all'esterno della classificazione acustica viene calcolato secondo criteri differenti dall'LVA annuale. È infatti una condizione non rara rilevare dei mesi in cui la percentuale di decolli su pista 12 si attesta intorno al 65% e finanche al 70%;
32. riguardo le altre sorgenti infrastrutturali esplicitare le procedure con le quali si è giunti agli elaborati cartografici dei Laeq, in particolare quali dati di traffico siano stati utilizzati, se il modello è stato tarato e, in tal caso, con quali dati sperimentali;
33. approfondire ed esplicitare lo stato di attuazione delle prescrizioni del Decreto VIA 2013-2014 dichiarando anche quale siano le "intenzioni" rispetto alle prescrizioni non attuate o attuate parzialmente;
34. produrre una relazione circa lo stato del sistema di monitoraggio (SARA) nonché le eventuali azioni future in relazione al dettato del D.M. 20/05/1999 (Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico

in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico). In particolare occorre valutare l'attualità della stazione n. 6 in relazione all'art. 5 comma 1 del citato decreto;

Atmosfera

35. valutare la sostenibilità del progressivo incremento dei passeggeri e delle merci e conseguentemente dei movimenti previsti fino ed oltre il 2030, in relazione alle emissioni totali ed alle conseguenti ricadute in termini di inquinamento acustico ed atmosferico;
36. si chiede un chiarimento rispetto alle simulazioni sul bilancio emissivo fornito che suddivide i contributi legati al traffico stradale da quello aeroportuale, senza distinzione tra i diversi scenari elencati; in particolare 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;
37. per quello che 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, mentre lo scenario al 2023 prevede un carico emissivo inferiore rispetto a quello al 2025 dello studio oggetto di analisi, si chiede pertanto di approfondire il tema della verifica di coerenza con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020);
38. sulla base degli incrementi emissivi stimati:
 - 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;
 - devono essere previste ulteriori misure di mitigazione e compensazione che non sono individuate nello studio presentato;
 - per una analisi più puntuale del carico emissivo, si chiede di fornire 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;
39. si chiede di motivare la scelta della stazione meteo di San Pietro Capofiume per l'estrazione dei dati climatici di riferimento, considerato che storicamente i dati meteo hanno fatto riferimento proprio all'Aeroporto di Bologna;
40. si chiede inoltre che nella stima delle emissioni legate ai parcheggi gestiti dalla società ADB, oltre ai parametri considerati si tenga conto anche delle emissioni attribuibili al traffico parassita per i diversi scenari considerati. Non risulta inoltre ottemperata la prescrizione per l'installazione di un sistema di pannelli a messaggio variabile al fine di indirizzare in modo rapido ed efficiente l'utenza su mezzo privato alle varie aree di parcheggio;
41. si chiedono chiarimenti:
 - rispetto alla scelta di considerare solo gli inquinanti NO2 e PM10 al fine di confrontare le stime di impatto degli inquinanti dispersi, in continuità con quanto fatto per la

procedura di VIA del vigente Masterplan e non gli idrocarburi non metanici ai sensi della Prescrizione C) 5.1 del Decreto di VIA del Masterplan 2009-2023;

- i tre periodi caratteristici per l'infrastruttura aeroportuale, analizzati nella precedente procedura di VIA, sono corrispondenti alla prima settimana di gennaio, giugno e settembre; in merito a questo punto, oltre al confronto fra gli stessi periodi, si ritiene utile considerare stime relative a periodi più lunghi che rispecchino la reale situazione estiva ed invernale;

Rischio idraulico e gestione acque

42. considerando che nello studio preliminare ambientale non viene affrontato il rischio alluvioni, si chiede di verificare la coerenza con quanto richiesto dal Piano Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA); in particolare 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;
43. 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 ritiene che il progetto non tenga conto anche delle impermeabilizzazioni derivanti dalla realizzazione di nuove vasche di laminazione;
44. i nuovi ampliamenti proposti dal Masterplan aeroportuale sfrutteranno le capacità residue presenti ed inseriranno nuovi bacini di laminazione intermedi in alcune aree; si ritiene che tali incrementi di superfici impermeabilizzate solo parzialmente potranno essere assorbiti 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 vaso 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 interrate: 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.
45. si chiedono chiarimenti in tal senso, precisando puntualmente come si prevede di assolvere al principio di invarianza idraulica. Si evidenzia inoltre che i 3 invasi di laminazione proposti non sono stati localizzati; sarebbe quindi opportuno presentare una tavola che rappresenti la localizzazione, anche se di massima, degli impianti;

46. in riferimento alla cava olmi e al bacino di laminazione relativo al punto di scarico C si osserva che:

- lo studio idraulico del 2015 valutava che l'incremento di superfici impermeabili previste nel Masterplan 2009-2023 doveva necessariamente esser mitigato anche attraverso l'impiego di invasi di laminazione di nuova progettazione, in particolare per le aree a nord e ad ovest per un volume complessivo di circa 17.000 m³; ciò in quanto il sistema fognario esistente non è in grado di far fronte a tutto gli ampliamenti allora previsti e non garantisce l'invarianza idraulica prescritta dall'Autorità di Bacino del Reno;
- il sistema di laminazione delle portate meteoriche esistente in Cava Olmi non prevede variazioni ma non tiene in considerazione le criticità manifestatesi nel corso degli ultimi anni presso la stessa cava Olmi;
- l'area di Cava Olmi è infatti interessata dalla presenza di una falda acquifera che dalla fine del 2014 manifesta un sensibile aumento di livello piezometrico pertanto la cava e il bacino di laminazione risultano perennemente riempite di acqua anche in assenza di precipitazioni e rendendola un ulteriore specchio d'acqua affiorante; per garantire la sicurezza della navigazione aerea società ADB ha pertanto attivato un sistema di pompaggio dell'acqua dal corpo di falda alla vasca di laminazione dalla quale viene allontanata mediante il sistema di pompe esistente a servizio della vasca stessa;
- società ADB che è stata autorizzata provvisoriamente fino al 30/06/2018 per il prelievo dell'acqua pubblica sotterranea che interferisce con il bacino di laminazione posto sul fondo della Cava Olmi, ha presentato nel mese di ottobre 2017 due soluzioni progettuali una delle quali finalizzata alla messa in sicurezza temporanea dell'attuale impianto di laminazione e l'altra per la realizzazione di un nuovo impianto di laminazione in altro sito;

Tali rilevanti criticità della falda acquifera e della vasca di laminazione in cava Olmi e gli interventi presentati, con particolare riferimento alla delocalizzazione della vasca di laminazione, non sono considerati nello studio ambientale e negli interventi del Masterplan 2016-2030 all'interno del quale si ritiene debbano essere necessariamente inseriti con aggiornamento dello studio idraulico del sistema di raccolta e gestione delle acque meteoriche complessivo dell'area aeroportuale individuando le azioni necessarie per superare tali problematiche. A tale proposito si richiamano anche le considerazioni di cui al punto 13.3 c) e le prescrizioni di cui al punto 7 della DGR 1402/2012;

47. in riferimento all'Area Est – punto di scarico B nel comune di Calderara di Reno si rileva che:

- la rete fognaria della Frazione Lippo di Calderara di Reno è di fatto lo Scolo Canocchia tombato che a valle della frazione stessa viene sollevato verso la fognatura connessa all'impianto di depurazione del capoluogo. Visto il progetto esecutivo della piazzola de-icing e vie di rullaggio ad est, che prevede il recapito allo scarico B nella fognatura della frazione Lippo di Calderara di Reno di portate di acque meteoriche di seconda pioggia (e quindi non contaminate) o adeguatamente trattate, l'immissione di tali portate nella rete mista della frazione porterebbe solo una ulteriore diluizione delle portate nere sollevate verso il depuratore di Calderara di Reno Capoluogo;
- l'attuale Autorizzazione Unica Ambientale prescrive pertanto che “in considerazione della criticità della rete fognaria ricevente, nell'ambito dell'attuazione delle opere di cui al Masterplan 2009-2023 ed in particolare delle opere poste a nord della pista di volo, anche ai fini della ottemperanza alle prescrizioni contenute nella DGR 1402/2012 per la realizzazione della nuova area di de-icing, dovrà essere valutata la fattibilità di

allacciamento dello Scarico B alla rete fognaria interna che scarica in acque superficiali “Fosso Cava”;

- nell’ aggiornamento del Masterplan 2016-2030 tale possibilità non viene minimamente considerata anche se comunque per la realizzazione delle strutture nelle aree a nord dovrà essere realizzato uno scavo per la posa della nuova rete nera separata, scavo che potrebbe essere utilizzato anche per la posa di una nuova condotta di acque bianche verso il fosso Cava o Fosso Fontana, anche in considerazione delle opere di laminazione da realizzarsi per le aree a nord ed ora anche della delocalizzazione della vasca di laminazione esistente;

Si chiede pertanto di approfondire tali aspetti rispondendo alla prescrizione di cui all'Autorizzazione Unica Ambientale vigente Allegato B rilasciata da ARPAE con n. DET-AMB-2017-3104 del 19/06/2017 e della DGR 1402/2012 valutando soluzioni progettuali possibili all'interno del sistema di raccolta e gestione delle acque meteoriche complessivo dell'area aeroportuale;

48. rispetto alla qualità delle acque di scarico si chiedono i seguenti approfondimenti:

- negli elaborati si prevede che le acque di prima pioggia trattate e le acque di seconda pioggia dell’ area nord saranno trattate mantenendo la situazione attuale, si ritiene invece che debbano confluire nella rete interna che confluisce all’interno della Cava Olmi;
- per l’ area ad ovest e 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;

Verde

49. 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;
50. si chiede di dare merito nel nuovo Masterplan 2030 dei contenuti del progetto di fascia boscata, prescritto dalla VIA del 2013 e condiviso negli assetti progettuali con l'Accordo D-Air, individuando in particolare le quantità e il diverso tipo di impianti vegetali previsti (bosco e colture energetiche), nonché le tempistiche di attuazione e le risorse ad esso afferenti, riportando anche il percorso ciclabile ricadente al suo interno. Si chiede inoltre di contabilizzare il contributo ambientale di detta fascia all'interno delle valutazioni sulle emissioni in atmosfera;
51. in base alle valutazioni presenti sulla 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;
52. precisando che la realizzazione delle opere compensative/mitigative già previste dovrà essere conclusa nella seconda fase (al 2023) in linea con gli impegni già presi, si chiede di esplicitare gli interventi già realizzati nel 2016 e 2017 e quelli da prevedere negli anni, peraltro già contabilizzati e ripartiti;

Campi elettromagnetici

53. si rileva che nell'area ove il Masterplan prevede la realizzazione del nuovo hotel, sono presenti impianti che possono generare campi elettromagnetici e pertanto possono essere previsti vincoli di edificabilità già a 2 m di quota dal suolo; pertanto nei punti in cui vengono superati i limiti imposti dalla normativa sono necessari adeguati approfondimenti non presentati nella documentazione fornita; chiarendo inoltre le modalità di misura seguite;
54. si chiede inoltre di presentare:
- 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 emissive (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;
55. rispetto alla presenza di numerosi impianti di telefonia mobile si ricorda che prima della realizzazione dei nuovi edifici previsti nel PSA 2016-2030 occorrerà pertanto verificarne la compatibilità con i volumi di rispetto generati dagli impianti, facendo riferimento alle più recenti stime preventive di ARPAE sui progetti presentati dai vari Gestori;
56. si chiedono i seguenti chiarimenti:
- 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;
 - 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;

Energia

57. 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); 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 pertanto si chiede di approfondire e aggiornare tali aspetti;
58. diversamente dallo studio effettuato per il Masterplan vigente, 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 chiedono pertanto chiarimenti in tal senso;
59. si chiede di dare merito degli impegni sottoscritti, sull'efficientamento/risparmio energetico delle infrastrutture esistenti, sulle prestazioni carbon free dei nuovi edifici e sulla produzione di energia da fonti rinnovabili, condivisi nell'Accordo D-Air;
60. per quanto riguarda gli impatti sulla salute dei lavoratori si rileva la mancanza nel nuovo Masterplan 2030 dello studio di tale componente, che vede oggi circa 2.500 addetti (5.000 movimenti/g), destinati a crescere in relazione alla crescita dei passeggeri prevista nel nuovo progetto aeroportuale. Si chiede di integrare il Masterplan 2030 con un approfondimento

sulle modalità di spostamento degli addetti della zona aeroportuale anche in attuazione di un impegno sottoscritto con l'AT D-Air., analizzando gli impatti ambientali ad essi attribuibili e le soluzioni/azioni da mettere in campo per fornire un servizio efficace e ridurre gli effetti sull'ambiente;

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

Cordiali saluti.

Dott. Valerio Marroni
(nota firmata digitalmente)

RMrich_integrazioni_Masterplan2030.doc

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni