

0



Handwritten signatures and initials at the top right.

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Handwritten mark resembling 'EM'.

Parere n. 2853 del 26/10/2018

<p>Progetto:</p>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Aeroporto di Bologna, aggiornamento Master Plan 2016 - 2030</p> <p>ID_VIP: 3797</p> <p><i>Handwritten mark resembling 'm'.</i></p>
<p>Proponente:</p>	<p>ENAC</p> <p><i>Handwritten mark resembling 'cl'.</i></p>

Handwritten mark resembling 'N 9' with a diagonal line.

Handwritten mark resembling 'H'.

Handwritten mark resembling 'L'.

Handwritten mark resembling 'A'.

Handwritten mark resembling 'U'.

Handwritten mark resembling 'S'.

Large collection of handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

B

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Emilia Romagna;

VISTA la domanda presentata dalla Società ENAC in data 15/11/2017 con nota prot.n.115529 per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i per l'intervento “*Master Plan Aeroportuale – aggiornamento 2016-2030*” dell'Aeroporto di Bologna;

PRESO ATTO che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/26845 in data 20/11/2017;

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA/27197 del 23/11/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/3930 in data 23/11/2017, ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa CTVA la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

CONSIDERATO che l'intervento proposto localizzato nei Comuni di Bologna e Calderara di Reno consiste nella parziale modifica/aggiornamento del precedente Masterplan 2009-2023;

VISTO il Decreto prot.n.DVA-DEC-2013-29 del 25/02/2013 con il quale è stato decretato la compatibilità ambientale del progetto “*Aeroporto di Bologna. Valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale*” subordinato al rispetto di condizioni e prescrizioni suddivise in:

- A. Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS: punti 1 – 8;
- B. Prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali: punti 1 – 3;
- C. Prescrizioni della Regione Emilia Romagna: punti 1 – 10;

VISTO il D.M. n.183 del 03/07/2014 con il quale è stato decretato la modifica delle prescrizioni n.A) 5.1 e n.C) 5.3 del Decreto prot.n.DVA-DEC-2013-29 del 25/02/2013;

CONSIDERATO che l'intervento ricadente nella casistica prevista di cui al punto 2.h) dell'allegato II-BIS alla parte II del D.Lgs. 152/2006 “*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*” per la tipologia prevista al punto 10, secondo sottopunto dell'allegato II “*“tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza”*”;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Elaborati di progetto;
- Studio preliminare ambientale;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.DVA/27197 del 23/11/2017, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

ESAMINATA la documentazione integrativa fornita da ENAC in data 02/05/2018 con nota prot.n.45607-P, acquisita con prot.n.DVA/10523 in data 08/05/2018, ed in risposta alla richiesta di integrazioni prot.n.DVA/6301 del 15/03/2018; successivamente la documentazione integrativa è stata trasmessa alla CTVA con nota prot.n.DVA/10751 del 09/05/2018 acquisita con prot.n.CTVA/1767 in data 09/05/2018;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione integrativa presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.DVA/12543 del 30/05/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione integrativa;

ESAMINATA la successiva documentazione integrativa presentata dalla Società Aeroporto di Bologna S.p.A. con nota prot.n. 76046 del 31/05/2018, acquisita con prot.n.DVA/12792 in data 04/06/2018 in risposta a quanto richiesto dalla Regione Emilia Romagna con nota prot.n.318784 del 04/05/2018 in merito allo stato di attuazione delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA n. 29/2013 e della DGR n. 1402/2012 relativi al Masterplan 2009-2023; successivamente la documentazione integrativa è stata trasmessa alla CTVA con nota prot.n.DVA/13106 del 06/06/2018 acquisita con prot.n.CTVA/2125 in data 07/06/2018;

VISTA la nota prot.n. prot.n.45607-P del 02/05/2018 di trasmissione delle integrazioni, con la quale l'ENAC richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATO che risultano presentati ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. le seguenti osservazioni e pareri:

1. Comitato Compatibilità Aeroporto Città di Bologna, lettera del 04/01/2018, acquisita con prot.n.DVA/135 in data 13/06/2018;
2. Città Metropolitana di Bologna, nota del 25/01/2018, acquisita con prot.n.DVA/1808 del 25/01/2018;
3. Comune di Bologna, nota prot.n.427375/2017 acquisita con prot.n.DVA/164 del 05/01/2018;
4. Sig. Daniele Ara – presidente Quartiere Navile, lettera del 03/01/2018, acquisita con prot.n.DVA/86 del 03/01/2018;
5. Sig.ra Marta Zogno, in nome e per conto del Fondo Ariete, lettera del 12/07/2018 acquisita con prot.n.DVA/16143 del 12/07/2018;

VISTA la "richiesta di integrazioni" presentata dalla Regione Emilia Romagna con nota acquisita con prot.n.CTVA/8989 in data 02/03/2018;

CONSIDERATO che, in conclusione di quanto esposto nella richiesta di integrazioni, la Regione Emilia Romagna ritiene che:

- il Masterplan 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 , ai sensi del comma 8 dell'art. 19 del D.Lgs.n.152/2006, di specificare le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, la Regione ritiene che il Masterplan 2016-2030, debba essere sottoposto alla procedura di VIA;

CONSIDERATO che la richiesta della Regione Emilia Romagna verte, in particolare, sui seguenti aspetti:

- puntuale verifica delle prescrizioni contenute nel Decreto di compatibilità ambientale prot.n.DVA-DEC-2013-29 del 25/02/2013 relativo al Masterplan vigente 2009 – 2023;
- ruolo territoriale dell'aeroporto in relazione all'accordo territoriale sottoscritto nel 2008;
- aspetti urbanistici – edilizi;
- studio trasporti stico e studio di mobilità;
- rumore;
- atmosfera;
- rischio idraulico e gestione acque;
- verde;
- campi elettromagnetici;
- energia;

CONSIDERATO che con documentazione integrativa del Masterplan fornita in data 02/05/2018 con nota prot.n.45607-P, si risponde a quanto richiesto dal Comune di Bologna, dalla Città Metropolitana di Bologna e dalla Regione Emilia Romagna. La risposta è organizzata in una sezione unica articolata su diversi paragrafi attinenti i vari ambiti oggetto delle osservazioni/richieste delle amministrazioni interessate peraltro simili (infatti la nota della Regione Emilia Romagna in gran parte ricalca i contenuti delle osservazioni di Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna);

PRESO ATTO che con la documentazione integrativa presentata con nota prot.n. 76046 del 31/05/2018, il proponente risponde a quanto richiesto dalla Regione Emilia Romagna con nota prot.n.318784 del 04/05/2018 in merito allo stato di attuazione delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA n. 29/2013 e della DGR n. 1402/2012 al Masterplan 2009-2023;

PRESO ATTO che ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. l'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi.

PRESO ATTO che oggetto del presente parere è la verifica in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al fine di valutare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA;

VERIFICATO sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

Obiettivi del progetto

CONSIDERATO che l'intervento proposto localizzato nei Comuni di Bologna e Calderara di Reno consiste nella modifica del precedente Masterplan 2009-2023;

CONSIDERATO che le stime di traffico nel Masterplan 2009 - 2023 vigente prevedono:

Scenari	passengeri/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

PRESO ATTO che la necessità di modificare il Masterplan 2009-2023 viene motivata dal fatto che il tipo di traffico presente nell'Aeroporto di Bologna è cambiato notevolmente rispetto al 2009 (anno di redazione del Masterplan 2009-2023) rendendo le infrastrutture da esso previste non più adatte e sostenibili, sia per le esigenze attuali che future;

PRESO ATTO che il nuovo Masterplan 2016-2030 prevede che i movimenti previsti dal Masterplan vigente per l'anno 2023 non si materializzino che all'anno 2030;

CONSIDERATO che le stime del traffico aereo dichiarate sono state elaborate:

- per il periodo 2017-2020 sulla base delle trattative o discussioni in corso con i vettori e tenendo conto delle performance di traffico storiche registrate negli ultimi anni;
- per il periodo 2021-2030 attraverso modelli econometrici e tenendo conto dell'andamento storico del traffico aereo.

PRESO ATTO che in base a questi criteri è stato stimato lo sviluppo del traffico nel Masterplan 2016-2030 dello scalo, attraverso differenti ipotesi di sviluppo e con generate previsioni di traffico passeggeri, movimenti e tonnellaggio su tre differenti scenari di crescita minima, base e massima;

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

CONSIDERATO che con la richiesta di integrazioni prot.n.DVA/6301 del 15/03/2018, è stato richiesto di:

- *“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 esplicitando 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”;*
- *“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”;*

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 afferma come nel periodo 2008 – 2017 i passeggeri siano cresciuti in maniera maggiore rispetto ai movimenti e questo in seguito al progressivo aumento della capacità media degli aeromobili, misurata in termini di numero medio di posti disponibili per ciascun aeromobile come si riporta nelle seguenti tabelle

	Passeggeri	Movimenti
2008	4.223.509	56.994
2017	8.198.156	67.088
Var %	+94%	+18%

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PAX/mov	79	85	91	98	100	108	116	120	123	128
LF	64,7%	64,1%	66,3%	70,1%	70,5%	73,3%	77,1%	78,6%	78,5	81,0%
SEATS/mov	122	133	137	139	142	147	150	153	157	158

PRESO ATTO inoltre che il Masterplan sostiene che al 2030 si prevede un ulteriore aumento della capacità media e quindi di efficienza degli aeromobili dettata dalla progressiva sostituzione degli aeromobili con versioni più capienti. Però, in mancanza di dati certi sull'aumento futuro di capacità degli aeromobili e delle stime di traffico è stato cautelativamente ipotizzato che la capienza media degli aeromobili si mantenga ai valori attuali (158 SEATS/mov) e conseguentemente ottenendo teoricamente dei fattori di riempimento di cui alla tabella che segue

PREVISIONI RIEMPIMENTO AEROMOBILI – IPOTESI CAPIENZA COSTANTE = 158 SEATS/mov			
Scenario BASE	2020	2025	2030
Passeggeri	8.848.133	10.159.331	11.262.831
Movimenti	71.248	77.602	82.895
LF	82,5%	86,9%	90,2%

PRESO ATTO inoltre che per quanto riguarda il traffico merci, il Masterplan aggiorna le previsioni dal 2016 al 2030 ed affermando che l'incremento di volume di 17.5 TON rispetto al Masterplan vigente non richiede movimenti aeromobili addizionali grazie al previsto incremento delle merci "belly hold" ovvero trasportate nella "pancia" degli aeromobili passeggeri.

CONSIDERATO che la necessità di aggiornare il Masterplan vigente 2009-2023 viene motivata principalmente dal fatto che gli orizzonti temporali di crescita previsti nel Masterplan 2009-2023 devono essere posticipati temporalmente, a causa di un evidente cambiamento del trend legato alla diversa tipologia di traffico ed anche alla congiuntura economica;

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 nello scenario base rispetto al Masterplan vigente evidenzia come si mantengono quasi inalterati i livelli dei movimenti aerei aumentando però di 2 milioni e 960 mila il numero di passeggeri e di 17.5 TON il volume merci;

PRESO ATTO che si sostiene nel Masterplan 2016-2030 necessario modificare il Masterplan vigente negli obiettivi di:

- migliorare l'efficienza del layout aeroportuale, massimizzando l'utilizzo delle infrastrutture esistenti ed espandendo la capacità con interventi puntuali mirati e che, in questo modo sarà possibile ottenere la capacità necessaria al 2030 lato terminal senza la costruzione del nuovo terminal ovest;
- razionalizzare il 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;
- migliorare la ricettività del sistema aeroportuale con la realizzazione di una struttura alberghiera;

VALUTATO che lo Studio Preliminare Ambientale redatto dal Masterplan 2016-2030, unitamente agli approfondimenti svolti in fase di integrazioni, non garantisce con dati certi e/o con simulazioni una sufficiente metodologia tecnico scientifica a supporto dei scenari presunti nell'aumento di passeggeri in rapporto alla diminuzione dei movimenti ma che, come proposto nel Masterplan (vedi integrazioni - "Proposta di condizioni ambientali"), risulterà opportuno riverificare nel 2024, l'andamento del reale traffico aereo rispetto alle stime del Masterplan 2016-2030;

Dimensioni del progetto

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 al fine dell'individuazione della migliore strategia di sviluppo ha eseguito vari step che comprendono lo studio di benchmark, le strategie di espansione, gli scenari di sviluppo e le conseguenti valutazioni finali sulla base di una serie di criteri, come ad esempio l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, espansione incrementale, stazione people mover, opportunità commerciali landside, espropri, fino agli spostamenti e alle demolizioni (uffici SAB, cargo est, parcheggi, hotel), ambiente e sostenibilità, conformità con le fasi del masterplan ecc.;

CONSIDERATO che lo studio degli opportuni riferimenti che ha preso in considerazione la configurazione di 45 aeroporti del contesto europeo il quale ha dimostrato che la configurazione a "terminal singolo" risulta essere quella utilizzata dalla maggior parte degli aeroporti comparabili (58%). Di conseguenza, la configurazione a "due terminal in due campus" (quella di cui farebbe parte l'aeroporto di Bologna se sviluppato secondo piano di sviluppo vigente (che prevede un nuovo terminal) risulta essere la meno utilizzata, con soltanto due esempi (5%);

CONSIDERATO che coerentemente con le categorie individuate nell'analisi sui riferimenti e con le tre strategie di espansione esaminate, il Masterplan 2016-2030 ha sviluppato quattro scenari di sviluppo:

- Scenario 1 – Espansione terminal esistente;

- Scenario 2 – Nuovo terminal Est;
- Scenario 3 – Nuovo terminal Ovest (compagnie full service);
- Scenario 4 – Nuovo terminal Ovest (tutte le compagnie);

CONSIDERATO che lo Scenario 1 risulta quello scelto dal Masterplan 2016.20130 e pertanto la realizzazione di un nuovo terminal ovest nei tempi previsti dal Masterplan vigente viene posticipata in favore dell'espansione del terminal esistente;

CONSIDERATO che sono stati individuati degli interventi sul terminal esistente che si dichiara essere capaci di aumentarne la capacità dell'offerta dei servizi nel breve e medio periodo, terminal che viene ampliato con interventi che permettono di aumentarne la capacità fino al 2030 ed oltre come l'espansione sala partenze, il nuovo molo ovest, l'espansione terminal lato est e i parcheggi aeromobili remoti a ovest, interventi previsti in tre fasi temporali come descritti nelle tabelle che seguono

FASE I (2016 – 2020)	
AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE	
1	Nuovo molo partenze
2	Pontili di imbarco aerostazione esistente
3	Ampliamento uffici SAB
4	Ampliamento terminal fase 1
SISTEMAZIONI LANDSIDE	
5	Sistemazione viabilità area est
6	Sopraelevazione park express
7	People mover
8	Nuovo parcheggio multipiano est
8A	Riqualifica parcheggio staff
8B	Nuova viabilità parcheggio staff/multipiano
SISTEMAZIONI AIRSIDE	
9	Ampliamento piazzale aa/mm lotto I
10	Riqualifica piazzale aeroclub
11	Piazzale AA/MM per base operativa lotto III
12	Nuova viabilità perimetrale
13	Nuova caserma VVFF
14	Nuova base elicotteristi VVFF e PS
15	Piazzola De-Iceing ed edificio
16	Riprotezione aree ENAV
17	Disoleatori Fosso Canocchia
18	Edificio cargo
19	Turn pad e allargamento raccordo B
20	Interventi per adeguamento a regolamento EASA 139
21	Distributore carburanti e sosta cisterne
22	Deposito carburanti AJ1 e distribuzione

FASE II (2021 - 2025)	
AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE	
23	Ampliamento terminal fase 2
23A	Ampliamento aerostazione Est
24	Ampliamento molo partenze 2/3
25	Nuovo polo tecnologico Ovest
26	Nuovo sistema BHS
27	Ampliamento edificio BHS
SISTEMAZIONI LANDSIDE	
23B	Nuova viabilità fronte terminal (curbside)

23D	Spostamento cabina subconcessionari
28	Nuova stazione Bus
29	Stazione di servizio rifornimento carburante e autolavaggio
30	Riqualfica parcheggio P1
SISTEMAZIONI AIRSIDE	
23C	Nuovo polo tecnologico Est
31	Ampliamento Apron 1
32	Edificio mezzi di rampa e officina
33	Distributore carburante per mezzi di rampa
FASE III (2026 – 2030)	
AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE	
34	Ampliamento sala imbarchi
35	Ampliamento molo partenze 3/3
SISTEMAZIONI LANDSIDE	
36	Sistemazioni a verde
37	Hotel
38	Nuova viabilità landside
39	Nuovo parcheggio sud
40	Nuovo parcheggio fronte terminal arrivi
SISTEMAZIONI AIRSIDE	
41	Nuovo parcheggio Apron 5
42	Ampliamento Apron 2
43	Area spedizionieri
43A	Edifici per spedizionieri

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 riporta un quadro di confronto degli interventi previsti con il Masterplan vigente suddivisi per tipologia in “ampliamento aerostazione”, “sistemazioni landside” e “sistemazioni airside” ed indicando lo stato di attuazione inteso come intervento: “confermato”, “anticipato”, “posticipato”, “addizionale”, “eliminato”, “concluso” e poi tra quelli che e risultano “posticipati” oltre il 2030 indicandoli :

- 32 - Ampliamento molo imbarchi (II fase);
- 33 - Nuovi pontili di imbarco (2 per nuovo molo imbarchi I fase);
- 34 - Nuovi pontili di imbarco (10 per nuovo molo imbarchi II fase);
- 36 - Nuovo terminal;
- 38 - Potenziamento Via dell'Aeroporto Posticipato oltre il 2030;
- 39 - Nuova viabilità - viadotto Posticipato oltre il 2030;
- 40 - Nuova viabilità - a raso - primaria Posticipato oltre il 2030;
- 41 - Nuova viabilità - a raso - secondaria Posticipato oltre il 2030;
- 42 - Rampe di accesso e di discesa;

CONSIDERATO che risulta in corso l'intervento 10 Riqualfica piazzale aeroclub;

CONSIDERATO che risulta concluso l'intervento 5 Sistemazione viabilità area est;

CONSIDERATO che sempre in confronto con il Masterplan vigente sono classificati come “addizionali” i seguenti interventi (riportati nella tabella sopra):

- Ampliamento aerostazione: interventi 23A, 34, 27, 24;
- Landside: interventi 8B, 8A, 23B, 23D, 29, 28, 30, 37, 36, 38, 39, 40;
- Airside: interventi: 31, 19, 32, 41, 20, 33, 42;

PRESO ATTO che il confronto tra il Masterplan vigente ed il Masterplan 2016-2030 viene svolto con particolare riguardo alle differenze in termini di consistenze edilizie (volumetrie, superfici) e consumo del suolo (aree impermeabilizzate), rappresentate nella figura relativa al “Confronto occupazione superfici PSA

2030 – PSA 2023” dalla quale emerge come la quantità di superficie delle aree interessate agli interventi del Masterplan 2016-2030 risulti inferiore rispetto a quella del Masterplan vigente, in una riduzione di consumo di suolo pari a 150.000 mq come riportato nella tabella “Confronto uso del suolo”;

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 per quanto riguarda le emissioni complessive di CO₂, come previsto nella DGR 967/2015 per i nuovi involucri edilizi, preveda una copertura da fonte rinnovabile del fabbisogno energetico complessivo pari al 50%, stime delle emissioni di CO₂ previste per i diversi involucri edilizi che sono state eseguite dal Masterplan 2016-2030 considerando sia la parte rinnovabile che la parte non rinnovabile.

Rete infrastrutturale primaria

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 dichiara come sull'area del sedime aeroportuale risulti concretamente avviata e attualmente ancora in corso una intensa programmazione di settore finalizzata al potenziamento dei collegamenti, alla riduzione di situazioni di congestione e alla fluidificazione del traffico con interventi per la terza corsia dinamica dell'Autostrada A 14 (già realizzata), il nuovo svincolo per l'Aeroporto dalla Tangenziale di Bologna (già realizzato) e il Passante di Mezzo (in programmazione). Inoltre, la vicinanza dell'Aeroporto ad arterie stradali di rilevanza nazionale rappresenta chiaramente un punto di forza per l'infrastruttura e la sua capacità di raggiungere una vasta utenza, ma comporta anche che il sistema ambientale dell'area sia influenzato non solo dall'aeroporto ma anche dagli ingenti carichi di traffico stradale non direttamente connessi all'attività aeroportuale;

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 nella documentazione integrativa in risposta alle richieste di della Regione Emilia Romagna, evidenzia che nell'ambito delle simulazioni svolte:

- per quanto riguarda gli scenari futuri si è deciso di mantenere il medesimo assetto infrastrutturale dello scenario attuale e quindi di non comprendere, in particolare, il "Passante di Bologna" e l'asse viaria Intermedia di Pianura.
- il progetto di potenziamento del sistema autostradale - tangenziale di Bologna non è stato incluso nell'offerta infrastrutturale in quanto al momento della presentazione della istanza del Masterplan 2016-2030 (presentata in data 20 novembre 2017) non vi era stato ancora il pronunciamento circa la compatibilità ambientale del suddetto progetto (avvenuto in data 30 Marzo 2018). Tale scelta risulta cautelativa dato che, nonostante l'aumento dei flussi, la realizzazione del cosiddetto Passante garantirà la fluidificazione del traffico in un modo che è stato ritenuto compatibile dalla Autorità competente;
- per quanto concerne il completamento e il potenziamento dell'asse Intermedia di Pianura, sebbene sia compreso nell'elenco delle opere strategiche prioritarie previsto dal Piano della Mobilità Provinciale (PMP) della Città Metropolitana di Bologna, è stato escluso in quanto inserito nel progetto di potenziamento del sistema autostradale - tangenziale di Bologna di cui sopra come "interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana - metropolitana"; di conseguenza la relativa realizzazione era legata al pronunciamento di compatibilità ambientale del Passante;

PRESO ATTO che il Masterplan evidenzia come l'obiettivo principale degli studi ambientali per il Masterplan 2016-2030 sia stato quello di comparare gli effetti ambientali rispetto a quelli previsti per il Masterplan vigente e determinare se, e in che misura, l'aggiornamento potesse introdurre nuovi impatti sull'ambiente. Si è ritenuto pertanto necessario mantenere comparabili gli scenari previsionali di studio, per isolare il contributo ambientale derivato dagli elementi di aggiornamento progettuale, con particolare riguardo (nel caso del sistema di accessibilità), al maggior numero di passeggeri previsto al 2030, rispetto a quelli previsti al 2023;

VALUTATO che per definire i potenziali impatti si deve tenere conto del cumulo tra l'impatto degli interventi in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati e che il Masterplan 2016-2030 (vedi integrazioni - "Proposta di condizioni ambientali"), propone di rianalizzare nel 2024, assumendo a riferimento di analisi l'anno solare 202 e coincidente con l'orizzonte finale del Masterplan 2016-2023, tutti gli impatti ambientali significativi per le componenti rumore ed atmosfera e a confronto con le stime svolte nel Masterplan vigente. Nel 2024 possono essere valutati gli impatti degli interventi nel frattempo realizzati;

La localizzazione

CONSIDERATO che l'area aeroportuale si estende su un sedime di 2.450.000 mq ed è localizzata nel quadrante N-O del comune di Bologna al confine con il comune di Calderara del Reno, che tale zona è inserita nel contesto di limite urbano, in adiacenza al tracciato autostradale della Adriatica A14 ed in prossimità dell'uscita 4bis della Tangenziale E45 e che a Nord della pista è presente l'agglomerato residenziale della località Lippo (Comune di Calderara) e della zona artigianale di Bargellino, compresa tra i comuni di Calderara e Bologna. Tra il limite aeroportuale e l'anello stradale si individuano isolati nuclei abitati, di origine rurale a fianco delle quali è insediato, in un'area del demanio militare, il secondo reggimento di sostegno Aves "Orione". A sud dell'arteria autostradale è situato il Comune di Borgo Panigale e la cintura ferroviaria bolognese e ad est il fiume Reno che scorre in direzione N-S. Il contesto territoriale d'insieme ha dunque i caratteri dei territori rurali periurbani, in cui sono presenti diffusi fenomeni di frammentazione dello spazio agricolo e sul quale si sono innestate, in tempi recenti, nuove funzioni e nuove opportunità di valorizzazione del territorio, essendo più suscettibili alle dinamiche di trasformazione urbana;

CONSIDERATO che il Masterplan 2016-2030 illustra i principali strumenti di pianificazione di settore e territoriali vigenti, verificando la coerenza delle linee progettuali, come:

- Libro Bianco dei Trasporti e reti TEN-T;
- Piano Nazionale degli Aeroporti;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- Legge Regionale 20/2000 – Definizione dei Poli funzionali;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- PSC del Comune di Bologna;
- PSC del Comune di Calderara del Reno;
- Masterplan 2009-2023;

PRESO ATTO inoltre che il Masterplan 2016-2030 dichiara che:

- l'Aeroporto Marconi di Bologna è Polo Funzionale (PF) ai sensi dell'Accordo Territoriale sottoscritto da Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara del Reno, SAB Aeroporto di Bologna in data 15/07/2008, ai sensi dell'art. 15 LR 20/2000 e dell'art. 9.4 del PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);
- il PTCP vigente della provincia di Bologna approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 19 del 30/03/2004 riconosce l'aeroporto "Marconi" come Polo Funzionale (PF) e tutti gli interventi previsti nell'aggiornamento del Masterplan sono interni al perimetro del PF.
- il PF dell'Aeroporto è inserito in un ambiente antropizzato in cui sono presenti alcuni elementi del sistema ambientali quali alvei attivi e invasi dei bacini idrici, fasce di tutela e di pertinenza fluviale e nodi della rete ecologica;
- non sono previsti interventi che comportino un ampliamento ad est dell'attuale sedime, per cui sono da escludere delle interferenze dirette con l'alveo del fiume Reno e con le relative fasce di tutela e di pertinenza;
- il sistema forestale (coincidente con la cava Berleta) non sarà interessato dagli interventi del Masterplan 2016-2030. Le zone di rispetto di nodo ecologico che intersecano il sedime aeroportuale, quella posta a nord è una porzione della fascia adiacente alla cava Storione che coincide con la pista esistente, mentre in quella posta a sud della pista è prevista la realizzazione del piazzale deicing e relativo edificio (intervento 15 – Fase I). Tale intervento era già previsto tra quelli del Masterplan vigente;
- sono inoltre presenti:
 - a) un elemento di viabilità storica non interessato dagli interventi previsti dal Masterplan 2016-2030;
 - b) una porzione della zona SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo", adiacente al perimetro del polo funzionale, la cui valorizzazione e riqualificazione sono parte dell'"Accordo territoriale attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto";
 - c) un'"area di accertata e rilevante consistenza archeologica", già considerata nello Studio di Impatto ambientale del Masterplan 2009-2023 che era stato oggetto di una revisione in modo da evitare, in via preventiva, la costruzione di edifici in elevazione all'interno dell'area attualmente sottoposta a vincolo nel Masterplan 2016-2030 si è confermato tale modifica e non sono quindi previsti, in quella zona, edifici in elevazione;

- la porzione di “nodo ecologico” (come definito all’art. 3.5 del PTCP) dell’ex cava Sant’Anna che rientra nel perimetro del PF sarà interessata dalla realizzazione della fascia boscata prevista in virtù della prescrizione 5.3 del D.M. nr. 29 del 25.02.2013 e attuata dall’accordo territoriale di decarbonizzazione dell’Aeroporto.
- tra i nodi “ecologici” complessi (come definiti all’art. 3.5 del PTCP) quello di Savigna, Fornace ex Acqua parco, è parzialmente compreso all’interno del perimetro del PF e non vi sono previsti degli interventi da parte del Masterplan;
- Gli interventi previsti nel Masterplan 2016-2030 massimizzano l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e ne espandono la capacità con interventi puntuali e che all’interno dell’area nord del PF ricade inoltre una porzione di una zona di rispetto del nodo complesso del fiume Reno, in tale area verrà realizzata la fascia boscata prevista dall’accordo territoriale attuativo di decarbonizzazione dell’Aeroporto Marconi;

Sistema di traffico

PRESO ATTO che per la caratterizzazione del traffico aereo degli scenari futuri, il Masterplan 2016-2030 ha considerato il fleet mix operativo registrato nel 2015 con la sola eccezione della diminuzione progressiva degli MD80 nel contestuale aumento degli A320 che con riferimento al quadro progettuale ed in particolare con riferimento allo studio trasportistico e allo studio di mobilità e fornendo un riscontro alle richieste della Regione Emilia Romagna affermando in conclusione che :

- la crescita dell’Aeroporto non influisca in modo evidente alle condizioni di deflusso della viabilità della rete di interesse;
- le analisi condotte sono state effettuate nelle condizioni più sfavorevoli previste, vale a dire considerando tutti passeggeri in origine e destinazione all’aeroporto Marconi (quota transito nulla) e il massimo della crescita del comparto Cargo;
- sotto tali ipotesi il traffico indotto sulla viabilità circostante nell’ora di punta non modifica le condizioni di deflusso della viabilità della rete di interesse;
- in particolare, le situazioni di maggiore congestione prevista riguardano la viabilità già critica allo stato attuale, come la tangenziale nord, dove il traffico indotto vale al massimo il 6% - 13% a seconda dei versi di percorrenza;
- per quanto riguarda il sistema dei parcheggi, il layout di progetto mantiene la concertazione di quasi tutte le attività internamente all’area Land Side, non sovraccaricando quindi la viabilità circostante;
- la crescita del traffico cargo ha attualmente una incidenza bassa e quindi non incide in modo significativo sul traffico pesante totale giornaliero;

Atmosfera

PRESO ATTO che per quanto riguarda la componente stradale il Masterplan 2016-2030 dichiara che la stima delle emissioni è stata condotta con il software TREFIC utilizzando la metodologia COPERT 4 che tiene conto dell’introduzione delle classi veicolari EURO 5 e 6 definite dalle direttive EU e che le emissioni così valutate per la componente stradale costituiscono l’input per la fase successiva della valutazione delle dispersioni e conseguenti concentrazioni degli inquinanti compiuta con l’ausilio del software ARIA Impact. Che per quanto riguarda la componente aeroportuale le emissioni e le diffusioni sono state valutate tramite il software EDM e per i valori di fondo si è ritenuto opportuno la mediazione fra i valori di fondo della stazione di via Chiarini con quelli di San Pietro Capofiume;

PRESO ATTO inoltre che gli inquinanti valutati per le emissioni e per le diffusioni e nelle concentrazioni in atmosfera sono gli Ossidi di azoto (convertiti in NO₂ tramite modello) ed i particolati PM₁₀ e PM_{2.5}, che la scelta di tali inquinanti dipende sia da valutazioni in merito al contributo emissivo del trasporto stradale e all’evoluzione nel tempo dei coefficienti emissivi, sia da valutazioni legate alla qualità dell’aria nell’ambito di studio;

CONSIDERATO che il Masterplan 2016-2030 sottolinea che per quanto riguarda lo scenario attuale, il valore limite annuale di concentrazione per il biossido di azoto NO₂ viene superato in corrispondenza dell’asse autostradale, con un valore massimo di 56,9 mcg/mc ed un valore medio di 25,6 mcg/mc in corrispondenza della testata 30. Che il superamento avviene soprattutto in aree dove non è prevista la permanenza per tempo prolungato di persone (carreggiata stradale e testata della pista) e che il valore medio

di concentrazione sull'area studio e l'estensione della zona in cui avviene il superamento diminuisce se si considera la media sulle tre settimane di riferimento con i valori massimi orari sono sempre inferiori al limite orario. Ed infine che il contributo delle infrastrutture stradali e dell'infrastruttura aeroportuale sul valore totale di concentrazione di PM10 è molto basso, mentre la media sull'area di analisi si attesta intorno al valore di fondo, coerentemente alla natura di questo inquinante dovuto perlopiù alla combustione non industriale (riscaldamento);

PRESO ATTO che per quanto riguarda gli scenari di progetto il Masterplan 2016-2030 sostiene che si ha una progressiva riduzione delle concentrazioni dovuta al miglioramento del parco circolante e che il contributo aeroportuale nei vari scenari nel rapporto fra valore medio aeroportuale e totale sull'area di analisi non supera il 10% per il biossido di azoto ed arriva a pesare al massimo un 0,2% per il particolato. Che la bassa incidenza dell'attività aeroportuale sul totale delle concentrazioni è sottolineata chiaramente nelle elaborazioni grafiche del Masterplan dove in rosso sono riportate le curve di isoconcentrazione del solo contributo aeroportuale le quali evidenziano come a valle dell'autostrada A14 in direzione centro urbano, il contributo aeroportuale per gli NO2 sia pari a 2 mcg/mc e per i PM10 0,1mcg/mc, dati che confermano come i livelli previsti al 2023 risultano gli stessi al 2030;

VALUTATO pertanto che il Masterplan 2016-2030 dichiara che il trend di riduzione di emissioni e concentrazioni previste nello scenario dello SIA del vigente Masterplan comportano che al 2030 non ci saranno impatti sull'ambiente atmosferico superiori a quelli presentati per lo scenario 2023 del vigente Masterplan;

CONSIDERATO che con la documentazione integrativa il Masterplan 2016-2030 ribadisce quanto già riportato nello studio preliminare ambientale e fornisce un riscontro alle richieste della Regione Emilia Romagna con particolare riferimento al parco auto e alle caratteristiche emissive, ai flussi veicolari negli vari scenari, ai bilanci emissivi, confermando che l'ipotesi di evoluzione del parco veicolare adottata è coerente con le politiche di rinnovo del parco veicolare sia pubblico che privato;

CONSIDERATO VALUTATO che la Regione Emilia Romagna per quanto riguarda la componente atmosfera chiedeva inoltre che le misure di mitigazione e compensazione prescritte nel D.M. nr 29 del 25.02.2013 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 ed inoltre che devono essere previste le misure di mitigazione e/o compensazione non individuate nel Masterplan 2016-2030 assieme alle stime relative a periodi più lunghi e che rispecchino la reale situazione estiva ed invernale;

CONSIDERATO VALUTATO che il Masterplan 2016-2030 con le integrazioni prot.n.76046 del 31/05/2018 riporta che *"Nel corso del 2014 è stata svolta la relazione, ai sensi della prescrizione C5.1, del Piano di Monitoraggio della qualità dell'aria, in condivisione con i seguenti Enti: Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, ARPA e che il Piano è stato trasmesso agli stessi Enti, compresa quindi la Regione Emilia Romagna, con nota Prot. 44804 del 19 Dicembre 2014. Si precisa inoltre che il sistema di monitoraggio della qualità dell'aria è stato realizzato ed è tutt'ora in fase di collaudo tecnico funzionale. La gestione del dato ambientale sarà svolta da ARPAE"*;

VALUTATO che il Masterplan 2016-2030 propone (Documentazione Integrativa - *"Proposta di condizioni ambientali"*), di rianalizzare nel 2024 assumendo come riferimento di analisi l'anno solare 2023 (coincidente con l'orizzonte finale del Masterplan 2009-2023), ed assieme alle analisi sugli impatti ambientali più significativi e relativi al rumore ed all'atmosfera perseguire la comparazione con le stime dichiarate nel Masterplan vigente;

Rumore

PRESO ATTO che in linea con le ipotesi formulate per lo Studio di Impatto Ambientale condotto in supporto del Masterplan 2009-2023, la verifica di compatibilità acustica del Masterplan 2016-2030 è stata condotta nel rispetto dei limiti del rumore prodotto dalle attività aeroportuali mediante l'indice LVA così come definito nel decreto ministeriale D.M. 31/10/97 e dalle analisi del livello di rumore prodotte dalle

sorgenti aeronautiche, stradali e ferroviarie, in termini di Livello continuo equivalente (Leq), riferiti ai periodi diurno (6-22) e notturno (22-6). Che il rumore prodotto dalle attività aeroportuali è stato calcolato con il modello analitico previsionale INM 7.0 sviluppato dalla Federal Aviation Administration e che per il calcolo del rumore proveniente dalle sorgenti stradale e ferroviario è stato utilizzato il modello di calcolo previsionale Predictor-LimA29;

PRESO ATTO che nel Masterplan 2016-2030 vengono presentati i dati per lo scenario 2015, elaborati a partire dai dati di traccia radar forniti da ENAV e quelli relativi agli orizzonti 2020, 2025, 2030 e che anche per la simulazione nello scenario 2020 il fleet mix rimane invariato rispetto a quello del 2015, che nello scenario 2025 in poi si ipotizza una dismissione gli aeromobili MD80 a favore di quelli appartenenti alla categoria A320 e un aumento degli aeromobili B737 e B738 a discapito di un calo dei velivoli della stessa categoria.

CONSIDERATO che nel Masterplan 2016-2030 viene rappresentata la distribuzione del traffico per direttrice di movimento e per fasce orarie considerata negli scenari di simulazione e tenendo conto dell'ordinanza ENAC n.11/2016 la quale impedisce atterraggi notturni dal lato delle aree urbane poste ad est della pista volo. Fatti salvi motivi di sicurezza, meteo o di gestione dei ritardi, che per ogni orizzonte temporale di analisi e su tutti i ricettori analizzati interni alla zonizzazione aeroportuale hanno registrato che il livello di rumore generato dai sorvoli aerei rispetta i limiti acustici imposti dalla zonizzazione acustica;

VALUTATO che al di fuori della zonizzazione aeroportuale, il Masterplan 2016-2030 sottolinea come i livelli di rumore generati dai sorvoli aerei messi a confronto con i limiti imposti dalla classificazione acustica comunale registrano come il contributo dei sorvoli aerei non sia trascurabile tanto da non rientrare nei limiti di norma, superamenti già delineati nello SIA del Masterplan 2009-2023 e ripresi nelle prescrizioni del D.M. 29/2013.

CONSIDERATO che la Regione Emilia Romagna relativamente al rumore ha richiesto chiarimenti in merito all'incongruenza nella ricostruzione del clima acustico attuale, alla simulazione delle altre sorgenti infrastrutturali, alla percentuale di decolli dalla Pista 12 ed allo stato del sistema di monitoraggio (SARA), nonché alle eventuali azioni future in relazione al dettato del D.M. 20/05/1999 (in particolare valutare l'attualità della stazione n. 6 in relazione all'art. 5 comma 1 del citato Decreto);

CONSIDERATO e VALUTATO che nella documentazione integrativa il Masterplan 2016-2030 ribadisce l'introduzione di alcune differenze rispetto al Masterplan vigente le quali tengono conto delle effettive modifiche nella gestione operativa del traffico introdotte nel periodo 2013-2017 (ordinanze di restrizione voli notturni, nuove procedure antirumore) ed assieme ai dati di input utilizzati nelle simulazioni acustiche relative alle sorgenti stradali e ferroviarie (flussi veicolari diurni/notturni, velocità di percorrenza, composizione del parco mezzi, ecc.).

PRESO ATTO che la Regione Emilia Romagna relativamente al rumore fa presente che:

- La prescrizione punto C-6.4 di cui al D.M.29/2013 prevede 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;
- 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 i limiti per l'utilizzo della pista 12 per i decolli in tali fasce orarie;
- circa lo stato di attuazione delle prescrizioni che non risultano essere state rispettate, come:
 1. La convocazione da parte di ENAC della Commissione Aeroportuale almeno tre volte l'anno (prescrizione A 5.1 come modificata nel 2014);

2. Il contenere il numero dei decolli verso Bologna entro la percentuale del 61% (prescrizione C 5.3 come modificata nel 2014);
3. La sottoscrizione di un protocollo fra ENAV ed ENAC per individuare modalità di gestione delle direttrici (prescrizione C 6.2 del Decreto di VIA);
4. L'effettuazione di monitoraggi acustici al fine di individuare eventuali ulteriori strategie di mitigazione acustica (prescrizione C 6.4 del Decreto di VIA).

PRESO ATTO inoltre che la Regione Emilia Romagna segnala come a fronte di un impatto acustico diffuso e significativo dell'infrastruttura sulla città il recepimento di alcune prescrizioni significative del D.M. 29/2013, in particolare per quanto di competenza di ENAC sia avvenuto in modo parziale o non sia avvenuto, pertanto si ritiene necessario un approfondimento più circostanziato sull'attuazione delle prescrizioni rispetto alla documentazione presentata.

Continua poi nella richiesta per rispetto alle analisi acustiche evidenziando i punti che necessiterebbero chiarimenti come :

- 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;

PRESO ATTO che il Masterplan 2016-2030 dichiara come il "Rapporto tecnico" descrittivo delle azioni di monitoraggio e miglioramento ambientale attuate nel corso del 2012-2013- RT-NOV.2013 acquisito con la nota CTVA-2013-4115 del 11/11/2013 riporti i dati del monitoraggio acustico nelle tre settimane di maggior traffico del 2012 e del 2013 rappresentando, sia le curve isofoniche LVA, sia quelle del Leq-diurno e del Leq-notturno, sottolineando come l'introduzione della Nuova Procedura di salita abbia comportato una significativa riduzione del numero di persone ed edifici (civici) soggetti ai livelli di rumorosità,

CONSIDERATO che per quanto riguarda la verifica del reale impatto acustico il Masterplan 2016-2030 riporta che in data 22/05/2018 si è tenuto il primo incontro tecnico per lo sviluppo del piano di monitoraggio acustico dei ricettori, ai sensi della prescrizione della Regione Emilia Romagna C) 6.4, costituendo un Gruppo di Lavoro con il Gestore aeroportuale, ARPAE, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno. Il Piano di Monitoraggio riguarderà i ricettori sui quali le simulazioni acustiche hanno posto in evidenza potenziali criticità ed in particolare situati Comune di Bologna, in frazione di Lippo di Calderara (prescrizione A 5) e zona industriale Bargellino (prescrizione C 6.8);

CONSIDERATO che la Regione Emilia Romagna richiedeva anche di approfondire ed esplicitare lo stato di attuazione delle prescrizioni del D. M. 29/2013 dichiarando anche quale siano le "intenzioni" rispetto alle prescrizioni non attuate o attuate parzialmente, richiesta riscontrata nella Documentazione Integrativa;

VALUTATO che il Masterplan 2016-2030 (Documentazione Integrativa - "Proposta di condizioni ambientali"), propone di rianalizzare nel 2024, assumendo a riferimento di analisi l'anno solare 2023 (coincidente con l'orizzonte finale del Masterplan 2016-2023), tutti gli impatti per le componenti ambientali rumore ed atmosfera e di confrontare successivamente con le stime svolte in sede di VIA.

CONSIDERATO che il Masterplan 2016-2030 con la documentazione integrativa riscontra la richiesta della Regione Emilia Romagna relativamente a rischio idraulico, gestione acque, verde, campi elettromagnetici ed energia, in particolare che:

- vengono proposte soluzioni tecniche da adottare per rispettare il principio dell'invarianza idraulica; le soluzioni proposte dovranno necessariamente essere affinate nelle fasi progettuali successive;
- il Masterplan 2016-2030 prevede un incremento di aree a verde (142 ha rispetto a 125 ha previsti dal Masterplan vigente);

Prescrizioni nel D. M. 29/2013

PRESO ATTO che per quanto riguarda le prescrizioni del D. M. 29/2013 e del D.M. n.183 del 03/07/2014, il Masterplan 2016-2030 riporta una tabella contenente lo stato di attuazione delle prescrizioni e con la Documentazione integrativa presentata in data 02/05/2018 con nota prot.n.45607-P la tabella è stata aggiornata identificando le eventuali prescrizioni non pertinenti con il Masterplan 2016 – 2030 in ragione delle modifiche progettuali introdotte rispetto al Masterplan vigente.

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'ottemperanza alle prescrizioni e condizioni del D.M.29/2013 il quale prevede:

- La verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto A) n.2, 4, 5, 5.1, 5.2, 5.3 e 6 da parte del MATTM.
- La verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto B) da parte del MIBACT;
- La verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Emilia Romagna comunicando gli esiti al MATTM

CONSIDERATO inoltre che il D.M. 29/2013 specifica che "La Società Enac provvederà ad inoltrare annualmente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare un rapporto sullo stato di ottemperanza delle prescrizioni di cui al presente decreto" e che con particolare riferimento alle prescrizioni di cui al punto A) n.2, 4, 5, 5.1, 5.2, 5.3 e 6, nel Masterplan 2016-2030 si dichiara di non aver provveduto a tutt'oggi ad ottemperare le seguenti prescrizioni:

- la A) 2 relativa al piano di utilizzo dei materiali di scavo di cui al DM 161/2012 da presentare prima dell'inizio dei lavori di cui alle fasi 1, 2 e 3 del Masterplan al 2013, 2018 e 2023;
 - la A) 4 relativa al Progetto Tecnico dell'impianto di trattamento delle acque con vasca di disoleazione il quale assicuri il corretto smaltimento dei reflui potenzialmente inquinanti il traffico aereo e degli aeromobili a terra;
 - la A) 5 relativa al monitoraggio esterno ed interno a tutti quei fabbricati residenziali più prossimi alla pista della frazione di Lippo che presentavano un livello di inquinamento acustico superiore ai valori LVA previsti dalla zonizzazione acustica nonché relativa alla valutazione dell'impatto acustico delle attività dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale, verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3 comma 2, il rispetto dei limiti assoluti di immissione nonché l'opportunità di eventuali misure di mitigazione;
 - la A) 5.3 relativa alla comunicazione alla Commissione Europea come previsto ai sensi dell'art. 6 della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE circa le misure di compensazione che si intende adottare, al monitoraggio per 18 mesi dell'avifauna caratterizzante la ZPS e la fascia ad ovest della pista con aggiornamento della relazione di incidenza ed al progetto di connessione ecologica boscata sul corridoio Est-Ovest a nord dell'aeroporto;
- si dichiarano inoltre come ottemperate le seguenti prescrizioni:
- a) A) 5.1 relativa all'applicazione delle nuove procedure di decollo sulla Direttrice RWY12,
 - b) A) 5.3 relativa alla mappatura acustica in riferimento al D.Lgs.n.194/2005 di attuazione alla direttiva 2002/49/CE ed i piani d'azione;
 - c) A) 6 relativa al monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale;

VALUTATO che la verifica di ottemperanza a tutte le prescrizioni di competenza del MATTM, comprese quelle considerate non correttamente dal Masterplan come ottemperate, dovrebbe avvenire nell'ambito dello specifico procedimento ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., come devono essere ancora individuati gli opportuni accorgimenti/dispositivi/interventi di mitigazione sulla base degli esiti dei monitoraggi (atmosfera e rumore) eseguiti in ottemperanza alle prescrizioni;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

CONSIDERATO che il Masterplan 2016-2030 con la Documentazione Integrativa presentata con nota prot.n. 76046 del 31/05/2018 riporta quanto richiesto dalla Regione Emilia Romagna con nota prot.n.318784 del 04/05/2018, in un quadro aggiornato sullo stato di attuazione delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del D. M. n. 29/2013 e della DGR n. 1402/2012 relativi al Masterplan 2009-2023;

VALUTATO che la Regione Emilia Romagna in particolare segnalava le prescrizioni di cui verificare l'attuazione, e cioè:

- il 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,
- la 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,
- l'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,
- lo 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;
- il documento dove delle diverse prescrizioni/condizioni di sostenibilità/mitigazioni e compensazioni e, siano indicati tempi e modi per il loro rispetto, non solo relativamente al D.M. 29/2013 ma anche in riferimento agli Accordi territoriali sottoscritti tra le parti.

VALUTATO infine che gli esiti della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di competenza della Regione Emilia Romagna, devono essere trasmessi al MATTM così come previsto dal Decreto VIA n.29/2013,;

CONSIDERATO che il Masterplan 2016-2030 dichiara che la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna, il Comune di Calderara di Reno e altri sottoscrivono a giugno 2015 l'accordo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto, accordo che risponde alla prescrizione A.1 del D.M. 29/2013 e permette l'attuazione nel breve, medio e lungo termine di quanto previsto dal progetto europeo "D-Air, ovvero:

- Miglioramento dell'accessibilità pubblica e privata;
- Aumento dell'efficienza delle infrastrutture gestite da SAB;
- Compensazione ambientale della fascia verde boscata sul perimetro Nord.

I suddetti obiettivi sono tradotti in azioni specifiche:

- azione 1: fascia boscata di compensazione ambientale e inserimento di pista ciclabile tra la stazione SFM Calderara-Bargellino e le aree urbanizzate di Lippo e San Vitale di Reno;
- azione 2: pista ciclabile su Via del Triumvirato, collegamento alla stazione SFM Borgo Panicale Scala, inserimento del Polo Aeroporto nella rete cicloturistica europea;
- azione 3: realizzazione del People Mover;
- azione 4: completamento della stazione SFM Borgo Panicale Scala;
- azione 5: ottimizzazione del servizio Navetta BLQ Aerobus;
- azione 6: miglioramento del servizio navetta per il trasferimento dei passeggeri ai parcheggi esterni;
- azione 7: azioni volte a favorire l'utilizzo di mezzi ecologici;
- azione 8: incentivi contrattuali per la messa a disposizione di auto a nolo a bassa emissione di CO2;
- azione 9: installazione di postazioni di ricarica dei mezzi elettrici;
- azione 10: istituzione del Mobility Manager di Zona Aeroportuale (MMZA);
- azione 11: redazione del Piano della Mobilità della Zona Aeroportuale (PSCL) per gli addetti complessivi dell'ambito;
- azione 12: efficientamento energetico sulle infrastrutture aeroportuali gestite da SAB;
- azione 13: campagna di comunicazione sulla mobilità sostenibile e servizi smart per l'accessibilità all'Aeroporto;

RITENUTO, in conclusione, necessario demandare alla DVA ogni conseguente decisione in merito all'attuazione delle verifiche di ottemperanza di cui al Decreto VIA n.29/2013;

Osservazioni

PRESO ATTO delle seguenti osservazioni :

- *Del Comitato Compatibilità Aeroporto Città di Bologna, 04/01/2018*

Il Comitato rappresenta una serie di osservazioni relativamente alla persistenza della non-applicazione delle prescrizioni di VIA, alla mancata pubblicizzazione dei regolamenti e delle procedure necessari, alla progressiva incompatibilità fra gli obiettivi di tutela ambientale e di salute definiti da PTCP e il PSC e gli sviluppi previsti dal Master Plan ed alla necessità di considerare non i singoli impatti ma bensì l'insieme degli impatti generati ivi compresi gli impatti indiretti.

Sulla base di tali osservazioni si richiede la revisione della VIA del Piano di Sviluppo Aeroportuale del Marconi, tenendo espressamente conto dell'impatto complessivo sul territorio del Quartiere Navile di Bologna.

- *Del Sig. Daniele Ara – presidente Quartiere Navile, 03/01/2018*

L'Osservante fa presente che le segnalazioni dei cittadini sono prevalentemente legate alla forte movimentazione nelle ore sensibili del periodo diurno e notturno e pertanto chiede di valutare la possibilità di predisporre dei notam per limitare l'utilizzo della pista 12 per i decolli nelle fasce orarie 6.00-7.00 e 19.00+23.00.

L'osservante fa presente inoltre che il recepimento di alcune prescrizioni significative del decreto di VIA sia avvenuto in modo parziale e non sia avvenuto. Pertanto si chiede un approfondimento sull'attuazione delle prescrizioni.

- *Del Comune di Bologna, nota prot.n.427375/2017*

Con la nota citata il Comune di Bologna trasmette le proprie osservazioni che risultano approvate dalla Giunta Comunale con prog.1/2018, PG 469663/2017.

- *Della Città Metropolitana di Bologna, 25/01/2018*

Con la nota del 25/01/2018 la Città Metropolitana di Bologna trasmette l'Atto del Sindaco n.6 del 24/01/2018 con la quale è stata approvata la Relazione Istruttoria per la formulazione di osservazioni previste nell'ambito del procedimento relativo al progetto di aggiornamento del piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan) 2016-2030 dell'Aeroporto di Bologna, Relazione Istruttoria completa degli impatti che il nuovo Masterplan potrebbe generare sul territorio metropolitano con le seguenti richieste di integrazioni:

- **Accordo Territoriale del 2008 e del 2015:** si chiede un confronto quanto indicato dall'Accordo con quanto oggi proposto nel nuovo progetto, al fine di verificarne le incongruenze e individuare le opportune azioni integrative;
- **Mobilità e accessibilità aeroportuale:** si chiede di implementare lo studio trasportistico con tutte le opere infrastrutturali previste nel quadrante territoriale, con particolare riferimento all'Intermedia di pianura, e alla viabilità che da quest'ultima condurrà fino all'Aeroporto (vie San Vitalino e Aldina), verificandone la capacità e sostenibilità. 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;
- **Analisi degli impatti riferibili agli addetti:** 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.
- **Fascia boscata:** si chiede di dare merito nel nuovo Masterplan 2030 dei contenuti del progetto di fascia boscata, prescritto dalla VIA/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.
- **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.

- Hotel: a differenza del precedente Masterplan, viene proposta nelle aree di land-side, la realizzazione di un hotel da 180 camere, destinato sia agli operatori di volo sia ai passeggeri. Costatato che questa struttura non sarebbe di esclusivo uso "aeroportuale", in quanto accessibile dall'area parcheggio esterna all'aeroporto, si fa presente che dovrà essere verificato 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, dovrà essere inoltre condivisa la modalità attuativa specifica con il Ministero e il Comune di Bologna.
- Vasca di laminazione (ex cava Olmi): preso atto delle criticità presenti, ovvero risalita della acqua di falda, si chiede di riportare le azioni necessarie per il superamento di detta criticità.
- Energia: 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.

- Della Sig. ra Marta Zogno , 12/07/2018

L'Osservante, in nome e per conto del Fondo Ariete chiede che l'area di proprietà del Fondo Ariete venga considerata nella sua interezza nel Masterplan 2016-2030 e di conseguenza sia oggetto di interventi di riqualificazione previsti dal piano stesso;

CONSIDERATO e VALUTATO che con la Documentazione Integrativa fornita in data 02/05/2018 con nota prot.n.45607-P il Masterplan 2016-2030 risponde a quanto richiesto dal Comune di Bologna, dalla Città Metropolitana di Bologna e dalla Regione Emilia Romagna con una risposta organizzata in una sezione unica e articolata su diversi paragrafi attinenti i vari ambiti oggetto delle osservazioni/richieste delle amministrazioni interessate peraltro simili (infatti la nota della Regione Emilia Romagna in gran parte ricalca i contenuti delle osservazioni di Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna);

VALUTATO che in merito all'Accordo territoriale del 2008 il Masterplan 2016-2030 ritiene di procedere con un aggiornamento che tenga conto delle mutate condizioni territoriali complessive, con specifico riferimento al sistema di accessibilità oltreché alle modifiche introdotte con il Masterplan 2016-2030 e che a tale fine sarebbe opportuno valutare la necessità di istruire specifici tavoli tecnici ed istituzionali con il diretto coinvolgimento del gestore aeroportuale e le amministrazioni interessate;

VALUTATO che gli aspetti sollevati dagli osservatori sono stati tutti esaminati nell'ambito del presente parere ad eccezione degli aspetti urbanistici ed edilizi che esulano dalle competenze del procedimento in questione in quanto da trattare tali aspetti in sede di Conferenza dei Servizi per l'esame della conformità urbanistico – edilizia degli interventi;

Proposta di condizioni ambientali

CONSIDERATO che nella Documentazione Integrativa al Masterplan 2016-2030 vengono previste ed illustrate al punto 5- "*Proposta di condizioni ambientali*" le quali descrivono alcune ulteriori misure di mitigazione e compensazione in aggiunta alle prescrizioni del D. M. 29/2013 per contribuire al miglioramento delle condizioni ambientali connesse al Masterplan stesso;

PRESO ATTO dell'accoglimento della "Condizione 1" nell'ambito del presente parere e di quelle che si accolgono come :

- La "Condizione 2" relativa alla proposta del raggiungimento entro il 2030 del livello 3+ "*Carbon Neutral*" nell'ambito del programma internazionale di accreditamento *Airport Carbon Accreditation* mediante l'adozione di specifiche misure di miglioramento per l'intero sistema aeroportuale e con l'obiettivo di ottimizzare le emissioni climateranti e compensare le emissioni residue;
- La "Condizione 3" relativa alla proposta di aderire con risorse proprie a iniziative e progetti di valorizzazione degli spazi urbani e dei servizi fruiti dalla cittadinanza locale;
- La "Condizione 4" relativa alla proposta di promuovere, in sede di Commissione aeroportuale, la valutazione di misure di regolamentazione del traffico aereo in specifiche fasce orarie diurne ove risulta maggiore il disturbo percepito dalla popolazione;
- La "Condizione 5" relativa alla proposta di promuovere con gli enti territoriali, a partire dal 2018, un percorso tecnico istituzionale di aggiornamento dell'Accordo Territoriale per il Polo funzionale

sottoscritto nel 2008 con riferimento alla mobilità pubblica/privata e al sistema di viabilità di accesso al nodo aeroportuale;

IN CONCLUSIONE

RILEVATO che allo stato attuale, dai dati di traffico pubblicati dal proponente, l'aeroporto nel 2017 ha raggiunto un numero di 8.198.156 passeggeri (quasi corrispondente alla crescita al 2023 del Masterpan vigente) per un totale di 67.088 movimenti e per un totale cargo di 41.986 tonnellate;

TENUTO CONTO delle caratteristiche e della localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale così come riportato in precedenza;

VALUTATO che le caratteristiche progettuali, il contesto interessato e l'entità delle ripercussioni sull'ambiente degli interventi proposti richiamano la necessità di ulteriori approfondimenti/monitoraggi/mitigazioni;

VALUTATO che così come anche proposto nel Masterplan 2016-2030 (Documentazione Integrativa - "Proposta di condizioni ambientali" - Condizione 1), risulta obbligato e necessario:

1. Riverificare nel 2024, l'andamento del traffico aereo rispetto alle stime del Masteplan 2009-2023;
2. Rianalizzare nel 2024, assumendo a riferimento di analisi l'anno solare 2023 in quanto coincidente con l'orizzonte finale del Masteplan vigente 2009-2023), gli impatti ambientali sulle componenti ambientali rumore ed atmosfera a confronto con le stime svolte nell'ambito dello studio preliminare ambientale;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

RITIENE

di non assoggettare al procedimento di VIA l'intervento "Master Plan Aeroportuale - aggiornamento 2016-2030" dell'Aeroporto di Bologna, presentato dalla Società ENAC., subordinato al rispetto delle seguenti condizioni:

Condizione n.1	
Macrofase	Corso d'opera, Post operam
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	a) Al fine di garantire il pieno rispetto dei limiti acustici previsti a livello territoriale, il proponente è tenuto a definire ed a condurre - in accordo con ARPA Emilia Romagna - un monitoraggio esterno ed interno ai fabbricati residenziali più prossimi alla pista della frazione di Lippo e rilevando oltre che il LVAj anche il LEQ. I risultati del monitoraggio devono essere inoltrati al MATTM per ogni valutazione relativa all'opportunità delle misure di mitigazione, anche sui ricettori puntuali. b) In ogni caso l'esercizio dell'attività è autorizzato nel rispetto dei limiti emissivi vigenti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro 12 mesi dalla data provvedimento finale di esclusione dalla VIA da parte della DVA e, per la b), per la durata del MasterPlan.
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Condizione n.2	
Macrofase	Post operam

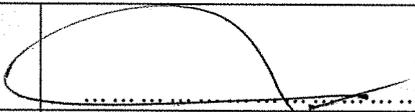
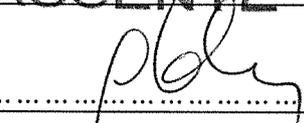
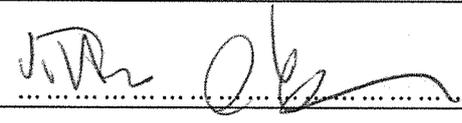
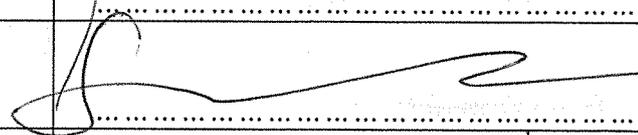
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	In accordo con i Comuni interessati e con la Regione, il proponente dovrà valutare l'impatto acustico delle attività dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale, verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3 comma 2, il rispetto dei limiti assoluti di immissione nonché l'opportunità di eventuali misure di mitigazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro 12 mesi dalla data dalla data provvedimento finale di esclusione dalla VIA da parte della DVA
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

Condizione n.3	
Macrofase	Post operam
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Il proponente è tenuto a definire in accordo con ARPA Emilia Romagna, ed a condurre un monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale rilevando le concentrazioni dei principale inquinanti ed in particolare l'ozono. I risultati del monitoraggio devono essere inoltrati al MATTM per ogni valutazione relativa all'opportunità di eventuali misure di mitigazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro 6 mesi dalla data dalla data provvedimento finale di esclusione dalla VIA da parte della DVA
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

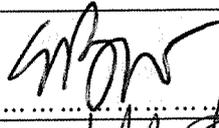
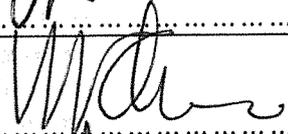
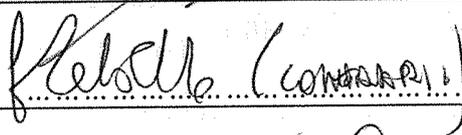
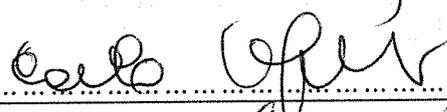
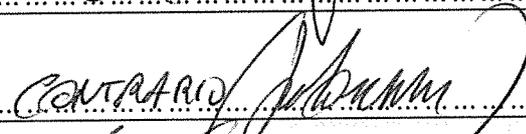
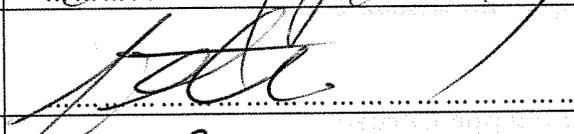
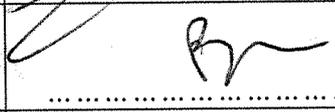
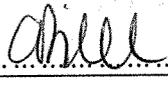
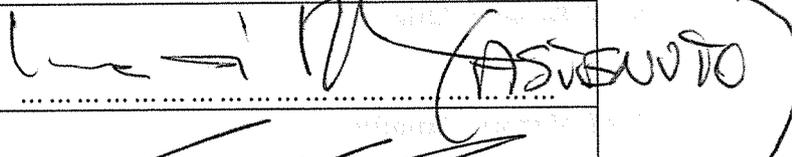
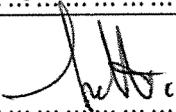
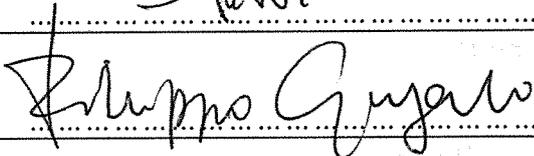
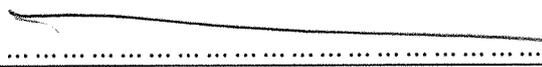
Condizione n.4	
Macrofase	Post operam
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà: <ul style="list-style-type: none"> • verificare nel 2024, l'andamento del traffico aereo rispetto alle stime del Masteplan 2016-2023; • analizzare, assumendo come anno di riferimento di analisi il 2023 (coincidente con l'orizzonte finale del Masteplan 2016-2023), gli impatti ambientali per le componenti ambientali rumore ed atmosfera; • confrontare le stime con quelle svolte nell'ambito della VIA e nell'ambito dello studio preliminare ambientale;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Primo trimestre 2024
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

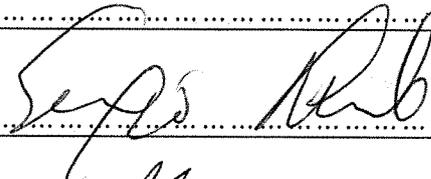
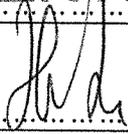
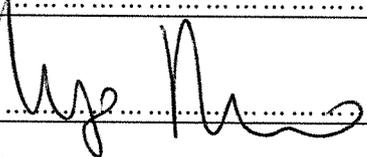
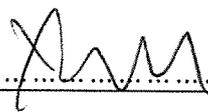
Condizione n.5	
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Altri aspetti

Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà presentare uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei. Tale studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti, con stima dei danni materiali attesi nelle varie Zone di rischio, nell'area ad alta tutela, nell'area interna e nell'area intermedia ed esterna. Lo studio dovrà anche individuare le misure, a carico del Proponente, per eliminare o ridurre il danno, misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad 1×10^{-4} in base ai risultati degli scenari probabilistici.
Termine avvio Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	Borgia (Contario)

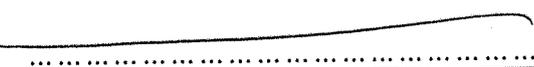


Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	 (ASSENTE)
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	

Ing. Despoina Karniadaki	Assente (Cartacea)
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	

M

N

Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	Robt. In. (CONTRARIO)



ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

