



AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI di BOLOGNA S.p.A.

MASTERPLAN AEROPORTUALE 2009 - 2023
Studio di impatto ambientale



AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI di BOLOGNA S.p.A.



Post Holder Progettazione:
Ing Davide Serrau

Responsabile Sostenibilità e Ambiente
Ing. Tomaso Barilli


Quadro di riferimento programmatico

ELABORATO:


RELAZIONE TECNICA

n° ELABORATO:

CODICE WBS		OPERA	MP	VA	RTCN	NUM	0	REV	Scala:
CODICE ENAC		FASE	ARG	DOC					File name: QPROGRAMMATICOREL001.pdf
7									SETTORE:
6									
5									
4									
3									
2									
1									
0									Marzo 2011 T. Barilli D. Serrau
REV.	DESCRIZIONE								DATA REDATTO VERIFICATO APPROVATO

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	INDICE DEI CONTENUTI	Marzo 2011

1.	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	1-1
1.1	Il Libro Bianco dell'UE e le strategie Comunitarie	1-1
1.2	La crescita dei trasporti	1-3
1.2.1	Focus sul trasporto aereo	1-5
1.3	Trans-European Network – Transport (TEN-T).....	1-5
1.4	Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)	1-7
1.4.1	Inquadramento generale	1-7
1.4.2	Focus sul trasporto aereo	1-8
1.5	Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)	1-8
1.5.1	Inquadramento generale	1-8
1.5.2	Lo sviluppo della rete nazionale di aeroporti.....	1-9
1.6	Il POR - Programma Operativo Regionale (ER) 2007-2013	1-10
1.7	Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).....	1-11
1.7.1	La rete infrastrutturale regionale.....	1-11
1.7.2	Il trasporto aereo e il ruolo degli aeroporti Regionali in Emilia Romagna	1-12
2.	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	2-1
2.1	Documento preliminare al quadro strategico regionale: programmazione 2007 – 2013	2-1
2.2	Legge Regionale Emilia Romagna 20 Marzo 2000	2-3
2.2.1	Premessa.....	2-3
2.2.2	Il principio di sussidiarietà nel sistema di pianificazione territoriale	2-4
2.2.3	La sostenibilità ambientale e territoriale delle scelte di pianificazione	2-6
2.2.4	L'accordo territoriale quale strumento di concertazione istituzionale.....	2-6
2.2.5	I poli funzionali	2-7
2.3	PTCP: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Bologna.....	2-8
2.4	L'Accordo Territoriale per il polo funzionale aeroporto	2-18
2.4.1	PREMESSA	2-19
2.4.2	DISPOSIZIONI GENERALI.....	2-22
2.4.3	ASSETTO TERRITORIALE E SOSTENIBILITA'	2-22
2.4.4	ATTUAZIONE E GESTIONE	2-29
2.5	PSC Bologna	2-32
2.5.1	La classificazione del territorio comunale secondo il PSC di Bologna.....	2-33
2.5.2	Contenuti specifici della pianificazione strutturale comunale.....	2-33
2.5.3	Il tessuto connettivo territoriale di Bologna valutato in sede di PSC.....	2-35
2.5.4	L'Aeroporto G. Marconi di Bologna come polo funzionale.....	2-36
2.6	La pianificazione territoriale del Comune di Calderara di Reno.....	2-41
2.6.1	PSC Comune di Calderara di Reno (BO)	2-42
2.7	Classificazione acustica comunale di Calderara di Reno (BO).....	2-43
2.8	PTPR – Piano Territoriale Paesistico Regionale.....	2-44
2.9	PTA: Piano di Tutela Acque.....	2-44
2.9.1	Gli obiettivi del Piano di Tutela delle acque.....	2-48
2.10	Piano di Tutela delle acque per il distretto dell'Appennino Settentrionale	2-49
2.11	PSAI: Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Autorità di Bacino del Reno.	2-54
2.12	PIAE: Piano Infraregionale delle Attività Estrattive 2002-2012 della Provincia di Bologna ..	2-57
2.13	PAE: Piano delle Attività Estrattive del Comune di Bologna.....	2-61
2.14	PMP: Piano della mobilità provinciale – Bologna	2-74
2.14.1	Gli interventi previsti dal PMP in relazione allo sviluppo dell'aeroporto di Bologna ...	2-74
2.15	PEC - Programma Energetico Comunale	2-75
2.15.1	Bacini Energetici Urbani (BEU).....	2-75
2.15.2	BEU1 - Aeroporto.....	2-76
2.16	PTVE – Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana Bologna	2-76
2.16.1	L'intermedia di pianura	2-77
2.17	PGQA: Piano di Gestione Qualità dell'Aria	2-79

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

1. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE

1.1 Il Libro Bianco dell'UE e le strategie Comunitarie

Il cardine della politica europea dei trasporti è espresso nel Libro Bianco. Nella sua prima versione del 1992, nella versione del 2001 e nel riesame intermedio del 2006 vengono affermati i principi guida della politica comunitaria che si concretizzano principalmente nell'offerta di sistemi di trasporto efficaci ed efficienti che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società e questo si configura come una preconditione necessaria per garantire la crescita economica e lo sviluppo sociale e sull'ambiente.

Gli obiettivi della politica comunitaria in questo settore elaborati, prima con il libro bianco del 1992, poi con il libro bianco del 2001 e riaffermati nel 2006 sono relativi alla fornitura di sistemi di trasporto efficaci ed efficienti in grado di:

offrire un livello elevato di mobilità ai cittadini e alle imprese in tutta l'Unione;

proteggere l'ambiente, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, promuovere norme minime in materia di lavoro per il settore e tutelare i passeggeri e i cittadini;

favorire l'innovazione a sostegno dei primi due obiettivi di mobilità e protezione rendendo più efficiente e sostenibile un settore in crescita come quello dei trasporti;

stabilire connessioni internazionali, presentando nell'ambito della partecipazione dell'Unione alle organizzazioni internazionali politiche dell'Unione sempre più tese al conseguimento della mobilità sostenibile, della protezione e dell'innovazione.


Questi obiettivi collocano la politica comunitaria dei trasporti al centro della strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione, si tratta di obiettivi a più lunga scadenza che in tutte le scelte politiche ricercano il giusto equilibrio fra gli imperativi della crescita economica, il benessere sociale e la protezione dell'ambiente. Nel Libro Bianco si precisa che la mobilità deve essere dissociata dalle conseguenze negative da essa prodotte utilizzando un'ampia gamma di strumenti politici, pertanto a tal proposito la futura politica dei trasporti dovrà ottimizzare il potenziale specifico di ogni singolo modo di trasporto per realizzare sistemi di trasporto puliti ed efficienti, in particolare occorrerà sfruttare maggiormente il potenziale offerto dalle tecnologie per disporre di trasporti ecocompatibili, soprattutto per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra. Infatti tutti i modi di trasporto dovranno diventare più ecocompatibili, più sicuri ed efficienti da un punto di vista energetico.

Nonostante gli obiettivi restino invariati nel corso del tempo, il contesto generale della politica comunitaria dei trasporti è invece cambiato a causa delle seguenti ragioni:

Con l'allargamento l'UE ha acquisito una dimensione continentale;

Il settore dei trasporti è cambiato e a livello europeo si assiste a un processo di consolidamento, soprattutto nel settore marittimo e dell'aviazione;

I trasporti si stanno rapidamente trasformando in un'industria ad alta tecnologia, il cui sviluppo futuro dipende in misura determinante dalla ricerca e dall'innovazione che nei trasporti contribuisce direttamente alla competitività dell'Europa, alla protezione dell'ambiente e ai programmi di politica sociale tra le azioni riguardano l'ecocompatibilità dei

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

trasporti terrestri e aerei, la modernizzazione della gestione del traffico aereo, il decongestionamento dei corridoi europei di trasporto, la mobilità urbana l'intermodalità e l'interoperabilità, la sicurezza e la protezione nei trasporti e l'istituzione di una base industriale competitiva;

Gli impegni internazionali in materia di ambiente, compresi quelli previsti dal protocollo di Kyoto, devono essere integrati nella politica dei trasporti;

La politica dei trasporti deve contribuire a realizzare gli obiettivi della politica energetica europea fissata nelle conclusioni del Consiglio europeo del marzo 2006, soprattutto in relazione alla sicurezza dell'approvvigionamento e alla sostenibilità.

Il Libro Bianco dei Trasporti nella sua versione del 2001 identificava una serie di problemi da superare nell'ambito europeo, tra questi ad esempio rientravano lo squilibrio modale fra i vari sistemi di trasporto, la congestione in genere e nell'ambito del trasporto aereo la congestione degli spazi aerei. Per porre rimedio a tali criticità, già in tale ambito venivano adottate una serie di misure sia legislative che tecnologiche; tra queste ad esempio: importanti proposte legislative tese ad aumentare la concorrenza e l'adozione di programmi finalizzati a migliorare gli standard di sicurezza quali il progetto GALILEO e SESAR solo per citarne alcuni nell'ambito del trasporto aereo.


Nella revisione del Libro Bianco si mostra come il mercato interno del trasporto aereo sia diventato una realtà concreta e una forza trainante per la crescita. La ristrutturazione e l'integrazione sono già in fase avanzata e il mercato si è ampliato con il moltiplicarsi delle rotte in Europa, la comparsa delle compagnie a basso costo e lo sviluppo degli aeroporti regionali, apportando fra l'altro vantaggi notevoli ai consumatori.

L'UE è leader mondiale tanto delle attrezzature per il trasporto aereo quanto dei servizi di trasporto.

Il mercato interno tuttavia deve essere ampliato per migliorare le prestazioni di tutti i segmenti del trasporto aereo, come gli aeroporti e i servizi di navigazione aerea. I vantaggi apportati dal mercato interno dovrebbero essere estesi anche ai collegamenti aerei con l'esterno. Il trasporto aereo ha bisogno di infrastrutture solide, sia per le operazioni in volo che per quelle al suolo. L'istituzione del Cielo unico, attualmente in corso, dovrebbe potenziare ancora l'efficienza del trasporto aereo comunitario; è necessaria una guida per la futura struttura dei sistemi di gestione del traffico aereo. Occorre inoltre operare gli investimenti necessari in materia di capacità aeroportuale, che dovranno essere accompagnati da regole più chiare in materia di tasse aeroportuali. Sono necessarie misure per ridurre gli effetti ambientali negativi causati dalla rapida crescita del traffico, garantendo parallelamente la competitività del settore e tenendo conto del dibattito in corso nell'ambito dell'ICAO.

Queste misure devono riguardare obiettivi diversi: migliorare e ottimizzare il controllo del traffico aereo, sviluppare le tecnologie e l'innovazione dei velivoli e dei motori, svolgere le operazioni di trasporto risparmiando energia e usare incentivi economici e/o strumenti, per esempio includendo l'impatto del trasporto aereo sul clima nel piano comunitario di scambi di emissioni

Il 1992, ovvero la prima edizione del Libro Bianco, ha segnato il completamento del mercato interno ma per i trasporti è stato in larga misura la data di avvio di tale mercato. Quindici anni dopo, ovvero all'atto della pubblicazione della revisione del libro bianco del 2006, il mercato interno liberalizzato dei trasporti e la mobilità su scala europea sono diventati una realtà concreta. In questo periodo il settore dei trasporti si è rafforzato e l'Unione è riuscita a mantenere o a sviluppare la propria posizione di leader mondiale in molti settori. Gli

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

allargamenti che si sono susseguiti hanno contribuito a rafforzare e consolidare questa posizione. Gli obiettivi generali della politica dei trasporti restano invariati: una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente, pienamente compatibile con la nuova agenda di Lisbona per l'occupazione e la crescita e con la nuova strategia per lo sviluppo sostenibile.

Gli strumenti a disposizione della politica dei trasporti devono evolvere per tenere conto dell'esperienza maturata e riflettere l'evoluzione delle condizioni industriali, politiche e internazionali. Una concorrenza internazionale più forte, unita a una crescita economica inferiore alle previsioni, hanno reso più complicato il compito di offrire una mobilità sostenibile.


Pertanto tra le azioni contenute nel Libro Bianco in materia di trasporto aereo rientra un continuo monitoraggio degli aiuti di Stato e degli aspetti della ristrutturazione e dell'integrazione connessi alla concorrenza; riesaminare il funzionamento del mercato interno e proporre le opportune modifiche; completare il quadro normativo per il Cielo unico e modernizzare la gestione del traffico aereo; sviluppare misure politiche per ridurre le emissioni prodotte dai servizi di trasporto aereo. In Particolare nel Piano di Lavoro contenuto nel Libro Bianco rientrano l'implementazione del progetto SESAR e del progetto GALILEO.

1.2 La crescita dei trasporti

La crescita del trasporto merci nell'UE, che ha fatto registrare un tasso annuo del 2,8%, ha seguito in linea di massima l'andamento della crescita economica, che ha raggiunto in media il 2,3% nel periodo 1995-2004. Il trasporto passeggeri ha fatto registrare una crescita inferiore, pari all'1,9%.

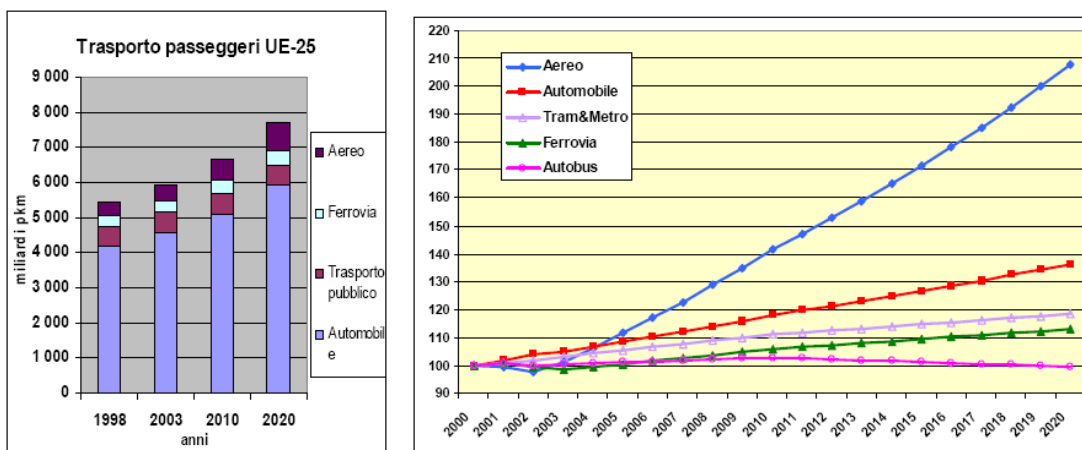
Globalmente, nel periodo 1995-2004 il trasporto merci e passeggeri è aumentato rispettivamente del 28% e del 18%, mentre il trasporto stradale è cresciuto rispettivamente del 35% e del 17%. Il tasso di crescita del trasporto marittimo a corto raggio è stato pressoché identico. Nel periodo 1995-2004 il trasporto merci per ferrovia è aumentato complessivamente del 6%, registrando un incremento maggiore negli Stati membri che hanno liberalizzato tempestivamente il mercato ferroviario. Il trasporto passeggeri per ferrovia è cresciuto notevolmente (anche se non così rapidamente come altri modi di trasporto) e oggi quasi un quarto del traffico è rappresentato dai treni ad alta velocità. Nello stesso periodo il trasporto aereo infracomunitario è aumentato di oltre il 50%, nonostante il declino dovuto agli attentati dell'11 settembre 2001, integrando gli effetti della liberalizzazione già iniziata alla fine degli anni ottanta. In alcuni Stati membri negli ultimi dieci anni si è inoltre registrata una forte crescita del trasporto per via navigabile (50% in Belgio e 30% in Francia).

La quota maggiore del trasporto infracomunitario è detenuta dal settore stradale, che rappresenta rispettivamente il 44% e l'85% circa del trasporto merci e del trasporto passeggeri. Alcuni fattori connessi alla domanda, come il calo dei trasporti di merci pesanti e la crescente importanza dei servizi "porta a porta" e dei servizi just-in-time, hanno senza dubbio contribuito alla crescita forte e sostenuta del trasporto stradale. La ferrovia rappresenta rispettivamente il 10% e il 6%. Fra le principali tendenze strutturali figura a partire dal 2001 l'arresto del declino del trasporto merci per ferrovia, ora in espansione in diversi Stati membri. Un'altra tendenza rilevante è il forte e sostenuto dinamismo del trasporto aereo e di quello per via navigabile. Il trasporto aereo domina il mercato del trasporto passeggeri sulle lunghe distanze; gli operatori a basso costo rappresentano il 25% di tutti i voli di linea infracomunitari e hanno incentivato lo sviluppo degli aeroporti regionali. Il trasporto marittimo rappresenta il 39% del trasporto interno di merci e quasi il 90% del volume di scambi con l'estero. Un quarto

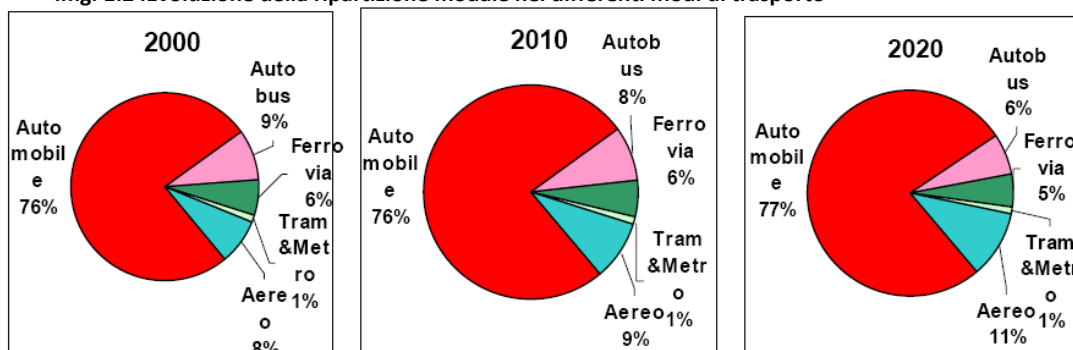
	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011


delle navi di tutto il mondo batte una bandiera europea, mentre il 40% è di proprietà europea. Visto che solo determinati Stati membri dispongono di grandi vie navigabili, il trasporto per via navigabile interna rappresenta soltanto il 3% del trasporto globale di merci; questo modo di trasporto offre ancora un potenziale notevole. Mentre il Libro bianco del 2001 prevedeva un tasso medio di crescita economica del 3%, il tasso reale per il periodo 2000-2005 è stato dell'1,8%. Per il periodo fra il 2000 e il 2020 si prevede un tasso medio di crescita annua del PIL del 2,1% (pari al 52% per l'intero periodo). Il tasso di crescita del trasporto merci dovrebbe essere quasi identico (50% per l'intero periodo), mentre la crescita media annua del trasporto passeggeri dovrebbe essere inferiore e attestarsi sull'1,5% (pari al 35% per l'intero periodo). La modellizzazione conferma che, complessivamente, a lungo termine si profila una stabilizzazione della ripartizione modale. Nonostante contribuiscano alla crescita in misura determinante, i trasporti rappresentano anche un costo per la società. Il costo ambientale è stimato all'1,1% del PIL. Negli sforzi compiuti per soddisfare le crescenti esigenze di mobilità e applicare norme ambientali rigorose cominciano a manifestarsi diversi segni di attrito. Nonostante le compagnie aeree abbiano ridotto i consumi di carburante dell'1-2% per passeggero chilometro negli ultimi dieci anni e le emissioni sonore degli aerei siano notevolmente diminuite, l'impatto globale dell'aviazione civile sull'ambiente si è aggravato a causa della forte crescita del traffico. Per esempio, le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo sono aumentate di oltre il 4% all'anno negli ultimi dieci anni.

Img. 1.1 . Previsioni di crescita delle attività di trasporto passeggeri ripartite per modo di trasporto



Img. 1.2 .Evoluzione della ripartizione modale nei differenti modi di trasporto



	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

1.2.1 Focus sul trasporto aereo

Il mercato interno del trasporto aereo è diventato una realtà concreta e una forza trainante per la crescita economica e per massimizzare la coesione sociale all'interno dell'Unione Europea allargata. La ristrutturazione e l'integrazione sono già in fase avanzata e il mercato si è ampliato con il moltiplicarsi delle rotte in Europa, la comparsa delle compagnie a basso costo e lo sviluppo degli aeroporti regionali, apportando fra l'altro vantaggi notevoli ai consumatori. L'UE è leader mondiale tanto delle attrezzature per il trasporto aereo quanto dei servizi di trasporto.

Tuttavia, di fronte alle sfide di una crescita sostenuta e della concorrenza globale non c'è spazio per l'autocompiacimento. Il mercato interno deve essere ampliato per migliorare le prestazioni di tutti i segmenti del trasporto aereo, come gli aeroporti e i servizi di navigazione aerea. I vantaggi apportati dal mercato interno dovrebbero essere estesi anche ai collegamenti aerei con l'esterno. Il trasporto aereo ha bisogno di infrastrutture solide, sia per le operazioni in volo che per quelle al suolo. L'istituzione del Cielo unico, attualmente in corso, dovrebbe potenziare ancora l'efficienza del trasporto aereo comunitario; è necessaria una guida per la futura struttura dei sistemi di gestione del traffico aereo. Occorre inoltre operare gli investimenti necessari in materia di capacità aeroportuale, che dovranno essere accompagnati da regole più chiare in materia di tasse aeroportuali. Sono necessarie misure per ridurre gli effetti ambientali negativi causati dalla rapida crescita del traffico, garantendo parallelamente la competitività del settore e tenendo conto del dibattito in corso nell'ambito dell'ICAO.

Queste misure devono riguardare obiettivi diversi: migliorare e ottimizzare il controllo del traffico aereo, sviluppare le tecnologie e l'innovazione dei velivoli e dei motori, svolgere le operazioni di trasporto risparmiando energia e usare incentivi economici e/o strumenti, per esempio includendo l'impatto del trasporto aereo sul clima nel piano comunitario di scambi di emissioni.


1.3 Trans-European Network – Transport (TEN-T)

Il progetto TEN-T (Trans-European Network Transports) è stato lanciato dal Consiglio Europeo di Essen del 1994, per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficiente, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell'Unione particolarmente svantaggiate.

La base legale dell'azione comunitaria in materia di reti transeuropee è individuabile nel Trattato UE (artt. 154, 155, 156). Ai sensi del titolo XV del trattato, l'Unione europea concorre allo sviluppo di reti transeuropee quali elemento chiave della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo sviluppo comprende l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti.

Le reti transeuropee sono presenti in tre settori di attività:

Le TEN-Trasporti (TEN-T): comprendono grandi progetti prioritari che concernono il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni a grande velocità. Anche i sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria, tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

Le TEN-Energia (TEN-E): riguardano i settori dell'elettricità e del gas naturale. Gli obiettivi principali sono la realizzazione di un mercato unico dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento;

Le TEN-Telecomunicazioni (eTen): mirano a sviluppare servizi elettronici basati sulle reti di telecomunicazione. Fortemente incentrate sui servizi pubblici, rappresentano il nucleo dell'iniziativa Europea "Una società dell'informazione per tutti".

Tre decisioni del Consiglio e del Parlamento europeo definiscono le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RTE-T):

Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996;

Decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001;

Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004.

La decisione n. 1692/96 del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce un quadro generale di riferimento del settore della rete transeuropea dei trasporti, delineando gli obiettivi, le priorità e le grandi linee d'azione della politica seguita dall'Unione in tema di infrastrutture di trasporto. Tali orientamenti sono finalizzati ad attuare progetti di interesse comune, volti a garantire la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti, nonché l'accesso a tale rete. Gli Stati membri sono considerati i soggetti principali responsabili per la realizzazione della rete, da completarsi con il supporto finanziario dell'Unione solo nei casi specificati.

In tale decisione vengono individuati 14 progetti cui il Consiglio europeo di Essen del 1994 aveva attribuito particolare importanza.

La decisione n. 1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio apporta alcune modifiche relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto autostrada Lisbona – Valladolid. Grazie a tale decisione viene enfatizzata la dimensione multimodale della rete.

L'orizzonte temporale previsto in tale decisione per portare a termine le opere di infrastruttura programmate era stato fissato per il 2010. I lavori, tuttavia, non sono avanzati rapidamente così come era stato previsto al momento del lancio delle TEN.

La crisi dei progetti TEN è stata attribuita essenzialmente a due fattori.

- Il primo, di natura finanziaria, è legato ai limiti di bilancio imposti dal trattato di Maastricht: in tutti i paesi comunitari, si è passati da un ammontare di investimenti in infrastrutture pari mediamente all'1,5% negli anni '80 all'1% medio degli anni '90.


- Il secondo è da attribuirsi ad una scarsa volontà politica dei diversi paesi membri ad impegnarsi in progetti transfrontalieri, privilegiando l'utilizzo delle poche risorse disponibili per progetti di carattere nazionale.

La Commissione ha deciso, pertanto, di avviare una fase di revisione della politica delle reti transeuropee che avrebbe dovuto tener conto anche delle problematiche dell'allargamento e delle tendenze di cambiamento osservate nei flussi

di traffico internazionale.

Nel 2003, si è pertanto affidato al gruppo ad alto livello sulla rete trans europea di trasporti Van Miert l'incarico di formulare nuove proposte in linea con il libro bianco sulla politica europea per i trasporti per il 2010.

La decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che tiene conto delle considerazioni dello studio del gruppo ad alto livello, definisce la situazione attuale della politica TEN-Trasporti:

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

Il limite temporale entro il quale concludere i progetti è spostato dal 2010 al 2020.

Viene presentato un elenco di 30 progetti prioritari adattato alle dimensioni dell'Unione allargata che, oltre ad includere i 14 progetti individuati nella decisione n. 1692/96/CE, comprende le autostrade del mare ed il progetto di navigazione satellitare Galileo.

Gli Stati membri dovranno attuare la valutazione ambientale dei piani e dei programmi in conformità della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.

Si crea una rete transeuropea delle "autostrade del mare" che intende concentrare i flussi di merci su percorsi logistici basati sulla modalità marittima con lo scopo di ridurre la congestione stradale e di migliorare l'accessibilità delle aree insulari e periferiche. Le autostrade del mare potranno includere il trasporto combinato di merci e persone, a condizione che le merci rivestano un ruolo predominante.

La Commissione, d'accordo con gli Stati membri e previa consultazione del Parlamento, designa un coordinatore europeo al fine di facilitare l'attuazione di determinati progetti di interesse europeo, ed in particolar modo dei progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere degli stessi.

I progetti prioritari individuati vengono dichiarati "di interesse europeo". L'introduzione di tale concetto implica un trattamento prioritario per quanto concerne le procedure finanziarie e di autorizzazione e concentra su tali progetti le risorse disponibili tramite i diversi strumenti finanziari comunitari previsti per le reti.

Le sezioni transfrontaliere sono considerate sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario nei confronti delle quali gli Stati membri si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

1.4 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)


1.4.1 Inquadramento generale

Negli ultimi anni i principali provvedimenti specifici relativi alla politica dei trasporti a livello europeo si rifanno ai due principi comunitari essenziali: la sussidiarietà e la non discriminazione. La sussidiarietà assume che l'Unione Europea intervenga solo se prevalgono interessi superiori a quelli dei singoli Paesi; la non discriminazione richiede che le politiche nazionali non danneggino o favoriscano imprese specifiche in base alla loro nazionalità.

In tale ambito si inserisce il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che è contraddistinto da due scelte di fondo:

la liberalizzazione del mercato dei trasporti, anche nei comparti più tradizionalmente legati a gestioni monopolistiche;

l'articolazione delle competenze programmatiche ed amministrative su due fondamentali livelli istituzionali, quello nazionale e quello regionale, competenze tra di loro distinte e complementari, con il passaggio graduale di una loro significativa parte dallo Stato alle Regioni sulla base del principio di sussidiarietà. La semplificazione delle competenze dovrà impegnare i due livelli in una programmazione integrata delle infrastrutture con particolare riferimento al potenziamento nelle aree meridionali e alla qualificazione di tutto il sistema.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

1.4.2 Focus sul trasporto aereo

Il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel periodo 1994- 1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che su quelle internazionali. Tuttavia l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri hub. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due hub di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative. In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo Open Sky sottoscritto con gli Stati Uniti e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione.


Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

1.5 Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

1.5.1 Inquadramento generale

In una logica di sistema a rete occorre dare priorità allo sviluppo delle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile dell'Italia, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. L'individuazione delle priorità prende le mosse dall'analisi della domanda (attuale e futura) di mobilità sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità.

Gli investimenti infrastrutturali dovranno essere quindi indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale. Lo strumento di pianificazione necessario per conseguire questi obiettivi è il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale, costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci; la funzionalità di questo sistema dovrà necessariamente essere assicurata, anche finanziariamente, dallo Stato. In tale

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

sistema dovrà essere esplicitamente favorita la complementarità tra le diverse modalità e resa più efficiente l'integrazione tra le diverse infrastrutture.

L'individuazione dello SNIT consente anche di delineare una chiara articolazione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo, e nello stesso tempo offre ai governi locali il quadro di riferimento entro cui operare le proprie scelte; consente altresì di pervenire alla formulazione di proposte riconducibili ad un disegno organico, superando una prassi basata su interventi settoriali spesso motivati da esigenze di breve periodo.

1.5.2 Lo sviluppo della rete nazionale di aeroporti

Per quanto riguarda gli aeroporti lo SNIT individua un insieme minimo di 23 scali, compreso quello bolognese, che complessivamente movimentano attualmente circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci.

Per queste infrastrutture, come per tutte le altre infrastrutture di interesse nazionale (navale, stradale, ferroviario), lo SNIT indica le principali politiche da perseguire, le azioni per la riqualificazione ed il potenziamento dei settori ed i criteri per la definizione delle priorità di intervento. In particolare per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono:


la creazione di nuovo traffico, garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale;

la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.

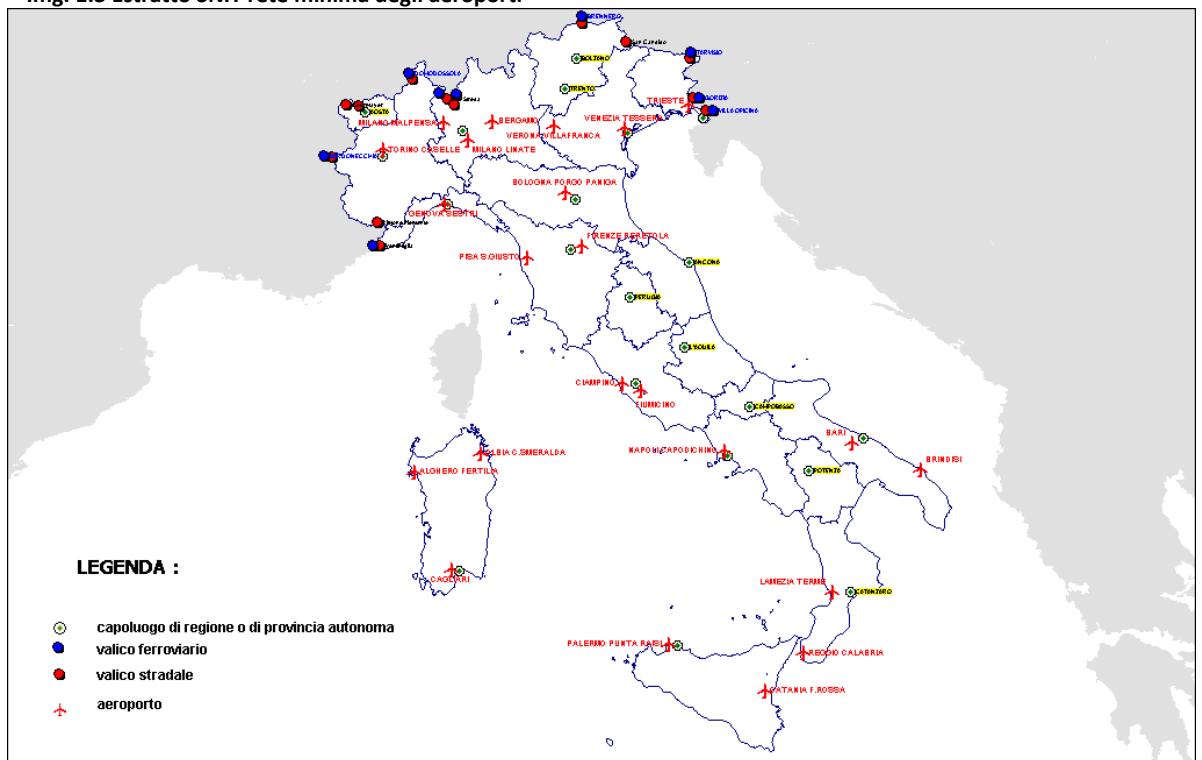
Questi obiettivi saranno alla base degli approfondimenti che si articoleranno nell'ambito di una strategia generale che prevede:

crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che consenta di mantenere i livelli minimi di traffico a livelli compatibili con il ruolo di nodo di valenza europea ed intercontinentale dei due scali;

crescita dei restanti aeroporti inseriti nella suddetta rete minima, e programmata costruzione di nuovi che affronti un una logica di "sistema integrato" anche la eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

Img. 1.3 Estratto SNIT rete minima degli aeroporti




La fase successiva alla pianificazione e programmazione delle azioni individuate dallo SNIT mette in relazione e gli interventi infrastrutturali previsti dal PGT con le politiche di sviluppo economico-territoriale, in accordo con una strategia di riqualificazione e risanamento dei trasporti locali.

La complementarità fra PGTL e contesti territoriali locali avviene anche attraverso una proficua interazione tra progetti di settore e progettualità locale, sia mediante Piani Operativi Regionali (POR) e Piani Regionali dei Trasporti (PRT), sia con politiche, piani e progetti locali rilevanti, che necessitano del supporto di adeguate politiche di trasporto; In questa fase, infatti, le indicazioni programmatiche previste dal SNIT divengono veri e propri progetti riguardanti le alternative di tracciato, i nodi, le modalità e il numero delle interconnessioni con le reti locali, i regimi tariffari, le possibili specializzazioni di tratte.

1.6 Il POR - Programma Operativo Regionale (ER) 2007-2013

Lo sviluppo della regione Emilia-Romagna è fortemente legato alla crescita del suo sistema industriale. L'occupazione manifatturiera rappresenta il 28,2% del totale, quota significativamente superiore sia rispetto all'Italia (23,6%) sia rispetto alla media europea (20,9%), con un contributo del valore aggiunto industriale alla crescita dell'economia negli ultimi 10 anni decisamente più elevato rispetto alla media italiana (nel periodo 1997-2006, +9,1% il PIL industriale in Emilia-Romagna e +2,3% in Italia). La capacità trainante del sistema industriale si estende anche al resto dell'economia: all'agricoltura, fortemente interconnessa con l'agroindustria, una delle filiere più importanti della regione, ma soprattutto ai servizi, dato il forte indotto nei servizi alle imprese e nei servizi avanzati per la produzione, nella logistica e nei trasporti, nelle attività del commercio all'ingrosso.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

In tema di trasporti la strategia regionale è definita attraverso il Piano Regionale Integrato dei Trasporti che rappresenta il principale strumento di pianificazione dei trasporti, e persegue l'obiettivo di un razionale e funzionale utilizzo del territorio, assicurandone accessibilità e fruibilità anche in un'ottica di regione europea.

1.7 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

La L.R. n. 30 del 1998 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" individua il PRIT come il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione, in linea con il nuovo quadro dei poteri in materia conferiti alle Regioni con la Legge 15 marzo 1997, n. 59 e successivi L. 127/97, D.L. 422/97 e D.L. 112/98.

Il PRIT98 definisce i principali indirizzi e le direttive per le politiche regionali sulla mobilità, i principali interventi e le azioni prioritarie, in coordinamento anche con altri piani regionali. Costituisce riferimento per la programmazione degli enti locali ed in particolare per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP), che a loro volta provvedono ad adottare, approfondire ed attuare i contenuti e le disposizioni del PRIT98-2010.

Il PRIT98 si distingue nel panorama nazionale, anche per alcune particolari sensibilità politico-strategiche emerse come novità molto rilevanti nella fase di costruzione del Piano: la consapevolezza della rottura in atto negli equilibri europei e mondiali, l'attenzione al quadro strategico delineato dal programma delle reti trans-europee (TEN-T) che era stato da poco approvato, la pervasiva sensibilità alle questioni ambientali, l'incipiente percezione dell'importanza della logistica di produzione e di distribuzione, il ricorso a pratiche di calcolo molto analitiche, il ricorso a procedure di consultazione informale e di investimento formale di tutte le istanze istituzionali e di rappresentanza degli interessi.


La missione assunta dal PRIT98 non era quella di dimensionare o localizzare infrastrutture, ma di massimizzare l'efficacia e l'affidabilità del trasporto diminuendone i costi e l'impatto ambientale.

1.7.1 La rete infrastrutturale regionale

La regione Emilia-Romagna si caratterizza come una grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci, con ruolo e funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano (viario, ferroviario e marittimo-idroviario).

Essa, infatti, è al centro dei principali corridoi plurimodali tra il nord e il sud del paese ovvero:

- il corridoio dorsale centrale, costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla nuova rete dell'alta velocità ferroviaria in affiancamento a quella storica;
- la direttrice adriatica, costituita dalla A14, dalla SS16 Adriatica e dalle ramificazioni a sud verso Orte Civitavecchia (E45) e a nord (E55), connessa attraverso Mestre alle autostrade per il nord-est dell'Europa, e integrata con il Porto di Ravenna per i trasporti del Mediterraneo;
- la direttrice Tirreno-Brennero, costituita dall'asse ferroviario del Brennero, attraverso l'integrazione dalla linea ferroviaria Parma-La Spezia con la linea regionale Parma-Poggio Rusco, dalle autostrade

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

A22 del Brennero e A15 della Cisa.

Tale sistema è a sua volta integrato e interconnesso dal livello principale del Sistema Logistico regionale (Interporti/Scali merci: Bologna, Modena-Marzaglia, Parma, Piacenza) per il trasporto combinato e organizzato delle merci.

Con riferimento al sistema aeroportuale, nell'ambito di un quadro nazionale in forte evoluzione, si segnala una movimentazione annuale di circa 6 milioni di passeggeri, di cui 4,7 milioni fanno riferimento all'aeroporto di Bologna, caratterizzato anche da voli intercontinentali, mentre la restante parte è ripartita sugli altri tre aeroporti nazionali e internazionali di Forlì, Parma e Rimini. Pertanto in tale ambito territoriale l'Aeroporto G. Marconi di Bologna si configura come il fulcro del sistema degli aeroporti regionali dell'Emilia Romagna.

1.7.2 Il trasporto aereo e il ruolo degli aeroporti Regionali in Emilia Romagna

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti nella versione del 1998 e attualmente ancora in vigore, ipotizzava la creazione di un sistema regionale degli aeroporti in maniera da poter far funzionare gli stessi in maniera complementare, destinando quindi a ciascuno di essi un ruolo ben specifico all'interno del sistema. In dettaglio tale sistema doveva essere raggiunto mediante un coordinamento operato a livello regionale nel quale la Regione avrebbe avuto un ruolo principale, tuttavia tale obiettivo non è stato raggiunto e i singoli aeroporti hanno continuato ad agire come entità separate.

Il trasporto aereo ha subito nell'ultimo decennio mutamenti profondi e sostanziali che ne hanno fatto uno dei settori a maggiore dinamicità e, probabilmente, quello in cui a livello europeo si sono verificati i maggiori progressi in termini di passaggio dal regime monopolistico alla libera concorrenza.

L'offerta aeroportuale dell'Emilia-Romagna risulta fra le più elevate a livello nazionale, con circa un aeroporto ogni milione di abitanti, ed è sensibilmente maggiore di quella ad esempio della Lombardia, unica altra Regione ad avere 4 scali aeroportuali.

Sul fronte passeggeri, il settore low cost, modalità sconosciuta all'epoca di stesura del PRIT, ha generato una vera e propria rivoluzione nella percezione del trasporto aereo.


Al fine di perseguire il disegno del sistema aeroportuale, la Regione ha proceduto attivando azioni di stimolo ed entrando nelle compagini societarie degli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini - l'aeroporto di Parma ha preferito percorrere la strada della privatizzazione - allo scopo di favorire le relazioni industriali.

Le diverse fasi di sviluppo sono state caratterizzate da intese e verifiche industriali che ne hanno confermato la valenza strategica e operativa seppure non più nell'ottica di società unica ma di accordi - operativi e commerciali - sia sul fronte extra-aviation che su quello aviation.

A questo disegno, tuttavia, si è contrapposta una competizione territoriale, alimentata anche dalle stesse compagnie aeree, che al momento non ha consentito la chiusura degli stessi accordi.

La difficoltà economica crescente in cui versano le società di gestione degli aeroporti di Parma e Forlì ha al momento spinto le stesse a sviluppare piani industriali che fanno entrare in campo risorse e operatività di soci privati.

Nel corso del 2008 per la prima volta gli aeroporti italiani hanno registrato una flessione del traffico passeggeri, legata soprattutto alla difficile situazione del settore, che ha risentito, a livello globale, del brusco aumento del costo del carburante fin quasi all'inizio dell'autunno, e,

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

più in generale, della crisi economica complessiva, e a livello nazionale delle crisi della compagnia di bandiera. Le vicende che hanno interessato il trasporto aereo hanno influito sensibilmente anche sui gestori aeroportuali, tanto da determinare, in particolare nella nostra regione, l'adozione di strategie diversificate da parte di ciascuna società di gestione.

Nel corso del 2008 si è conclusa la privatizzazione dell'aeroporto di Parma attraverso l'ingresso di un partner austriaco che ha rilevato il 67% della Sogeap.


La Seaf di Forlì, pur in presenza di un costante aumento di passeggeri in transito attraverso l'aeroporto, continua ad attraversare un periodo di difficoltà economica dovuto a diverse cause, tra cui lo scarso coinvolgimento degli operatori economici del territorio, la scarsa capitalizzazione della società e, più in generale, aspetti gestionali che determinano un risultato economico non positivo. A dicembre 2008 è stato presentato il nuovo Piano industriale dell'aeroporto di Forlì, il cui obiettivo principale è creare, soprattutto grazie ad investimenti provenienti da capitali privati, un polo articolato di supporto alle attuali attività dell'aeroporto, come cargo merci, hangar di manutenzione, rimessaggio di aeromobili e attività di addestramento piloti con simulatori di volo.

Infine, l'aeroporto di Rimini, gestito dalla società Aeradria, ha consolidato il proprio posizionamento strategico facendo leva sulla vocazione turistica del territorio circostante, specializzandosi principalmente nel settore dei voli charter e low cost.


In questo contesto la SAB, Società di gestione dell'aeroporto di Bologna, pur confermando risultati di bilancio positivi, nel 2008 ha elaborato un nuovo piano industriale che, fra l'altro, punta sull'incremento del numero di passeggeri attraverso l'attrazione di vettori low cost. Tale piano industriale, da cui è conseguita la redazione di un nuovo Masterplan aeroportuale che costituisce la base per la presente Valutazione di Impatto Ambientale, prevede il completo riposizionamento dell'aerostazione in posizione più baricentrica rispetto alla pista di volo al fine di garantire un'adeguata capacità allo sviluppo del traffico.

Il ruolo della Regione, di promozione equilibrata del settore, appare oggi condizionato dagli specifici piani industriali proposti e dalle più generali condizioni di mercato.

La globalizzazione sempre più capillare dell'economia, i processi di liberalizzazione già consolidati e quelli in itinere, gli eccezionali trend di crescita previsti per i traffici aerei a breve, medio e lungo termine, offrono ai sistemi aeroportuali che sapranno coglierle grandi e durature opportunità di sviluppo. L'affermazione di un insieme di aeroporti distribuito in una regione non è però il risultato scontato di una congiuntura favorevole: i nuovi equilibri "dinamici" che verranno a determinarsi nel futuro saranno, infatti, la logica conseguenza di scelte (o, in negativo, di non scelte) che gli scali appartenenti ad un sistema territoriale andranno ad effettuare. Gli alti livelli di competizione prevedibili suggeriscono che i fattori determinanti per il successo saranno costituiti dall'estensione della gamma dei servizi offerti e dal corretto rapporto qualità/prezzo associato a ciascun segmento della gamma. Un sistema regionale di aeroporti ha in sé tutte le possibilità per posizionarsi sul mercato in modo ottimale, qualora potesse proporsi all'utenza (vettori aerei, tour operator) come soggetto unico in grado di assicurare al giusto prezzo una vasta pluralità di opzioni, anche di nicchia: ciò attraverso la stratificazione tipologica e qualitativa dei servizi nei singoli aeroporti e la massimizzazione della produttività (sia di uomini che di mezzi) derivante da un idoneo processo di cooperazione e di integrazione tra gli impianti. Perseguire uno sviluppo in cui i rischi di instabilità siano ridotti, richiede oggi precise scelte organizzative che, utilizzando al meglio l'ampia riserva di potenzialità degli impianti aeroportuali regionali, coniughino l'efficacia con l'efficienza, e cioè il fare bene (l'efficienza) le cose giuste (l'efficacia). In questa ottica è indispensabile tradurre in forza le attuali debolezze del sistema aeroportuale emiliano-romagnolo: occorre cioè che la competizione tra i singoli poli regionali nell'offrire uno stesso

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	Marzo 2011

servizio sia trasformata in allargamento della gamma dei servizi da proporre all'utenza, il tutto operando con un'efficienza (redditività economica) che consenta di affrontare la concorrenza dei sistemi aeroportuali vicini e, contemporaneamente, di sostenere gli investimenti infrastrutturali, tecnologici ed organizzativi necessari al buon funzionamento degli impianti.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

2.1 Documento preliminare al quadro strategico regionale: programmazione 2007 – 2013


L'Emilia-Romagna ha attivato nel corso degli anni una molteplicità di programmi e strumenti di pianificazione informati ad un concetto di sostenibilità progressivamente più ampio, inclusivo degli aspetti ambientali, economici e sociali, che oggi fondano una visione complessa della competitività e della coesione del sistema regionale: una visione che ci si propone di attuare attraverso un insieme di strategie che guardano ad una più armonica evoluzione dei sottosistemi economici, sociali e delle risorse ambientali, assumendo i principi di prevenzione, precauzione e responsabilità nell'attuazione delle politiche e delle azioni di sviluppo. Lo scopo è quello di promuovere uno sviluppo che sia in grado di coniugare competitività con elevati standard di qualità, di sicurezza e di protezione sociale. Uno sviluppo che poggia sulla ricerca, sull'innovazione, sulla formazione, sull'istruzione, sulla qualità, regolarità, sicurezza del lavoro e sulla responsabilità sociale delle imprese.

Le politiche industriali e quelle per il lavoro assumono in quest'ottica un ruolo centrale. Da una parte si tratta di creare le condizioni per assicurare opportunità di studio, di formazione e di acquisizione di competenze che consentano a tutti di partecipare ad un mercato del lavoro sempre più caratterizzato dalla crescita di un'economia fondata sul possesso di competenze e conoscenze, contrastare i rischi di esclusione e acquisire un inserimento stabile nel lavoro e nella vita sociale.

Dall'altra si tratta di promuovere la piena e buona occupazione, garantendo quindi quantità e qualità dell'occupazione, attraverso l'attuazione di diverse azioni di politica attiva del lavoro e promuovendo lo sviluppo del sistema produttivo regionale sulla base della ricerca, dell'innovazione, della proiezione internazionale ed il potenziamento del sistema regionale del trasferimento tecnologico e delle relazioni tra scienza ed industria.

Allo scopo di realizzare questi obiettivi, risulta evidente la necessità di concentrare le risorse sui problemi che i singoli territori evidenziano: a fronte di questa consapevolezza, alla base delle scelte da operare c'è nella Regione Emilia-Romagna una strategia chiara, che si sintetizza nell'impegno a garantire il mantenimento dei livelli di qualità sociale raggiunti. A tale riguardo, la proposta di Documento di Politica Economica e Finanziaria 2006 – 2010 introduce cinque temi-chiave che orienteranno le politiche di sviluppo regionale nel prossimo quinquennio:

- Il rafforzamento del welfare regionale per corrispondere ai maggiori e più complessi bisogni di una società regionale che presenta una crescente esigenza di integrazione e bisogno di sicurezze;
- l'innovazione come chiave per continuare a garantire la competitività del sistema;
- la proiezione internazionale dell'intero sistema economico, produttivo e istituzionale;
- la ricerca della sostenibilità complessiva a livello di sistema, intesa sia come sostenibilità ambientale, economica e sociale;
- l'assunzione della dimensione territoriale come risorsa strategica per lo sviluppo.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Come è dunque evidente, gli obiettivi della strategia di Lisbona e Goteborg¹ sono già parte integrante della programmazione regionale per l'intero periodo coperto dal DPEF e verso di essi è necessario far convergere l'azione di tutto il sistema regionale," puntando a "fare dell'Emilia - Romagna una delle regioni all'avanguardia nella attuazione della strategia di Lisbona, ossia un sistema fortemente orientato alla qualità dello sviluppo economico e sociale e alla competitività", così come sancito nel "Patto per la qualità dello sviluppo, la competitività, la sostenibilità ambientale e la coesione sociale in Emilia-Romagna", sottoscritto nel febbraio del 2004.

A tale riguardo, risulta anche fondamentale sviluppare un modello di governance basato sulla coesione territoriale e sulla cooperazione interistituzionale, che stimoli da un lato la concertazione e la realizzazione di politiche condivise tra i diversi soggetti per favorire la crescita complessiva del sistema, dall'altro, pratiche coerenti di buona amministrazione nel settore pubblico.


Gli obiettivi generali che la Regione Emilia-Romagna intende perseguire vanno visti in continuità con il quadro strategico delineato. La strategia di intervento da realizzare con il nuovo strumento di programmazione dovrà consentire, inoltre, di valorizzare alcuni aspetti metodologici già introdotti anche nel DocUP Obiettivo 2 2000-2006; in particolare, l'approccio allo sviluppo territoriale volto all'integrazione e alla complementarità dei sistemi locali, e il coinvolgimento degli attori istituzionali e sociali nella condivisione degli obiettivi e nella definizione dei programmi locali di sviluppo.

Tenuto conto di ciò, la nuova programmazione regionale nell'ambito dell' "Obiettivo Competitività e Occupazione ", coerentemente con gli indirizzi europei, intende perseguire i seguenti obiettivi:

Sostenere l'evoluzione del sistema produttivo verso un'elevata competitività internazionale centrata sul rafforzamento del sistema delle reti di condivisione della conoscenza, sullo sviluppo delle professionalità e della qualità dei processi produttivi ed organizzativi e del lavoro, sulla crescita della dimensione della sostenibilità ambientale. Tale processo diviene possibile attraverso una stretta collaborazione tra università, centri di ricerca e imprese e conseguentemente sullo sviluppo sistematico di scambi di conoscenza scientifica e tecnologica da valorizzare dal punto di vista industriale e imprenditoriale. sulla crescita della capacità di investimento in innovazione, cioè attraverso lo sviluppo e il sostegno ad una rete regionale di laboratori di ricerca e centri per l'innovazione che possono alimentare i flussi di circolazione di conoscenze tra la sfera della ricerca e quella dell'industria, lo stimolo all'attività di ricerca dentro le imprese, la promozione della nuova industria ad alto contenuto di ricerca e di conoscenza, lo sviluppo delle reti telematiche e della società dell'informazione.

Sostenere e sviluppare la qualità e la produttività del sistema territoriale attraverso una dimensione integrata e unitaria di sviluppo locale e regionale, basata sulle risorse e sulle specificità locali, conseguita attraverso il potenziamento delle infrastrutture di rete e la

¹ In occasione del Consiglio europeo di Lisbona (marzo 2000) i capi di Stato o di governo hanno avviato una strategia detta « di Lisbona » con lo scopo di fare dell'Unione europea (UE) l'economia più competitiva del mondo e di pervenire alla piena occupazione entro il 2010. Un pilastro ambientale aggiunto in occasione del Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001 attira l'attenzione sul fatto che la crescita economica va dissociata dall'utilizzazione delle risorse naturali. Il Consiglio di Goteborg ha esteso quindi la strategia di Lisbona ponendo un nuovo accento sulla protezione dell'ambiente e sulla realizzazione di un modello di sviluppo più sostenibile

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

riorganizzazione e diffusione dei servizi alle imprese e ai cittadini, la riqualificazione urbana e territoriale, la valorizzazione della dimensione ambientale, culturale e sociale alla base dello sviluppo sostenibile.

Sostenere la crescita economica e sociale e il suo impatto occupazionale attraverso l'azione delle politiche attive del lavoro (dell'istruzione, della formazione e del lavoro), nell'ottica della Strategia europea per l'occupazione e del perseguimento della strategia di Lisbona.

L'obiettivo è quello di coniugare la qualità dell'occupazione, e la valorizzazione delle risorse umane, con la qualità dello sviluppo economico e la coesione sociale, attraverso investimenti sul sapere e sulla qualificazione del lavoro che diano fondamento e prospettive all'obiettivo della società della conoscenza, e a quello di pari opportunità di accesso e permanenza nel sistema regionale dell'istruzione, della formazione e del lavoro. Tale obiettivo andrà realizzato integrando le politiche di settore con alcuni principali terreni di confronto con le politiche e gli orientamenti europei in materia occupazionale e sociale, quali le pari opportunità tra donne e uomini, e l'inter-culturalità, da intendersi come la migliore strategia di risposta alla questione della diversità, valorizzazione delle identità, e parità di accesso ai diritti di cittadinanza nel contesto regionale.

2.2 Legge Regionale Emilia Romagna 20 Marzo 2000

2.2.1 Premessa


A partire dagli anni '70 il ruolo della Regione Emilia Romagna in materia di pianificazione urbanistica si è attuato prevalentemente attraverso azioni normative ed azioni tecnico-amministrative nell'ambito dei processi di approvazione dei Piani regolatori generali (PRG), strumenti con i quali i Comuni governano la disciplina d'uso e le trasformazioni dei propri territori, secondo le norme della prima legge regionale organica in materia, la n°47 del 1978 "Tutela e uso del territorio".

Con la Legge regionale 20 del 2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", il governo del territorio emiliano romagnolo è stato profondamente rinnovato nei contenuti e nelle forme, regolando i rapporti tra gli Enti territoriali e locali in materia di urbanistica, secondo principi di:

- sussidiarietà e cooperazione tra gli Enti;
- sostenibilità ambientale e territoriale;
- semplificazione delle procedure e l'efficacia dell'azione amministrativa e degli strumenti di pianificazione.

Le modifiche introdotte nel processo di pianificazione conseguenti all'applicazione di tali principi riguardano principalmente:

- I rapporti tra i livelli di pianificazione e le procedure di concertazione istituzionale da osservarsi nella formazione degli strumenti di pianificazione;
- I contenuti generali degli strumenti di pianificazione comunale (PSC/RUE/POC) e le loro procedure di formazione;
- I contenuti della pianificazione urbanistica e territoriale;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

L'esperienza di pianificazione urbanistica compiuta in Emilia Romagna è generalmente riconosciuta come una "buona urbanistica", sufficientemente diffusa e consolidata, che ha ottenuto risultati importanti e qualificanti, soprattutto su dimensione locale e relativamente alle esigenze insediative e di sviluppo. Tuttavia, al momento della revisione della LR 47/78 si ritenne che questi processi di sviluppo urbano e territoriale fossero affetti da criticità e problematiche. A fianco di risultati importanti si erano evidenziati, infatti, anche aspetti critici significativi:

a) il primo era relativo alla scarsa qualità dell'ambiente in termini sia di tutela delle risorse naturali sia della sicurezza e salute dei cittadini; era maturata una diffusa richiesta di qualità urbana ed ecologico-ambientale insieme ad una insufficiente integrazione e coordinamento tra le leggi di settore su questi temi e la pianificazione (si pensi all'inquinamento acustico ed elettromagnetico, ai piani di bacino, alla tutela delle acque e alla gestione integrata del ciclo idrico, allo smaltimento dei rifiuti e dei reflui, al tema della prevenzione dei rischi industriali e della bonifica dei siti inquinati, ecc.)

b) un secondo aspetto di criticità era relativo alla perdita di efficienza e adeguatezza dell'assetto del sistema infrastrutturale, sia della mobilità sia del sistema di reti infrastrutturali; fattori ritenuti strategici per dare impulso alla capacità di innovare e garantire la qualità e lo sviluppo economico e sociale;

c) un terzo aspetto critico derivava dalla constatazione della crescita del sistema insediativo-territoriale in forma eccessivamente diffusa che comportava l'aumento dei costi di gestione dei servizi a rete, l'impossibilità di razionalizzare i trasporti ed i servizi alla persona, l'aumento della mobilità individuale sul territorio e la congestione stradale (ed il conseguente inquinamento acustico e atmosferico).

Da queste considerazioni derivò la convinzione che nel definire le trasformazioni del territorio e la disciplina di uso dei suoli, fosse necessario garantire determinati livelli di sostenibilità ambientale e territoriale delle scelte di pianificazione, efficacia ed adeguatezza dei sistemi infrastrutturali a rete e della mobilità. Tuttavia venne riconosciuto che il maturare di tali criticità derivava anche dalla insufficienza della dimensione locale della pianificazione rispetto a sistemi ambientali e territoriali di scala prevalentemente sovracomunale e di area vasta, pertanto si rilevò la necessità di non disgiungere l'applicazione del principio di sostenibilità da quello di sussidiarietà nella pianificazione.


2.2.2 Il principio di sussidiarietà nel sistema di pianificazione territoriale

Il principio di sussidiarietà introdotto dalla LR 20/2000 si concretizza nella realizzazione di un ben preciso sistema di pianificazione territoriale regionale, basato su diversi strumenti interconnessi tra loro.

La riflessione sull'esperienza attuativa dei PRG ha portato a riconoscere la natura plurale dello strumento generale di pianificazione comunale, che tratta, all'interno dello stesso "contenitore/strumento", aspetti molto diversificati nei

contenuti ma con la medesima procedura (tempi e modalità) di formazione, quali:

gli obiettivi strategici e le scelte di assetto strutturale del territorio che mantengono una valenza di lungo periodo, riguardanti obiettivi di sviluppo, vincoli e tutele, invariati dell'assetto del territorio che, di norma sono modificabili né negoziabili in un periodo medio-lungo, comunque superiore all'arco temporale delle previsioni del PRG;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

le previsioni urbanistiche ed aspetti gestionali attuativi, che assumono un arco temporale di riferimento medio e comunque inferiore al decennio e che richiedono concertazione con i soggetti attuatori e flessibilità operativa;

le regole e le norme di attuazione del piano che di per sé sono strumenti atemporali e convenzionali;

le azioni e previsioni di mero interesse locale e di impatto e valenza sovracomunale;

eguale procedura sia per gli strumenti urbanistici generali che per le loro varianti parziali, di qualsiasi contenuto e dimensione (tranne procedure “abbreviate e semplificate” per limitate casistiche di varianti specifiche).

L’innovazione introdotta dalla LR 20/2000 risponde alla scelta di articolare il piano in diversi strumenti di pianificazione, separando gli aspetti strutturali di tutela validi a tempo indeterminato e le scelte strategiche di medio-lungo termine, dalle previsioni operative ed attuative più flessibili e dagli aspetti regolamentari. I contenuti della pianificazione comunale restano quindi immutati, ma vengono organizzati separatamente e strutturati in tre diversi strumenti con tre diversi gradi di definizione delle scelte e dei contenuti della pianificazione:

Piano Strutturale Comunale (PSC): riguarda gli aspetti strategici e strutturali che interessano tutto il territorio comunale e a tempo indeterminato;

Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE): riguarda gli aspetti regolamentari che disciplinano le parti del PSC del territorio urbano e rurale non sottoposti a modifiche urbanistiche sostanziali e che definiscono i parametri edilizi ed urbanistici, gli oneri di urbanizzazione, le condizioni di monetizzazione degli standard, ecc...;

Piano Operativo Comunale (POC): tratta gli aspetti operativi ed attuativi e la disciplina di uso del suolo delle sole parti di territorio da sottoporre a modifiche urbanistiche sostanziali (riqualificazione e nuovi insediamenti) nell’arco di validità quinquennale del piano; inoltre, individua la localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico da sottoporre ad esproprio per pubblica utilità.


Conseguentemente a tale ripartizione si applica il principio che a differenti contenuti corrispondono (in un processo di semplificazione) diversi livelli di procedure di formazione coerenti con il principio di sussidiarietà.

Il PSC, con contenuti fondanti le politiche del territorio comunale e caratterizzati da interazioni significative con sistemi ambientali e territoriali d’area vasta, sono sottoposti a procedure di concertazione con gli altri enti e soggetti operanti nel territorio alla stessa scala. Il RUE ed il POC, invece, sono sottoposti a procedure limitate al solo ambito comunale, in quanto dispongono unicamente contenuti relativi al governo locale, riguardanti aspetti regolamentari o l’attuazione operativa di scelte già concertate oppure relative ad azioni prive di sostanziali externalità sui sistemi territoriali e ambientali sovracomunali.

In tale contesto la Regione esercita sempre più funzioni normative, di monitoraggio, di supporto disciplinare in materia, esplicabili in quattro aree di azione:

Normativa e disciplina. Attraverso l’emanazione di atti d’indirizzo e coordinamento tecnico volti ad assicurare il coordinato ed omogeneo sviluppo delle attività di pianificazione urbanistica degli Enti territoriali e locali.

Osservatorio della pianificazione. Attraverso la promozione e la gestione di banche dati alfanumeriche e geografiche riguardanti gli atti ed i contenuti di sintesi dei piani urbanistici comunali ed attraverso la cura di periodici rapporti sullo stato della pianificazione in Emilia-Romagna.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Monitoraggio e sperimentazione. Attraverso soluzioni organizzative ed istituzionali necessarie alle attività di monitoraggio ed indirizzo della pianificazione comunale in collaborazione con le Province, per verificare i principali punti di forza e di debolezza delle prime applicazioni del nuovo impianto normativo urbanistico e per verificare la qualità del processo di formazione dei piani. Attraverso il supporto alla formazione di nuovi strumenti di pianificazione urbanistica ai Comuni e loro forme associate tramite periodici bandi di finanziamento regionale, e le conseguenti attività di supporto tecnico-disciplinare.

Valutazione integrata. Attraverso lo sviluppo e la partecipazione a progetti di valutazione integrata del sistema della pianificazione comunale rispetto agli altri livelli di pianificazione territoriale (regionale e provinciale) o rispetto ad ambiti di analisi e pianificazione settoriale.

2.2.3 La sostenibilità ambientale e territoriale delle scelte di pianificazione

La legge regionale 20/2000 riconosce un rapporto di interazione tra le azioni del campo di competenza della pianificazione ed i sistemi ambientali, insediativi, infrastrutturali a rete e della mobilità; la pianificazione concorre quindi a determinare i livelli di qualità urbana in termini di benessere, salubrità ed efficienza di questi sistemi, le condizioni di rischio per la salute e la sicurezza delle attività e delle opere della sfera antropica, nonché alla pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale.


La legge individua nella Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale dei piani (art.5 - ValSAT) lo strumento per valutare le interazioni e gli impatti delle scelte di pianificazione e mitigarne gli eventuali effetti negativi; lo stesso articolo sancisce inoltre di monitorare gli effetti e l'efficacia delle azioni dei piani e redigerne periodici bilanci d'attuazione.

La ValSAT si configura come un momento del processo di pianificazione che concorre a fornire elementi conoscitivi e valutativi per la formulazione delle decisioni definitive del piano e consente di documentare le ragioni poste a fondamento delle scelte strategiche, sotto il profilo della garanzia della coerenza delle stesse con le caratteristiche e lo stato del territorio (art. 3, commi 1 e 3). Sotto questo aspetto la ValSAT diviene anche strumento di partecipazione e confronto sulle scelte di piano e sui criteri e le motivazioni assunte dall'Amministrazione precedente.

Un ulteriore elemento che rafforza la procedura di ValSAT è la disposizione che all'evidenziazione degli impatti negativi delle scelte operate deve fare seguito l'indicazione di misure idonee alla loro mitigazione intesa come azioni/decisioni idonee a impedirli, ridurli o compensarli.

2.2.4 L'accordo territoriale quale strumento di concertazione istituzionale

La legge regionale 20/2000 non si limita alle sole procedure di ValSAT, ma fornisce altri strumenti di estrema utilità nelle fasi di concertazione territoriale, tra cui gli accordi territoriali. All'Art.13, che definisce i metodi di concertazione istituzionale, è stabilito che *"..al fine di sviluppare un efficace sistema di governo del territorio multilivello il PTR e il PTCP e gli altri strumenti di pianificazione e programmazione regionale e provinciale devono individuare gli elementi e i sistemi territoriali per i quali l'avvio dei processi di regolazione territoriale e urbanistica richiede la preventiva conclusione di accordi territoriali tra Regione, Provincia e Comune territorialmente interessati. Gli accordi hanno lo scopo di realizzare un migliore coordinamento nella definizione delle politiche territoriali e nella programmazione e attuazione*

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

degli interventi attuativi nonché di assicurare l'assunzione negli strumenti di pianificazione di scelte strategiche condivise, anche attraverso la previsione di ulteriori momenti negoziali”.

A seguire, l'Art.15 sancisce che “I Comuni, le Province e la Regione possono promuovere accordi territoriali per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni ovvero per coordinare l'attuazione delle previsioni dei piani urbanistici, in ragione della sostanziale omogeneità delle caratteristiche e del valore naturale, ambientale e paesaggistico dei territori comunali ovvero della stretta integrazione e interdipendenza degli assetti insediativi, economici e sociali. I comuni possono altresì stipulare accordi territoriali per lo svolgimento in collaborazione di tutte o parte delle funzioni di pianificazione urbanistica, nonché per l'elaborazione in forma associata degli strumenti urbanistici e la costituzione di un apposito ufficio di piano o di altre strutture per la redazione e gestione degli stessi.

La Provincia e la Regione partecipano alla stipula degli accordi territoriali che definiscono scelte strategiche di rilievo sovracomunale, di cui all'articolo 13, comma 3-ter, nonché alla stipula degli accordi che prevedono l'avvio di procedure di variante agli strumenti di pianificazione territoriale”.

2.2.5 I poli funzionali


La disciplina del territorio introdotta dalla LR 20/2000 prevede ulteriori specifiche in merito all'individuazione degli elementi territoriali che necessitano della preventiva stipula di accordi territoriali, secondo quanto stabilito dall'Art. 13.

A tal fine, all'Art. A-15 sono introdotti i cosiddetti “poli funzionali”. Essi sono costituiti dalle parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nei quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana. Lo stesso articolo specifica inoltre che fra i poli funzionali devono essere individuati anche gli aeroporti.

In coerenza con gli obiettivi strategici di sviluppo del sistema territoriale regionale definiti dal PTR, la Provincia provvede con il PTCP ad individuare i poli funzionali esistenti da consolidare, ampliare e riqualificare e programma i nuovi poli da realizzare, prospettando gli ambiti idonei per la loro localizzazione e definendo per ciascuno di essi: i bacini di utenza; la scala territoriale di interesse, gli obiettivi di qualità e le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale dei nuovi insediamenti.

L'attuazione dei nuovi poli funzionali e degli interventi relativi ai poli funzionali esistenti sono definiti attraverso accordi territoriali. A seguire, il PSC recepisce e dà attuazione a quanto predisposto dal PTCP e dall'accordo territoriale provvedendo:

- per i poli funzionali esistenti, ad individuare gli interventi di trasformazione o di qualificazione funzionale, urbanistica ed edilizia, a fissare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e per assicurare la compatibilità ambientale, individuando le opere infrastrutturali necessarie;
- per i nuovi poli funzionali da localizzare nel territorio comunale, ad individuare gli ambiti più idonei per l'intervento ed a definirne le caratteristiche morfologiche e l'organizzazione funzionale, il sistema delle infrastrutture per la mobilità e delle dotazioni territoriali necessarie.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.3 PTCP: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Bologna

A livello provinciale è il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna (PTCP) approvato con delibera del G. P. del 30-3-2004 n. 19 a stabilire gli indirizzi di trasformazione e tutela del territorio provinciale.

A livello di strategie generali, il Piano della Provincia di Bologna, preso atto delle criticità del territorio che costituiscono altrettanti limiti alle potenzialità di sviluppo del sistema bolognese, mira ad assumere un profilo strategico di intervento, correggendo, reimpostando e innovando l'organizzazione e gli usi del territorio, la funzionalità delle infrastrutture, la promozione di nuovi fattori di successo delle imprese locali, nonché le modalità di partecipazione attiva di tutte le amministrazioni locali al governo del territorio provinciale.

Tra gli obiettivi di valore strategico verso i quali il Piano della Provincia di Bologna finalizza le sue scelte ed azioni va evidenziato in particolare l'acquisizione di un nuovo e più importante rango per l'area bolognese rispetto al sistema regionale, che può essere raggiunto valorizzando le funzioni ad alto valore aggiunto ed implementando il territorio con nuove funzioni di eccellenza. A tale scopo il PTCP si orienta dunque verso scelte di carattere territoriale ed infrastrutturale che risultano di particolare rilevanza per la competitività del territorio e del sistema delle imprese, quali le reti infrastrutturali della mobilità e della logistica e le aree per i futuri insediamenti di carattere strategico.


La definizione delle politiche riguardanti i "poli funzionali" risultano di particolare complessità. Le azioni da programmare per i poli funzionali devono partire dal pieno riconoscimento della dimensione vasta della loro influenza, dal riconoscimento del valore, in molti casi strategico, della loro efficienza ed efficacia a vantaggio dell'intero sistema economico-territoriale e devono insieme contemperare le loro esigenze di sviluppo con la minimizzazione e mitigazione dei loro impatti ambientali e, in particolare, con il decongestionamento dell'area urbana centrale nella quale la gran parte di essi è concentrata.

Per l'aeroporto Marconi, definito una delle due principali "porte di accesso" alla città insieme alla Stazione di Bologna Centrale occorre individuare prospettive di ampio respiro e sfruttare al meglio le straordinarie occasioni di riorganizzazione delle aree ad esse connesse e contigue e le straordinarie condizioni di accessibilità di cui tali aree godono, evitando addensamenti funzionali generici e banali, e scegliendo assetti infrastrutturali che assicurino flessibilità e massima efficienza anche a lungo termine.

Si conferma peraltro la massima attenzione e tensione a ricercare e a cogliere tutte le possibili occasioni ed opportunità che si presentino per promuovere articolati assetti insediativi e per offrire alle attività del polo stesso ed ai suoi utenti condizioni di funzionalità ed accessibilità ottimali. Il PTCP favorisce altresì, ove consentito da valide condizioni di accessibilità, l'integrazione del mix funzionale, ossia la compresenza sinergica di più funzioni attrattive nell'ambito dello stesso polo.

Gli obiettivi generali da perseguire per lo sviluppo dell'Aeroporto di Bologna sono individuati nei seguenti:

- 1 Sviluppare le attività di "core business" della piattaforma aeroportuale bolognese attraverso sia il potenziamento del traffico passeggeri e della logistica merci correlata con il traffico aereo sia la promozione di una stretta integrazione funzionale con le attività aeroportuali presenti nel territorio romagnolo ed in particolare con l'Aeroporto di Forlì. Tale obiettivo potrà essere perseguito da una lato attraverso la promozione di un

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

collegamento ferroviario diretto con Forlì (il PTCP proporrà di formalizzare l'impegno ad uno studio e ad una verifica di fattibilità del collegamento ferroviario delle due aerostazioni), e dall'altro con il potenziamento del terminal merci con un binario dedicato collegato con la vicina linea ferroviaria Bologna-Verona.


- 2 Candidare il complesso aeroportuale a diventare una struttura polifunzionale dotata anche di attività complementari, quali quelle logistiche, congressuali, espositive, ricettive, retail, funzioni di assistenza all'utenza, business centre, necessarie per elevare di rango la struttura attualmente esistente. Le aree idonee allo sviluppo di tali funzioni economiche correlate sono quelle immediatamente a sud dell'aeroporto, dove si trovano un'area militare, di auspicabile sdemanializzazione, e aree libere in posizione pregiata rispetto ai servizi dell'aerostazione e alle infrastrutture di mobilità dedicate sopracitate. Al di fuori di questo auspicabile sviluppo a sud di funzioni pregiate correlate all'aeroporto, tutto attorno all'infrastruttura deve essere mantenuta un'ampia fascia di salvaguardia in cui escludere ogni insediamento di funzioni ordinarie (residenze, attività produttive, ecc.) sia per evitare conflitti con le esigenze di sviluppo del traffico aeroportuale, sia per limitare al massimo l'ulteriore impermeabilizzazione delle aree di conoide del Reno ad alta permeabilità.
- 3 Migliorare l'accessibilità pubblica come condizione necessaria per sviluppare l'attrattività regionale, nazionale ed internazionale dell'Aeroporto, collegandolo con un servizio di trasporto pubblico di massa di tipo ferroviario (Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale incentrato sulla nuova stazione di Prati di Caprara che vedrà il passaggio di 6 direttrici ferroviarie) ed urbano (tram-metrò) che possa servire non solo l'utenza cittadina ma anche quella metropolitana, regionale e nazionale, e dalla quale far partire il sistema di collegamento diretto e automatizzato (people-mover) di collegamento con l'aeroporto (che potrebbe peraltro avere una fermata dedicata anche al Business Centre). Relativamente all'accessibilità privata, si dà priorità di realizzazione al potenziamento dell'uscita attuale della Tangenziale, secondo soluzioni già definite e che devono essere stralciate e anticipate rispetto al più complesso programma di potenziamento del sistema autostradale-tangenziale bolognese; inoltre si ritiene che, alla luce del nuovo progetto di passante autostradale nord e della conseguente liberalizzazione dell'attuale fascio autostradale-tangenziale, possa prevedersi un ulteriore svincolo all'altezza di Borgo Panigale a servizio dei traffici viari provenienti dalla direzione di Milano e destinato non solo al traffico passeggeri ma anche al potenziamento delle funzioni di logistica aeroportuale delle merci.
- 4 Contemplare azioni di miglioramento delle condizioni ambientali degli insediamenti residenziali esistenti, e armonizzare lo sviluppo previsto rispetto ai limiti fisici presenti nell'ambito territoriale in cui si colloca l'aeroporto di Bologna, inibendo la costruzione di edifici nelle aree soggette a rumore ed individuando un'opportuna fascia di rispetto del sedime aeroportuale.

1.

La programmazione strategica del sistema insediativo si legge nella tavola 3/n del PTCP, dove si evidenziano le perimetrazioni di interesse per la programmazione delle trasformazioni aeroportuali. Si riporta in legenda una selezione delle voci, mirata ai temi di interesse.

In particolare vale concentrare la lettura della perimetrazione dell'area del polo funzionale (colore arancione) che comprende le aree del demanio militare, l'area della ex cava Berleta e l'area della ex cava Fondo Fossa. Risultano esterne al perimetro le aree a Ovest del presidio militare.

Si riporta di seguito l'articolato del PTCP che disciplina le trasformazioni e gli sviluppi dei poli funzionali e del sito aeroportuale.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Art. 9.4 - Disposizioni in materia di poli funzionali


1.(I) In materia di poli funzionali il PTCP assume i seguenti obiettivi specifici:

- valorizzare nella dimensione nazionale-internazionale ciascuna delle funzioni di eccellenza che qualificano il sistema economico e territoriale bolognese;
- contenere e ridurre l'impatto ambientale dei poli funzionali e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili e la produzione di rifiuti, qualora non sia specificamente previsto il loro riutilizzo, recupero o riciclaggio;
- migliorare le condizioni di compatibilità con le funzioni del contesto circostante;
- sviluppare le funzioni e la capacità dei poli funzionali esistenti e di quelli progettati, nei limiti di compatibilità derivanti dalla mitigazione dei loro impatti ambientali e dal contestuale obiettivo di decongestionare l'area conurbata bolognese nella quale la gran parte di essi è collocata;
- sviluppare l'integrazione e le sinergie fra i poli funzionali e le risorse del territorio provinciale, promuovendo, ove possibile la proiezione e l'articolazione delle funzioni dei poli nel territorio provinciale;
- migliorare l'accessibilità di ciascuno dei poli funzionali alla scala urbana e alla scala territoriale e regionale, sia con il trasporto collettivo che con quello privato e la mobilità non motorizzata, secondo le specifiche esigenze di ciascun polo;
- favorire, ove consentito da valide condizioni di accessibilità, l'integrazione del mix funzionale, ossia la compresenza sinergica di più funzioni attrattive nell'ambito dello stesso polo;
- per rispondere alla domanda di formazione di nuovi poli funzionali, individuare ambiti idonei che garantiscano condizioni ottimali di accessibilità alla scala territoriale e regionale, siano sufficientemente distanti dall'area centrale conurbata bolognese e minimizzino l'interferenza con la salvaguardia delle risorse ambientali, storiche e paesaggistiche.

.....

3.(D) Per ciascuno dei poli funzionali elencati al punto precedente deve essere sottoscritto un Accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000 fra la Provincia, il Comune o i Comuni nei quali il polo ricade, gli eventuali altri comuni interessati o influenzati dalle prospettive del Polo, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze e il Circondario imolese per i poli ricadenti nel territorio di sua competenza. L'accordo riguarda:

- la definizione delle aree interessate dalle unità e dalle funzioni che costituiscono il polo funzionale, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto elencato nelle norme del PTCP;
- la definizione delle linee evolutive del polo, ivi compresa la precisazione delle tipologie di attività insediabili, e in particolare i limiti all'ammissibilità dell'insediamento di strutture commerciali;
- la definizione degli interventi necessari, in relazione alle condizioni e alle problematiche specifiche del polo, per perseguire gli obiettivi di cui al primo punto e gli indirizzi specifici espressi, con riferimento a determinati poli nella Relazione del PTCP;
- gli interventi opportuni per il contenimento dei consumi energetici e idrici del polo, ai sensi dell'art. 13.4 punti 3 e 4, anche attraverso, ove opportuno, la realizzazione di impianti idrici e/o energetici dedicati, nonché gli interventi opportuni per il contenimento della produzione di rifiuti e la loro gestione;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

- gli interventi per il miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto, anche contribuendo ove possibile, attraverso le dotazioni ecologiche dell'insediamento stesso o destinando a tali finalità parte delle dotazioni prescritte di aree per attrezzature e spazi collettivi, alla realizzazione, al potenziamento o al ripristino di elementi funzionali della rete ecologica, di cui agli artt 3.5, con particolare riferimento al punto 15, e 3.6;

- le eventuali previsioni di ulteriori espansioni insediative, qualora necessarie, e le condizioni di infrastrutturazione, per la qualità ambientale e per la mobilità, a cui tali espansioni sono subordinate;

- la definizione delle risorse necessarie in relazione agli interventi previsti,

delle fonti finanziarie, e in particolare le forme di contribuzione finanziaria da parte dei soggetti gestori del polo funzionale;

- gli aspetti riguardanti la programmazione temporale e l'attuazione degli interventi, nonché, ove opportuno, quelli relativi alla gestione delle opere realizzate;

- l'adesione degli Enti locali firmatari al fondo per la compensazione territoriale delle risorse derivanti dagli insediamenti produttivi di cui all'art. 15.6.

4.(I) L'Accordo territoriale può utilmente recepire e assumere specifici accordi fra gli Enti locali e l'ente o gli enti gestori delle funzioni del polo.

.....

6.(D) Fino all'approvazione dell'Accordo territoriale, gli strumenti urbanistici comunali disciplinano le attività dei poli funzionali elencati al punto 2 e possono dare attuazione alle previsioni dei piani urbanistici vigenti che li riguardano, mentre non possono introdurre previsioni di nuovi poli funzionali o nuove previsioni di rilevanti espansioni dell'area di insediamento dei poli esistenti. Dopo l'approvazione dell'Accordo territoriale gli strumenti urbanistici comunali provvedono a precisare e a disciplinare dal punto di vista urbanistico, edilizio e infrastrutturale gli interventi di trasformazione, sviluppo o qualificazione stabiliti nell'Accordo, a precisare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e la compatibilità ambientale, a specificare le opere di infrastrutturazione necessarie.


7.(I) In sede di formazione del Piano Strutturale Comunale di un comune comprendente uno o più dei Poli funzionali di cui al punto 2, l'Accordo territoriale va elaborato in concomitanza con la conferenza di pianificazione e va sottoscritto prima dell'approvazione del PSC.

Art. 11.10 - Ambiti agricoli periurbani

1.(I) Gli ambiti rurali a prevalente carattere periurbano possono presentare contemporaneamente caratteristiche di cui ai precedenti artt. 11.8 e 11.9; il carattere periurbano è riconosciuto da precisi rapporti spaziali di contiguità, inclusione o complementarietà con l'urbanizzato o le sue espansioni pianificate.

Negli ambiti agricoli periurbani, la pianificazione persegue il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, e la promozione di attività integrative del reddito degli operatori agricoli dirette:

- a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazioni ecologiche, di cui all'art. A-25 della L.R. 20/2000, e di servizi ambientali, compresi gli interventi per l'incremento della biomassa in funzione ecologica;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

- a soddisfare la domanda di strutture ricreative e per il tempo libero, sia all'aria aperta che attraverso il recupero di edifici esistenti;

- al mantenimento dei caratteri consolidati del paesaggio rurale.

Si richiamano inoltre gli indirizzi di cui ai punti 6 e 12 dell'art. 8.5.


2.(D) Il PTCP individua un solo ambito agricolo periurbano comprendente gli ambiti rurali circostanti o interclusi all'interno degli insediamenti che compongono la conurbazione bolognese; i limiti di tale ambito si appoggiano a elementi che costituiscono o possono costituire in futuro, attrattive ambientali o elementi funzionali al miglioramento del sistema naturale, quali: parchi fluviali e urbani, elementi della rete ecologica, aree di inserimento ambientale di grandi infrastrutture, oppure si appoggiano a confini del territorio rurale con aree urbane o importanti tagli infrastrutturali.

3.(I) I PSC possono individuare ulteriori ambiti rurali a carattere periurbano, oltre a quello di rango provinciale costituito dall'area metropolitana bolognese.

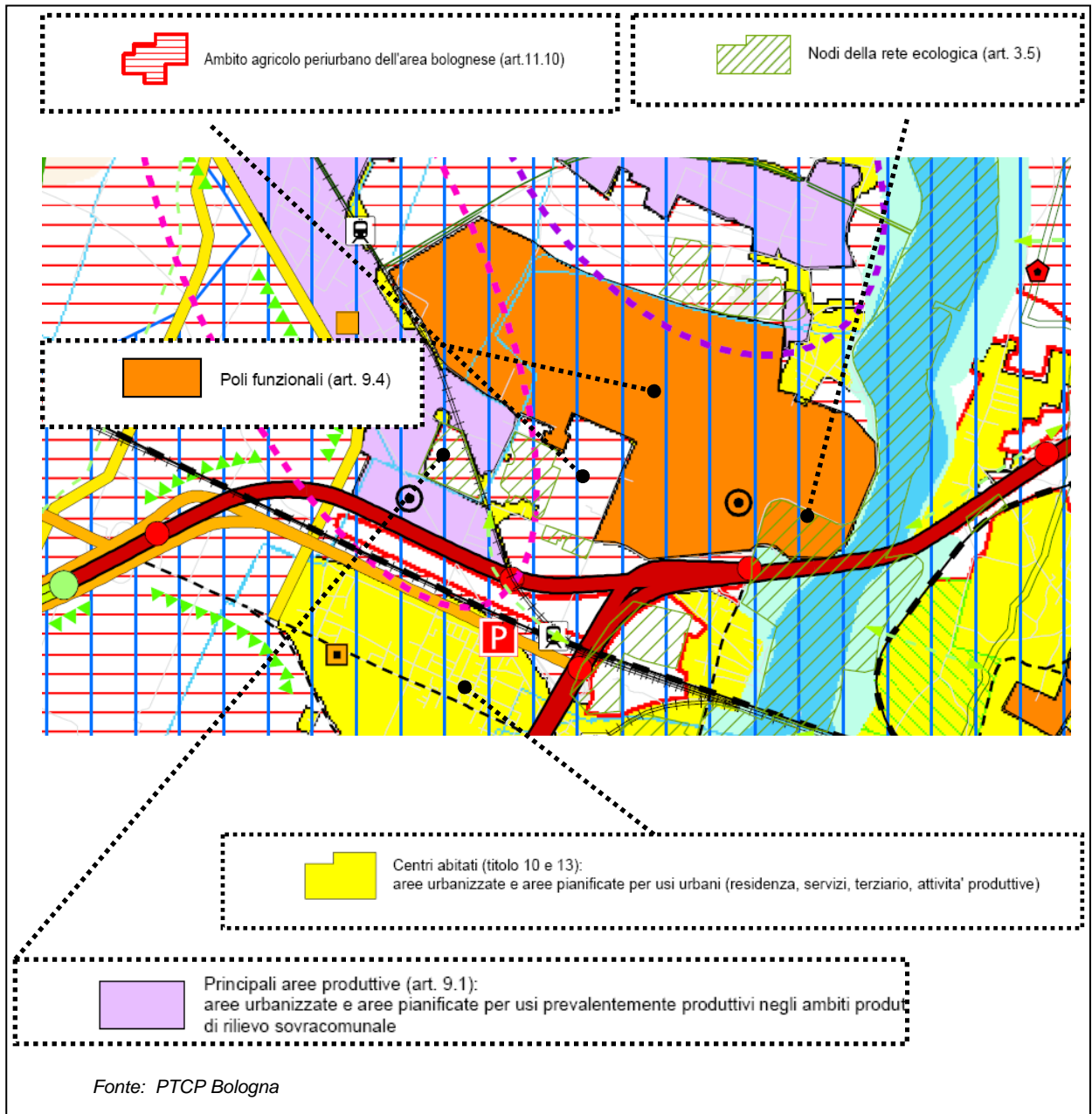
4.(I) Il PSC specifica gli indirizzi del presente piano riferiti agli ambiti agricoli periurbani adattandoli alle condizioni territoriali proprie in considerazione della natura paesaggistica o produttiva del territorio interessato.

5.(I) Il PSC definisce obiettivi, prestazioni e interventi ammessi, individuando in particolare quali dotazione ecologiche siano da incentivare per concorrere a migliorare l'ambiente urbano. Tali previsioni specifiche del PSC costituiscono criteri di priorità ai fini dell'attribuzione alle aziende operanti negli ambiti agricoli periurbani di specifici contributi finalizzati a compensarle per lo svolgimento di funzioni di tutela e miglioramento dell'ambiente naturale.

6.(D) Nel territorio rurale periurbano, in relazione alla contiguità con aree urbane e all'esigenza di contenimento della pressione all'insediamento di funzioni diverse, gli strumenti urbanistici comunali escludono la possibilità di realizzare nuovi edifici abitativi in unità fondiari agricole che ne siano sprovviste.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Img. 2.1 – Stralcio dalla tavola 3/n del PTCP – Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle infrastrutture per la mobilità




Gli elementi del sistema ambientale e storico culturale sottoposti a tutela dalle Norme di Attuazione del PTCP sono graficizzati nella tavola 1, di cui di seguito si riporta lo stralcio, e già descritti nel capitolo precedente.

Si riportano successivamente le norme di piano relative alle tutele, con riferimento alle aree ricadenti nell'ambito del sedime aeroportuale e nel suo intorno.

Art. 3.5 - La rete ecologica di livello provinciale

8.(D) I Nodi ecologici complessi, con le eventuali Zone di rispetto, individuano porzioni di territorio caratterizzate da habitat e/o specie animali e vegetali rari o minacciati e

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

contribuiscono all'articolazione del paesaggio; la finalità di tali zone è la conservazione e valorizzazione della biodiversità presente e potenziale, nel rispetto delle disposizioni contenute agli artt. 3.7, 3.8, 7.3, 7.4, 7.5 del presente piano.

9.(D) Nelle Zone di rispetto dei nodi ecologici le attività agricole devono essere compatibili con la salvaguardia degli ecosistemi e qualsiasi altra attività e/o uso del suolo non deve risultare impattante nei confronti degli stessi ecosistemi naturali o semi-naturali presenti nei nodi. Per tali zone gli strumenti di programmazione agricola dovranno altresì incentivare gli interventi e le forme di conduzione agricola che possono contribuire a salvaguardare e a valorizzare gli elementi di importanza naturalistica presenti. L'individuazione delle Zone di rispetto dei nodi semplici è demandata al PSC nell'ambito della definizione della rete ecologica di livello locale di cui al successivo art. 3.6.

Art. 8.2 - Zone ed elementi di interesse storico-archeologico

.....

2. (P) Individuazione. Il PTCP individua i beni di interesse archeologico nella tav. 1 e nell'Allegato D "Complessi archeologici e aree di concentrazione archeologica", secondo le seguenti categorie:

AREE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO

a) complessi archeologici, cioè complessi di accertata entità ed estensione (abitati, ville, nonché ogni altra presenza archeologica) che si configurano come un sistema articolato di strutture;

b) aree di accertata e rilevante consistenza archeologica, cioè aree interessate da notevole presenza di materiali e/o strutture, già rinvenuti ovvero non ancora toccati da regolari campagne di scavo, ma motivatamente ritenuti presenti, aree le quali si possono configurare come luoghi di

importante documentazione storica e insediativa;

c) aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti; aree di rispetto o integrazione per la salvaguardia di paleohabitat, aree campione per la conservazione di particolari attestazioni di tipologie e di siti archeologici; aree a rilevante rischio archeologico;


.....

4.(I) Disciplina di tutela delle aree di interesse archeologico.

Le misure e gli interventi di tutela e valorizzazione nonché gli interventi funzionali allo studio, all'osservazione e alla pubblica fruizione dei beni e dei valori tutelati, di cui alle zone ed elementi delle lettere a), b), c) del punto 2, sono definiti da piani o progetti pubblici di contenuto esecutivo, formati dagli enti competenti, previa consultazione con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, ed avvalendosi della collaborazione dell'Istituto per i beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia-Romagna.

Tali piani o progetti, alle condizioni ed ai limiti eventualmente derivanti da altre disposizioni del presente piano, possono prevedere:

a) attività di studio, ricerca, scavo, restauro, inerenti i beni archeologici, nonché interventi di trasformazione connessi a tali attività, ad opera degli enti o degli istituti scientifici autorizzati;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

b) la realizzazione di attrezzature culturali e di servizio alle attività di ricerca, studio, osservazione delle presenze archeologiche e degli eventuali altri beni e valori tutelati, nonché di posti di ristoro e percorsi e spazi di sosta;

c) la realizzazione di infrastrutture tecniche e di difesa del suolo, nonché di impianti tecnici di modesta entità.

I piani o progetti di cui sopra possono inoltre motivatamente, a seguito di adeguate ricerche, variare la delimitazione delle zone e degli elementi appartenenti alle categorie di cui alle lettere a), b), c) del punto 2, sia nel senso di includere tra le zone e gli elementi di cui alla lettera a) zone ed elementi indicati dal presente piano appartenenti alle categorie di cui alle lettere b) e c), sia nel senso di riconoscere che zone ed elementi egualmente indicati dal presente piano appartenenti alle categorie di cui alle lettere b) e c) non possiedono le caratteristiche motivanti tale appartenenza e non sono conseguentemente soggetti alle relative disposizioni.

5.(P) Fino all'entrata in vigore di detti piani o progetti, si applicano le seguenti norme transitorie:

- nelle zone e negli elementi compresi nella categoria di cui alla lettera a) del punto 2 sono ammesse soltanto le attività e trasformazioni di cui alla lettera a) del punto 4;

- nelle zone e negli elementi compresi nella categoria di cui alla lettera b) del punto 2, sono ammesse le attività e trasformazioni di cui alla lettera a) del punto 4 nonché, ferme comunque restando eventuali disposizioni più restrittive dettate dalla competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, sono ammessi:

- l'ordinaria utilizzazione agricola del suolo, secondo gli ordinamenti colturali in atto all'entrata in vigore del presente piano e fermo restando che ogni escavo o aratura dei terreni a profondità superiore a 50 cm deve essere autorizzato dalla competente Soprintendenza per i beni archeologici;

- gli interventi sui manufatti edilizi esistenti, ivi inclusi quelli relativi alle opere pubbliche di difesa del suolo, di bonifica e di irrigazione, fermo restando che, ove e fino a quando gli strumenti di pianificazione comunali non abbiano definito gli interventi ammissibili sulle singole unità edilizie

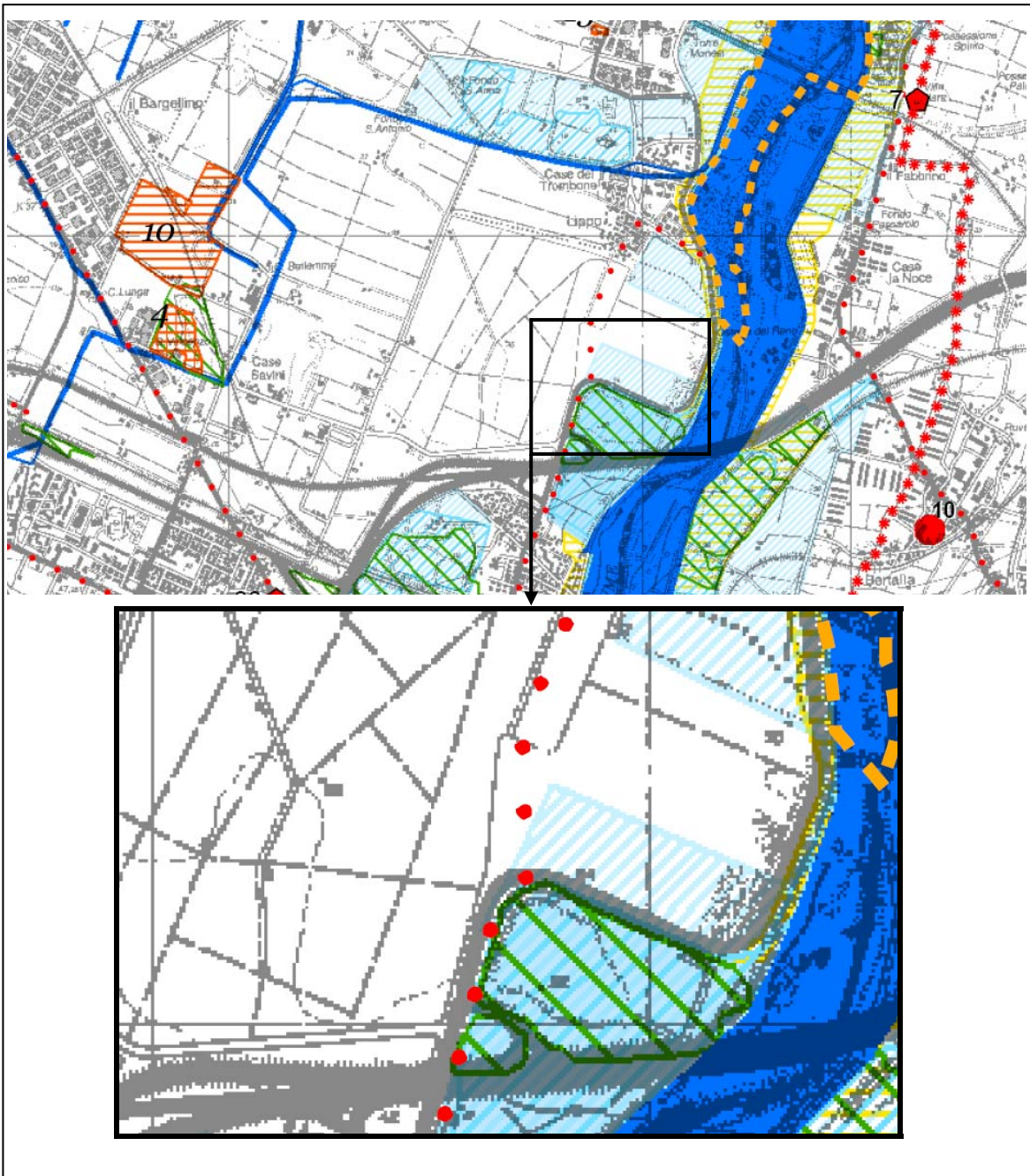
esistenti in conformità all'art. A-9 della L.R. 20/2000, sono consentiti unicamente gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di restauro e risanamento conservativo, fermo restando che ogni intervento incidente il sottosuolo deve essere autorizzato dalla competente Soprintendenza per i Beni Archeologici.


Fatta salva ogni ulteriore disposizione dei piani o progetti di cui sopra, nelle zone e negli elementi appartenenti alla categoria di cui alla lettera c) del punto 2 possono essere attuate le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici comunali, fermo restando che ogni intervento è subordinato all'esecuzione di sondaggi preliminari, svolti in accordo con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, rivolti ad accertare l'esistenza di materiali archeologici e la compatibilità dei progetti di intervento con gli obiettivi di tutela, anche in considerazione della necessità di individuare aree di rispetto o di potenziale valorizzazione e/o fruizione.













Relativamente alla tutela dei sistemi ambientali (Tavola 1/III), il PTCP indica la presenza di elementi di viabilità storica all'interno dell'area attualmente interessata dalle infrastrutture aeroportuali. Il Masterplan aeroportuale non contempla alcun intervento che implichi nuove interferenze con tale elemento storico-culturale.

Inoltre, la stessa Tavola indica la presenza di un elemento di sistema forestale coincidente con la cava Berleta, confinante con l'attuale sedime aeroportuale in prossimità della testata 30, che non sarà interessato dagli interventi di Masterplan, e presenza di una zona di rispetto di nodo ecologico interna all'attuale sedime. Parte di quest'ultima zona è oggi interessata dalla presenza di due piazzole elicotteri, di cui il Masterplan prevede la sostituzione con la piazzola de-icing e relativo edificio (Immagini sottostanti). La rimanente porzione di zona, invece, in sarà interessata da interventi.

Img. 2.2 – Stralcio dalla tavola 1/III del PTCP – tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico culturali – scala originaria 1:25.000



	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011


-  Alvei attivi e invasi dei bacini idrici (art. 4.2)
-  Canali di bonifica (art. 4.2)
-  Fasce di pertinenza fluviale (art. 4.4)
-  Siti di Importanza Comunitaria proposti (pSIC) (art. 3.7)
-  Sistema delle aree forestali (art. 7.2)
-  zone di rispetto dei nodi ecologici
-  nodi ecologici complessi
-  n Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica (art. 8.2b)
-  n Aree di concentrazione di materiali archeologici (art. 8.2c)
-  Viabilità storica (prima individuazione) (art. 8.5)
-  * * * * * Principali canali storici (art. 8.5)
-  n Principali complessi architettonici storici non urbani (art. 8.5)

Img. 2.3 – Localizzazione della nuova piazzola de-icing



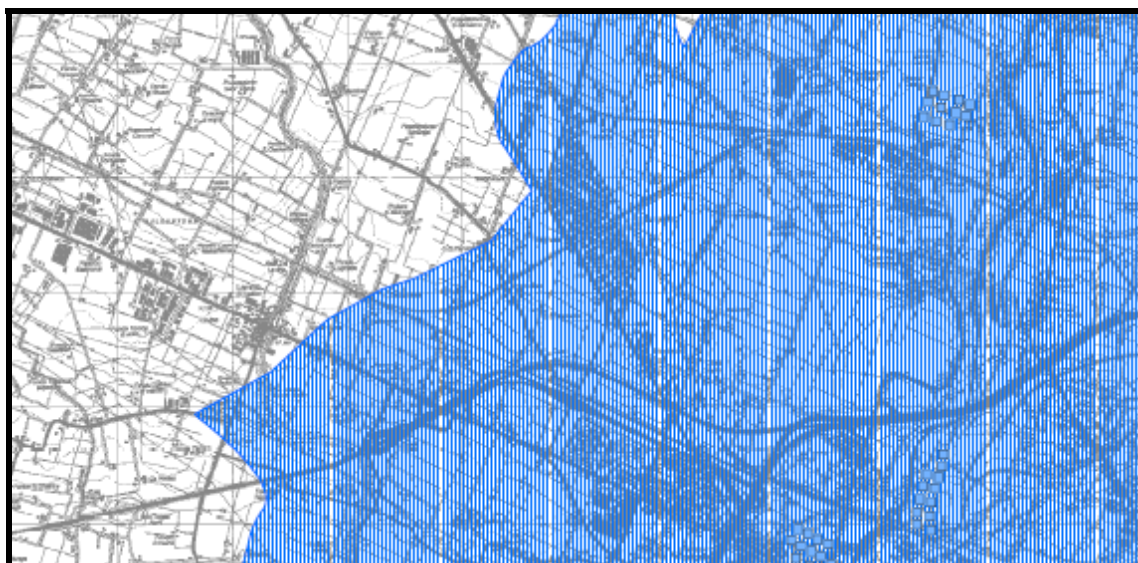
Circa la tutela idrogeologica (tavola 2/I), tutta l'area del sedime aeroportuale ed il suo intorno ricade nelle Aree dei terrazzi e dei conoidi ad alta o elevata vulnerabilità dell'acquifero (Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei).


Per tali aree, il PTCP impone (Art 5-3) il divieto di "... scarichi liberi sul suolo e nel sottosuolo di liquidi e di altre sostanze di qualsiasi genere o provenienza con la sola eccezione della distribuzione agronomica del letame e delle sostanze ad uso agrario, nonché dei reflui trattati provenienti da civili abitazioni, o da usi assimilabili, che sono consentiti nei limiti delle relative disposizioni statali e regionali" e " l'interramento, l'interruzione o la deviazione delle falde acquifere sotterranee, con particolare riguardo per quelle alimentanti acquedotti per uso idropotabile"

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Inoltre, è previsto che " nel caso di nuove urbanizzazioni o di interventi di riqualificazione urbana con prevalente sostituzione degli insediamenti esistenti deve essere prevista la raccolta delle acque bianche e nere per mezzo di reti separate. In particolare in tutte le strade, i parcheggi e i piazzali di sosta di veicoli, la superficie destinata al transito e alla sosta dei veicoli deve essere pavimentata in modo tale da renderla impermeabile e che le acque meteoriche di "prima pioggia" (pari ai primi 5 mm. di pioggia caduti sulla superficie impermeabile) siano raccolte e convogliate alla fognatura delle acque nere oppure opportunamente trattate"

Img. 2.4 – Stralcio dalla tavola 2/I del PTCP – tutela idrogeologica




 Aree dei terrazzi e dei conoidi ad alta o elevata vulnerabilità dell'acquifero
(Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei) (artt.5.3 e 5.4)

In relazione alle suddette tematiche, il Masterplan non contiene, in quanto documento di progetto di carattere puramente preliminare, alcune specifiche inerenti i sistemi di raccolta e convogliamento delle acque di scarico. Per tale ragione, al fine di assicurare la piena compatibilità del Masterplan con quanto previsto dal PTCP, lo studio di VIA relativo alla componente idrica (Capitolo 4 - *Ambiente Idrico*) individua le soluzioni da adottarsi in fase di progettazione futura delle opere previste a Masterplan per assicurare il corretto convogliamento e trattamento (abbattimento del carico inquinante) delle acque di dilavamento delle superfici impermeabilizzate e delle acque di scarico.

2.4 L'Accordo Territoriale per il polo funzionale aeroporto

Si riporta di seguito il testo integrale dell'accordo territoriale stipulato fra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e SAB – Aeroporto di Bologna, ai sensi dell' art. 15 L.R. E-R n. 20/2000 e dell'art. 9.4 del PTCP

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.4.1 PREMESSA

La Provincia, nell'ambito della competenza attribuita dalla legge al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ha il compito, nello specifico, di operare la ricognizione, d'intesa con i Comuni interessati, dei "poli funzionali" esistenti, come definiti dall'art. A-15 della LR 20/00, da consolidare, ampliare e riqualificare;

La definizione degli interventi relativi ai poli funzionali esistenti è demandata agli accordi territoriali di cui all'art. 15 della stessa legge, tra le Amministrazioni interessate o influenzate dalle prospettive del polo, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze. Tali Accordi definiscono le prospettive di sviluppo e qualificazione, le condizioni di compatibilità ambientale e i limiti che ne derivano, i livelli prestazionali e le opere e gli interventi necessari per raggiungerli, nonché la minimizzazione/mitigazione degli impatti ambientali ad essi riferiti;


Il PTCP ha individuato l'Aeroporto come un portale strategico per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo e internazionale, candidando il complesso aeroportuale a diventare una struttura polifunzionale dotata anche di attività complementari, quali quelle logistiche, congressuali, direzionali, espositive, ricettive, retail, funzioni di assistenza all'utenza, necessarie per elevare di rango la struttura attualmente esistente. Le aree idonee allo sviluppo di tali funzioni economiche correlate sono quelle immediatamente a sud dell'aeroporto. Al di fuori di questo auspicabile sviluppo a sud di funzioni pregiate correlate all'aeroporto, tutto attorno all'infrastruttura deve essere mantenuta un'ampia fascia di salvaguardia in cui escludere ogni insediamento di funzioni ordinarie (residenze, attività produttive, ecc.) sia per evitare conflitti con le esigenze di sviluppo del traffico aeroportuale, sia per limitare al massimo l'ulteriore impermeabilizzazione delle aree di conoide del Reno ad alta permeabilità.

Inoltre come condizione necessaria per sviluppare l'attrattività regionale, nazionale ed internazionale dell'Aeroporto è il miglioramento dell'accessibilità pubblica, collegandolo con un servizio di trasporto pubblico di massa di tipo ferroviario. Relativamente all'accessibilità privata, oltre al potenziamento dell'uscita attuale della Tangenziale, si ritiene possa prevedersi un ulteriore svincolo all'altezza di Borgo Panigale a servizio dei traffici viari provenienti dalla direzione di Milano e destinato non solo al traffico passeggeri ma anche alle funzioni di logistica aeroportuale delle merci.

Infine lo sviluppo dell'aeroporto deve necessariamente contemplare azioni di miglioramento delle condizioni ambientali degli insediamenti residenziali esistenti, inibendo la costruzione di edifici nelle aree soggette a rumore ed individuando un'opportuna fascia di rispetto del sedime aeroportuale.

Il PSC del comune di Bologna. L'Aeroporto Marconi è uno spazio urbano della Città della Ferrovia, città che ospita le attività attorno alle quali si strutturano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. È la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti. È la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo.

La Situazione del Bargellino. A sud dell'aeroporto si trovano aree che dovranno rientrare nel progetto di riqualificazione: le strutture dismesse dell'ex acquaparco, un impianto alberghiero, parcheggi, permanenze di edifici rurali anche di pregio, lembi di territorio agricolo. L'obiettivo è quindi la piena realizzazione di una struttura polifunzionale, efficiente ed accogliente, dotata di una gamma di attività complementari. Questo comporta il

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

miglioramento della accessibilità pubblica e privata, anche tramite la connessione diretta con la stazione centrale (People mover), condizioni di sicurezza e ambientazione tali da garantire sia un adeguato funzionamento dello scalo sia il suo inserimento nel territorio. Il progetto, che porrà al centro il potenziamento dello scalo, dovrà avere un respiro complessivo e ristabilire alcune fondamentali continuità con le aree dell'intorno comprese nella Situazione, inserendo in una sistemazione paesistica le necessarie opere di mitigazione. Nel sistema dei collegamenti locali si dovranno prevedere il completamento dei percorsi che attraversano il territorio rurale e raggiungono le parti abitate e la futura stazione Sfm di via Bencivenni, nuovi parcheggi, la valorizzazione delle risorse ecologiche in direzione del parco del Reno.

Il PSC definisce l'Aeroporto come un portale strategico per le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo; per elevare di rango la struttura attualmente esistente è necessario realizzare una effettiva polifunzionalità, dotandola di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, funzioni di assistenza all'utenza. Il potenziamento dell'Aeroporto è una opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e una importante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi. Le funzioni che devono essere sviluppate sono, dunque, quelle legate al traffico passeggeri e al core business, in misura adeguata al rango obiettivo della struttura aeroportuale e integrate con il sistema di eccellenza dell'area urbana bolognese. Per realizzare pienamente questi obiettivi è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata e le condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

Il PSC inquadra l'Aeroporto, all'interno del Territorio urbano strutturato, come Ambito da riqualificare, ossia come parte del territorio che richiede interventi volti a recuperare diffusamente qualità urbana e ambientale.

L'attuazione è subordinata al miglioramento dell'accessibilità pubblica e privata e delle condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.

La Valsat del PSC definisce per l'Ambito dell'Aeroporto una superficie Utile Lorda (SUL) di 96.000 mq per usi specializzati, sostenendo che in sede di Accordo territoriale tale capacità insediativa potenziale sarà oggetto di ulteriori verifiche, approfondimenti e valutazioni di sostenibilità ambientale, territoriale e trasportistica.

CONSTATATO CHE

SAB – Aeroporto di Bologna ha:


Provveduto ad attuare la maggior parte degli interventi previsti dal PRG dell'Aeroporto 1996-2005, dedicati prevalentemente al potenziamento delle infrastrutture delle aree di manovra (air side), per i quali ha ottenuto il Decreto di Pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente in data 16 Giugno 1999 (DEC/VIA/3807). In particolare:

attuazione del progetto di allungamento della pista di volo, tenendo conto delle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/3807;

prolungamento della via di rullaggio, con la realizzazione di una holding-bay;

attuazione del progetto di interrimento di un tratto della linea ferroviaria di cintura Milano-Bologna, propedeutico all'allungamento della pista di volo;

sopraelevazione di due livelli del parcheggio multipiano, corrispondente a 600 posti auto;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

ampliamento dell'Aerostazione passeggeri, con l'incremento del livello di servizio e delle aree destinate a ristorazione e attività commerciali, nonché all'apertura del sistema integrato di accoglienza ed informazioni Bologna Welcome Reception;

ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili;

miglioramento del Sistema Qualità Aziendale, con l'adozione della Carta dei Servizi al Passeggero e l'implementazione in corso del Sistema di gestione ambientale e della Sicurezza sul Lavoro;

attuazione di iniziative volte alla tutela ambientale, e in particolare alla riduzione del rumore emesso.

Predisposto un Piano economico-finanziario quarantennale (2003-2043) le cui linee guida prevedono i seguenti obiettivi strategici:

lo sviluppo dell'Aeroporto di Bologna come portale strategico europeo per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo e quindi come infrastruttura e come realtà economica e occupazionale;

lo sviluppo del territorio circostante anche in relazione alla presenza dell'Aeroporto;

la valorizzazione della Società di gestione attraverso le strategie di consolidamento del "Core business" e l'entrata di nuove attività ad alto valore aggiunto ed in settori sinergici rispetto all'attività prioritaria, con particolare riferimento al coinvolgimento in attività immobiliari in linea con quanto in atto nei principali aeroporti europei,

Predisposto un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022), nel rispetto delle linee guida sopra descritte, i cui principi ispiratori volti alla creazione di ricchezza per il territorio e di valore per gli azionisti possono essere così riassunti:

un rilevante piano di sviluppo sostenibile che porti la capacità "finale" dello scalo oltre i 10 mln di passeggeri nel pieno rispetto delle norme di compatibilità ambientale.


uno sviluppo della capacità di governo, coordinamento e controllo del sistema aeroporto e della qualità del servizio, fattori questi ancora più rilevanti considerando l'evoluzione delle normative di settore che sempre più fanno degli aeroporti dei soggetti integrati di servizio, posizionandoli al centro della catena del valore, con un ruolo di coordinamento e controllo.

il Piano Operativo degli Insediamenti Commerciali provinciale in corso di elaborazione, riconosce al Polo Funzionale "Aeroporto Marconi" l'idoneità all'inserimento di strutture commerciali di rilevanza provinciale (con specifiche da definire attraverso l'Accordo Territoriale relativo al Polo Funzionale, trattandosi di contesti in cui il commercio deve innanzitutto fornire servizi alla popolazione in transito).

DATO ATTO

che SAB-Aeroporto di Bologna sottoscrive il presente accordo, in quanto Ente competente nella definizione degli assetti dell'Aeroporto di Bologna e nella attuazione e gestione anche dei relativi interventi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 della L. n.241/90 e s.m. e i. e dell'art. 18 della LR n. 20/00.

TUTTO CIÒ PREMESSO SI CONVIENE QUANTO SEGUE

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.4.2 DISPOSIZIONI GENERALI

2.4.2.1 Art. 1 – Contenuti ed efficacia dell'Accordo

L'Accordo stabilisce le politiche urbanistiche e territoriali per la crescita del Polo funzionale dell'Aeroporto, assumendo il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022) di SAB come riferimento per la definizione dell'ambito territoriale interessato dallo sviluppo, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto contenuto nel PTCP.

L'accordo costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione strutturale e operativa dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno.

Nell'elaborazione del nuovo PRG aeroportuale, limitatamente alle parti incluse nel perimetro del Polo funzionale, SAB si conformerà a quanto stabilito con il presente Accordo.

Gli obiettivi, le politiche e le azioni di seguito elencate sono visualizzate negli Allegati cartografici:

Allegato 1 –perimetro del Polo funzionale, Accessibilità principale, viabilità di previsione, Isorischio, Individuazione delle aree esterne al Polo funzionale interessate dagli effetti indiretti dell'attività aeroportuale (area di salvaguardia urbanistica);

Allegato 2 –Schema di assetto del Polo funzionale;

2.4.2.2 Art. 2 – Strategie ed obiettivi

L'Accordo prefigura un nuovo assetto territoriale urbanistico e infrastrutturale per il Polo funzionale dell'Aeroporto al fine di qualificarlo come portale strategico internazionale per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo, legato prevalentemente al traffico passeggeri civile. Esso si caratterizza inoltre come una porta di accesso qualificata, funzionale e integrata all'area metropolitana e alla Città di Bologna.


Il nuovo assetto proposto (cfr allegato 2) prevede principalmente la realizzazione di una nuova aerostazione, lo spostamento della zona merci a ovest, la realizzazione di importanti funzioni economiche integrative e complementari al traffico aereo, l'attuazione di interventi per garantire la sostenibilità e il corretto inserimento del Polo funzionale nel contesto territoriale di riferimento.

L'Accordo definisce le condizioni infrastrutturali e ambientali per lo sviluppo del polo Funzionale dell'Aeroporto tenendo conto delle dinamiche di evoluzione e crescita del traffico aereo, nonché di sviluppo delle attività ad esso correlate.

2.4.3 ASSETTO TERRITORIALE E SOSTENIBILITA'

2.4.3.1 Art. 3 – Perimetro e Schema di assetto del Polo funzionale

L'Accordo definisce la delimitazione territoriale del Polo funzionale nonché l'assetto infrastrutturale e territoriale funzionale ad esso. Il perimetro del polo Funzionale ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di SAB, le aree demaniali

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

militari, nonchè le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di san Vitale di Reno, da vocare come zona di salvaguardia delle funzioni aeroportuali.

A tal fine lo “Schema di assetto” individua (cfr. Allegato 2):

Perimetro del Polo Funzionale;

ambito delle attività aeroportuali;

ambito demaniale militare;

ambito aeroportuale nord;

i principali interventi di adeguamento e potenziamento dell’accessibilità pubblica e privata;

la fascia arborea per l’inserimento paesaggistico del fronte nord del Polo Funzionale e i nodi ecologici collegati, relativi al bacino di laminazione delle acque a servizio dell’aeroporto (ex cava Olmi) e all’area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara;

Lo Schema di assetto, di cui all’allegato 2, ha valore indicativo, anche in relazione alla collocazione delle attività Integrative e Complementari all’interno del Polo Funzionale, di cui all’art. 5, la cui puntuale individuazione è demandata a SAB in sede di attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022).

2.4.3.2 Art. 4–Ambito delle Attività aeroportuali

All’interno dell’ambito delle attività aeroportuali, di cui all’allegato 2, possono essere localizzate le attività inerenti il funzionamento dell’Aeroporto, correlate alla movimentazione dei passeggeri e delle merci, nonché le attività integrative delle funzioni aeroportuali e le attività complementari correlate al Polo Funzionale.

Lo sviluppo delle attività aeroportuali prevede:

la realizzazione di una nuova aerostazione (composta da un corpo centrale e due moli laterali connessi a est con l’aerostazione esistente), servita da un sistema di parcheggi multipiano, attività ricettive e direzionali di servizio (Enti di Stato e uffici SAB), con conseguente spostamento delle attività di core business in direzione ovest in posizione centrale rispetto all’area di volo;


la razionalizzazione delle funzioni logistiche attraverso l’individuazione di un’area dedicata alla movimentazione delle merci in adiacenza alla linea ferroviaria Bologna-Verona;

la delocalizzazione, nelle aree poste a nord della pista, delle attività di supporto (vigili del fuoco, enti di stato, hangar militare);

la eventuale rifunionalizzazione della attuale aerostazione e delle aree limitrofe per funzioni complementari al Polo Funzionale.

Al fine di assicurare qualità architettonica e funzionale al sistema della nuova aerostazione si concorda di assoggettare l’areale interessato da dette nuove funzioni a concorso pubblico di progettazione, da effettuare d’intesa e con la collaborazione degli Enti sottoscrittori. L’ambito interessato dal concorso dovrà essere esteso a tutte le attività indicate al comma 2a) precedente.

Le parti concordano che all’interno della nuova aerostazione sarà possibile collocare attività commerciali a servizio dei passeggeri in transito (di rilevanza provinciale con l’esclusione delle grandi strutture di vendita); la quantificazione delle suddette attività sarà

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

valutata in stretta relazione al progetto della nuova aerostazione, in sede di concorso pubblico di cui al comma 3 precedente.

Lo sviluppo delle funzioni logistiche sarà possibile limitatamente a una dimensione correlata al traffico civile; sarà la procedura di VIA/VAS a valutare eventuali integrazioni di tale funzione, con particolare attenzione ai voli Cargo nelle fasce notturne.

2.4.3.3 Art. 5 –Attività Integrative e Complementari alle funzioni aeroportuali

L'Accordo ammette lo sviluppo, all'interno dell' "Ambito delle attività aeroportuali" del Polo Funzionale, di "attività integrative" e "attività complementari" correlate alle funzioni aeroportuali, destinate ad incrementare in misura adeguata allo sviluppo dell'Aeroporto l'offerta di servizi connessi, volti a migliorarne la qualità complessiva.

Si condivide che il termine "attività integrative" alle funzioni aeroportuali comprenda le attività di servizio e assistenza ai passeggeri e di supporto alla movimentazione delle merci, la cui collocazione all'interno dell' "ambito delle attività aeroportuali" contribuisce direttamente alla funzionalità dello scalo: catering, magazzini spedizionieri e altre attività simili a valenza economica per SAB.

Si condivide che il termine "attività complementari" al Polo Funzionale comprenda le attività che svolgono funzioni sinergiche a quelle principali, che devono essere opportunamente collocate in prossimità dell'aerostazione, all'interno del Polo Funzionale. Le funzioni condivise sono: direzionali, congressuali, ricettive, commerciali di livello comunale.

Capacità edificatoria. L'introduzione di nuove attività integrative e complementari all'interno del perimetro del Polo, di cui ai commi precedenti, non potranno eccedere la quantità massima complessiva di 30.000 mq di SU, in aggiunta sia alla superficie della aerostazione oggi esistente, trasformabile per attività integrative e complementari, che delle altre attività integrative e complementari oggi presenti.

Condizioni per l'insediamento delle attività integrative e complementari.


In applicazione del principio della sostenibilità ambientale, la realizzazione delle Attività Integrative e Complementari all'interno del Polo è subordinata all'attuazione degli interventi infrastrutturali descritti all'art.6 commi 2c) e 4, nonché al finanziamento dei medesimi, in misura proporzionale alla superficie complessivamente prevista per questi usi anche in relazione al territorio circostante, di cui al successivo articolo 8.

2.4.3.4 Art. 6 – Accessibilità pubblica e privata al Polo Funzionale e risorse

Gli interventi che seguono, diretti a migliorare e garantire l'accessibilità e sostenibilità del Polo funzionale, si riferiscono agli assetti proposti e condivisi dal presente Accordo relativamente allo sviluppo delle funzioni aeroportuali e delle attività integrative e complementari interne all' "ambito delle attività aeroportuali".

Lo scenario infrastrutturale complessivo, condiviso in termini di sostenibilità, prevede un potenziamento dell'accessibilità pubblica e privata:

Accessibilità pubblica. Si riconosce un ruolo primario al servizio di trasporto pubblico, assumendo l'obiettivo di dotare l'aerostazione di infrastrutture di trasporto pubblico di massa che garantiscano anche l'integrazione con il sistema regionale e nazionale. L'accessibilità

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

pubblica sarà garantita dalla realizzazione di un nuovo collegamento dedicato con la Stazione Centrale in sede propria (People mover). In relazione a tale infrastruttura si indica che nel lungo periodo la linea dovrà raggiungere il sistema della nuova aerostazione.

Accessibilità privata di scala territoriale. Le parti condividono sulla opportunità di dotare il Polo funzionale di un nuovo accesso autostradale/tangenziale, posto a sud e in posizione baricentrica rispetto ai nuovi assetti proposti. Tale Casello/Svincolo dovrà essere oggetto di uno specifico tavolo di confronto tra Società Autostrade e gli Enti sottoscrittori il presente Accordo. Tale tavolo di confronto, da attivare in relazione alla realizzazione della nuova aerostazione, dovrà stabilire la localizzazione più opportuna, le caratteristiche progettuali, la tempistica di attuazione, nonché il quadro economico a supporto della scelta.

Accessibilità privata di scala metropolitana. L'assetto infrastrutturale di scala metropolitana individuato come necessario alla sostenibilità e funzionalità del Polo prevede:

la realizzazione dell'Intermedia di Pianura nel tratto compreso tra Calderara di Reno e Trebbo e le relative connessioni alla rete viaria locale;

potenziamento/realizzazione della viabilità di collegamento esistente tra il tracciato dell'Intermedia di Pianura e l'Aeroporto, con particolare riferimento sia alla nuova viabilità individuata dal PSC di Calderara sia alle vie Predazzo, Due Scale, Aldina e Triumvirato, indicate nell'allegato 2;

In coerenza con gli artt. 5 e 8 le suddette opere di scala metropolitana sono a carico delle Attività Integrative e Complementari, in misura proporzionale alla superficie complessivamente prevista.

Accessibilità privata di scala locale In relazione alla nuova collocazione delle attività aeroportuali in direzione ovest si condivide la necessità di adeguare e potenziare la via dell'Aeroporto e la via Fornace, fino alla zona industriale del Bargellino (via Commenda), e in connessione con il nuovo collegamento viario verso sud. Detti adeguamenti saranno a carico della società SAB, nonché delle attività complementari di cui all'art. 8 comma 3, e saranno coordinati in relazione alla attuazione delle attività complementari richiamate e allo sviluppo a ovest delle attività aeroportuali e di logistica.


Accessibilità ciclopedonale. Le parti condividono di realizzare un percorso ciclabile in sede protetta tra la frazione di Lippo e il parco lungo Reno nel comune di Bologna, nel tratto mancante compreso tra l'attraversamento ciclopedonale a raso sulla via Aldina (in corrispondenza del parco Canocchietta) e l'area fluviale posta a sud della Tangenziale. Detta opera sarà da porre a carico di tutte le attività complementari insediabili in questo territorio di cui agli artt. 5 e 8.

Relativamente al completamento di Via del Vivaio si rimanda ai precedenti atti sottoscritti tra le parti.

2.4.3.5 Art. 7 – Ambito aeroportuale nord, Ambito demaniale militare e Azioni ecologico/paesaggistiche

Ambito aeroportuale nord

L'ambito aeroportuale nord", posto tra l'ambito per attività aeroportuali" e l'area produttiva di San Vitale di Reno (in comune di Calderara), è vocato ad accogliere trasformazioni urbanistiche connesse alle attività e allo sviluppo infrastrutturale del Polo Funzionale, nonché alla realizzazione di fasce arboree per l'inserimento paesaggistico del Polo Funzionale. A tal fine si condivide di escludere la nuova edificazione per usi urbani, nonché la residenza a servizio

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

delle aziende agricole, ed il cambio d'uso di edifici di servizio rurale verso usi sensibili agli impatti dell'attività aeroportuale.

Inoltre, per non consolidare usi impropri all'interno dell'ambito aeroportuale nord, le parti condividono la necessità di non rinnovare le autorizzazioni e concessioni temporanee di uso dei suoli per l'impianto S. Anna, interessato da un frantoio e da una attività di trattamento rifiuti, insediato all'interno dell'ambito.

Ambito demaniale militare

In relazione all' "Ambito demaniale militare" presente a sud dell'attuale aerostazione, viste le attività svolte all'interno di detto areale connesse alle funzioni aeronautiche, nonché gli interventi in corso di nuove strutture di servizio all'attività, si prende atto di detta funzione, nonché del suo mantenimento all'interno del perimetro del Polo Funzionale.

Rete ecologica di livello locale e inserimento paesaggistico del polo

Al fine di assicurare l'inserimento del Polo funzionale all'interno della rete ecologica di livello locale, si condivide un sistema costituito dai nodi ecologici del bacino di laminazione a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e dell'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara, uniti da una fascia arborea continua collocata sul limite nord del polo funzionale. Nello specifico:

La fascia arborea sarà funzionale sia all'inserimento paesaggistico, sia alla caratterizzazione del limite nord del Polo funzionale e dovrà avere una profondità media indicativa di 50 m, lungo il perimetro nord del Polo (via S. Anna e via Due scale), da sviluppare in relazione alle diverse sensibilità o caratteristiche presenti nel territorio.


Nodi ecologici. Il bacino di laminazione della ex cava Olmi ha sviluppato nel tempo caratteristiche proprie di un nodo ecologico che dovranno essere mantenute ed eventualmente potenziate. Viceversa l'area agricola interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara necessita di specifiche politiche volte alla realizzazione e al potenziamento delle funzioni ecologiche della rete.

Impegni per la realizzazione. La fascia arborea di inserimento paesaggistico, nonché il nodo ecologico dell'area agricola interclusa di Lippo, andranno realizzati contestualmente allo sviluppo del traffico passeggeri del Polo funzionale e saranno a carico della società SAB, nonché dei Comuni di Bologna e Calderara in relazione alle risorse derivanti dagli interventi di nuova edificazione di cui al successivo art.11 (perequazione territoriale). A tal fine potranno essere coinvolte le aziende agricole interessate dagli interventi anche in relazione a possibili finanziamenti comunitari.

2.4.3.6 Art. 8 – Funzioni insediabili in prossimità del Polo Funzionale

Le attività integrative e complementari di cui al precedente articolo 5 e le funzioni insediabili in prossimità del Polo Funzionale potranno avere una quantità complessiva massima coerente con quanto stabilito dalla Valsat del PSC del Comune di Bologna relativamente all'ambito "Aeroporto", pari a 96.000 mq di superficie utile lorda che corrisponde a 65.000 mq di superficie utile netta.

Le aree indicate nell'allegato 2 con lettera A dovranno contribuire a fornire le adeguate dotazioni territoriali e ambientali finalizzate al potenziamento della rete ecologica nonché alla

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

realizzazione della parte del Parco Lungo Reno ad esse afferente; a tal fine verranno opportunamente cedute alla amministrazione comunale. Si applica sulle suddette aree il principio della perequazione urbanistica così come stabilito dal quadro normativo del PSC del Comune di Bologna. La quantità edificatoria sarà da realizzarsi nell'ambito delle attività aeroportuali, previo accordo con SAB, in qualità di gestore delle aree, in aggiunta alla quantità prevista al precedente art. 5 comma 4, per le stesse funzioni indicate al comma 3 dello stesso articolo e in coerenza con quanto definito al comma 1. L'attuazione sarà attivata previo inserimento nel POC.

L'area compresa fra il Polo Funzionale e la tangenziale, indicata nell'allegato 2 con lettera B, potrà ospitare funzioni di logistica aeroportuale (in coerenza con le limitazioni stabilite all'art. 4 comma 5), parcheggi in relazione a specifiche e dimostrate esigenze dello sviluppo aeroportuale, e di attività ricreative di livello urbano. La quantità ivi prevista potrà essere al massimo di 25.000 mq di Su. L'attuazione sarà attivata previo inserimento nel POC.

Le capacità edificatorie generate dalla perequazione urbanistica indicate al precedente comma 2 sono temporalmente condizionate alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui al precedente art.6 commi 2c) e 4). Le funzioni indicate al precedente comma 3 sono temporalmente condizionate alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui al precedente art.6 comma 3.

Tutte le funzioni previste al presente articolo, congiuntamente a quelle ammesse all'interno del Polo per le medesime funzioni, finanziano, in misura proporzionale alla superficie complessivamente prevista, le opere infrastrutturali citate all' art.6 commi 2c) e 4). Le funzioni indicate al precedente comma 3 finanziano insieme a SAB le opere infrastrutturali di cui al precedente art.6 comma 3.


Le parti condividono infine che per sostenere lo sviluppo delle attività di cui al comma 3 dovrà essere valutato un efficiente servizio di trasporto pubblico urbano.

2.4.3.7 Art. 9– Sostenibilità ambientale degli interventi

Verifiche della sostenibilità ambientale. Gli interventi di potenziamento che il nuovo PRG 2008-2022 prevederà in coerenza con il presente Accordo, dovranno essere sottoposti alle verifiche di sostenibilità ambientale secondo la procedura di VIA/VAS di cui al Dlg. 152 del 2006 e Dlg. 4 del 2008. In sede di tale valutazione strategica il PRG aeroportuale dovrà dimostrare che l'insieme delle scelte progettuali ivi contenute relative agli interventi edilizi concorra alla riduzione delle emissioni climalteranti pari al 20% rispetto ai valori di emissioni al 1990 , nel rispetto degli impegni presi dalla commissione europea.

La realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo è subordinata al rispetto delle condizioni di fattibilità previste negli articoli specifici. In sede di redazione degli strumenti di pianificazione comunali sono inoltre da declinare per tutti gli interventi edilizi all'interno del Polo Funzionale le seguenti ulteriori prestazioni relative a:

a) aria e rumore Le criticità legate all'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale dovranno essere ridotte sulla base dei risultati della procedura di VIA/VAS ministeriale. Per quanto riguarda l'impatto generato dal traffico indotto dall'insediamento di nuove funzioni complementari, sarà necessario garantire una adeguata accessibilità a dette funzioni sia attraverso lo sviluppo della rete stradale, che della rete ciclabile, che rispetto alla distanza dalla fermata del people mover e, più in generale, dalla rete del trasporto pubblico. Particolare attenzione andrà posta al fronte edificato residenziale sulla via della Fornace in relazione al potenziamento della strada stessa.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

b) suolo e sottosuolo Per le aree di cava o ex cava, o impianti per lavorazione di inerti presenti all'interno del perimetro del Polo sarà necessario provvedere ad adeguate indagini rivolte all'accertamento qualitativo dei terreni presenti e alla verifica della compatibilità con eventuali destinazioni previste nel progetto.

c) consumi energetici da conseguire attraverso le seguenti azioni:

Recepimento dei Requisiti Minimi Energetici richiesti dalla Regione Emilia-Romagna nell'Atto di Indirizzo e Coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici (approvato con Del. dell'Assemblea Legislativa del 4 marzo 2008 – Progr. n. 156, Oggetto n. 3124);

Introduzione di requisiti specifici relativamente alla riduzione dei consumi energetici per la climatizzazione estiva e per l'illuminazione artificiale, richiedendo l'adozione di tecniche progettuali e costruttive rispondenti ai criteri della bioarchitettura e della bioclimatica;

Adozione di soluzioni impiantistiche, a livello d'area o di singolo edificio, che garantiscano elevata efficienza energetica, pari ad almeno il 20% in più rispetto alle tecnologie convenzionali, e che massimizzino la quota di approvvigionamento da fonti energetiche rinnovabili, garantendo almeno il 20% del fabbisogno complessivo.

d) Consumi idrici. Nelle successive fasi progettuali, a fronte di un aumento del fabbisogno idropotabile, dovranno essere indagati tutti i possibili accorgimenti per il risparmio idrico ed il riutilizzo della risorsa, attivando le seguenti azioni:

Adozione di dispositivi tecnologici per la riduzione dei consumi idrici;

Adozione di sistemi per il recupero e riutilizzo delle acque meteoriche;


Previo valutazione di fattibilità tecnico/economica, realizzazione a livello d'area di una rete duale di approvvigionamento idrico: una rete per l'acqua potabile e una rete per usi non potabili (alimentata da acque recuperate).

Gestione acque meteoriche e smaltimento reflui: Nelle successive fasi progettuali, a fronte di un aumento del fabbisogno idropotabile, dovranno essere indagati tutti i possibili accorgimenti per operare una separazione delle reti fognarie delle acque di dilavamento, in tutta l'area interessata dall'Accordo. Inoltre saranno adottate misure volte al recepimento delle prescrizioni, direttive ed indirizzi contenute nel Piano di Tutela delle Acque (PTA) regionale e nel conseguente adeguamento al PTCP.

2.4.3.8 Art. 10 – Indirizzi per la disciplina delle aree interessate dalle isorischio e dagli effetti indiretti della attività aeroportuale

Zone di rischio (Allegato 1). costituiscono riferimento per la pianificazione comunale, in attesa degli esiti derivanti dal modello di valutazione del rischio verso terzi che ENAC sta attualmente sviluppando (art. 715 del Codice della Navigazione), diretto alla futura elaborazione del "risk assessment" per l'Aeroporto di Bologna, le Aree individuate dallo "Studio per la valutazione del rischio individuale verso terzi" fornite da SAB.

Nell'elaborazione dei PSC gli Enti interessati terranno conto della valutazione di cui al comma 1, in relazione all'ammissibilità di nuovi insediamenti residenziali e di funzioni vulnerabili (scuole, ospedali ...), in ambiti comportanti livelli di "rischio insostenibile" secondo i più accreditati metodi di valutazione disponibili. L'Accordo assume altresì l'indirizzo che la pianificazione di nuovi interventi in prossimità delle testate della pista sia soggetta a piani di rischio.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

I Comuni assumono l'impegno di redigere i Piani di Rischio di cui all'art. 707, comma 5, del Codice della Navigazione, come modificato e integrato dal D.lgs. 151/2006, al fine di individuare le opere e attività autorizzabili nella direzione di atterraggio e decollo, sulla base delle indicazioni contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, attualmente oggetto di modifiche e integrazioni da parte di ENAC.

Area di attenzione urbanistica (Allegato 1). Le aree comprese in un intorno di 1,8 km dall'asse della pista dell'aeroporto sono considerate interessate dagli effetti indiretti dell'attività aeroportuale. In tali aree le nuove previsioni insediative comunali dovranno essere oggetto di specifica e motivata valutazione di opportunità tra le Parti sottoscrittenti il presente Accordo in sede di elaborazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali.

2.4.4 ATTUAZIONE E GESTIONE

2.4.4.1 Art. 11 - Accordi relativi alla condivisione delle risorse derivanti dagli interventi

Perequazione territoriale. I Comuni di Bologna e di Calderara di Reno si impegnano a condividere le risorse derivanti da tutti gli interventi di nuova edificazione, anche relativi alle attività integrative e complementari che si realizzeranno all'interno del Polo Funzionale a partire dalla data di sottoscrizione del presente Accordo.

Sono inoltre oggetto di condivisione anche le risorse generate dagli insediamenti esistenti con funzioni direttamente connesse alle attività aeroportuali secondo le modalità indicate nel seguito.

Le risorse oggetto di condivisione sono:

il Contributo di costruzione di cui all'art. 27 e ss. della L.R. n.31/2002;


le entrate I.C.I., limitatamente alle aree soggette a tale imposta, derivanti ai Comuni dagli insediamenti esistenti e dai nuovi insediamenti che si realizzeranno nell'area di cui al comma 1, nonché le entrate derivanti dall'imposta comunale sulle medesime aree edificabili;

I Comuni di Bologna e di Calderara di Reno, con la sottoscrizione del presente Accordo assumono l'impegno di stabilire, con successivo e specifico atto ai sensi della legislazione vigente, un elenco condiviso delle opere finanziabili con le risorse di cui al comma 2, coerentemente al presente Accordo. In particolare andranno cofinanziate, insieme alla società SAB, le azioni ecologico/paesaggistiche di cui all'art. 7 comma 3 (nodi ecologici e fascia arborea di inserimento paesaggistico).

Contributo di Sostenibilità Le parti condividono sulla opportunità di fare partecipare attivamente i privati attuatori delle attività integrative e complementari, alla diretta realizzazione delle opere infrastrutturali individuate all'art.6 commi 2c) e 4, come necessarie per garantire la sostenibilità dello sviluppo di questo settore territoriale.

2.4.4.2 Art. 12 – Monitoraggio e gestione ambientale

La società SAB, in accordo con le altre Parti e in collaborazione con l'ARPA, dovrà adeguare il Sistema di monitoraggio e gestione ambientale, con la finalità di ridurre progressivamente l'impatto ambientale, rendendo disponibili online i dati rilevati.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Il Sistema dovrà definire requisiti prestazionali e procedure che saranno utilizzate come riferimento anche per la gestione ambientale delle forniture di beni servizi e lavori, sulla base di quanto già predisposto da altri aeroporti.

Settori interessati dal Sistema di gestione ambientale:

Monitoraggio del rumore. Allineamento del sistema di rilevazione con i più accreditati standard europei. In particolare sono da valutare gli effetti del rumore sulle seguenti aree insediate: frazioni di Lippo, Rizzola di Levante e Capoluogo sud nel Comune di Calderara di Reno; area produttiva di Bargellino, e zona residenziale del Triumvirato nel Comune di Bologna. Azioni:

Eventuale incremento dei sensori nelle aree sensibili;

Monitoraggio cadenzato e condiviso.

Controllo della qualità dell'aria. Allineamento del sistema di rilevazione con i più accreditati standard europei. Azioni:

Installazione di centraline nei comuni limitrofi per il monitoraggio della concentrazione degli inquinanti;

Studi e analisi cadenzate per valutare l'impatto dello scalo sulla concentrazione di inquinanti in atmosfera.

Controllo della qualità dell'acqua. Allineamento del sistema di rilevazione con i più accreditati standard europei. Azioni:

Monitoraggio del ciclo completo delle acque fino alla restituzione nell'ambiente (inserimento di vasche "prima pioggia").

Controllo e gestione dello smaltimento rifiuti. Allineamento del sistema di controllo e gestione con i più accreditati standard europei.

Consumi energetici. Allineamento con i più accreditati standard e con le "migliori pratiche" per la gestione.

2.4.4.3 Art. 13 – Attuazione e validità dell'Accordo


L'Accordo ha validità in relazione ai contenuti in esso contenuti e visualizzati nelle tavole allegare e dovrà essere aggiornato all'occorrenza, con apposita concertazione tra le Parti, SAB compresa, in caso di modifiche sostanziali, o in caso di previsione di interventi urbanistici e infrastrutturali rilevanti e non inclusi nell'Accordo attuale.

L'attuazione del presente Accordo dovrà essere coordinata con le eventuali prescrizioni e modifiche che la procedura di VIA/VAS ministeriale individuerà, attraverso consultazione del Comitato di Monitoraggio.

L'attuazione degli interventi previsti nell'Accordo è correlata alla contestuale realizzazione degli interventi necessari per garantire la sostenibilità territoriale e ambientale, come specificato negli articoli 5, 6, 7 e 8.

L'attuazione del presente Accordo presuppone l'impegno da parte di SAB a recepirne i contenuti all'interno del nuovo PRG aeroportuale, prima della presentazione ad ENAC.

L'attuazione del presente Accordo presuppone l'impegno dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno a recepirne i contenuti all'interno degli strumenti di pianificazione strutturale e operativa.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.4.4.4 Art. 14 – Forme e modalità delle attività di monitoraggio e consultazione

E' costituito un Comitato di monitoraggio tra il Comune di Calderara di Reno, il Comune di Bologna, SAB, la Regione e la Provincia di Bologna, che ne assume il coordinamento.

Il Comitato è costituito con lo scopo di garantire:

il costante monitoraggio dell'attuazione del presente Accordo;

le forme di consultazione e collaborazione tra gli Enti sottoscrittori,

3. Il Comitato è formato dai rappresentanti istituzionali delle Amministrazioni e di Sab o loro delegati e si riunirà a cadenze periodiche con il compito:

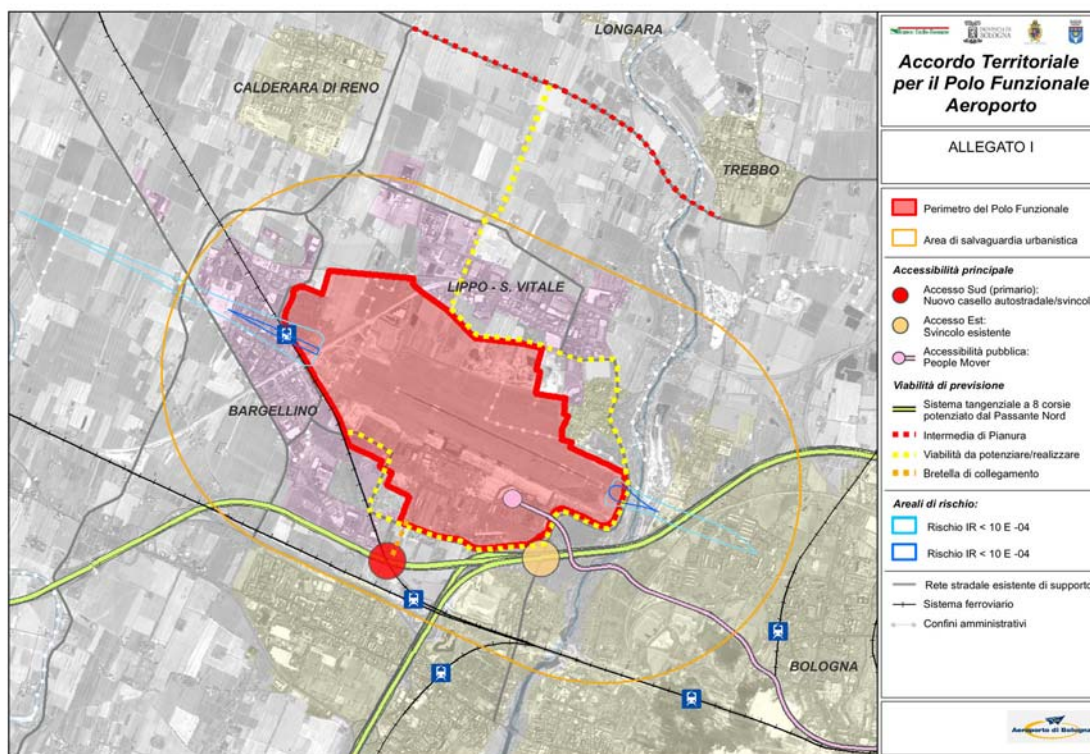
di precisare o correggere, con riguardo alle competenze di ciascun Ente, i contenuti specifici del presente Accordo, in relazione alle esigenze che potranno manifestarsi nel medio-lungo periodo di sviluppo del Polo funzionale;

di verificarne l'attuazione e attuare la consultazione reciproca in vista delle decisioni da assumere negli atti di pianificazione relativi alle aree ricomprese nel polo funzionale dell'aeroporto ed aree di attenzione;

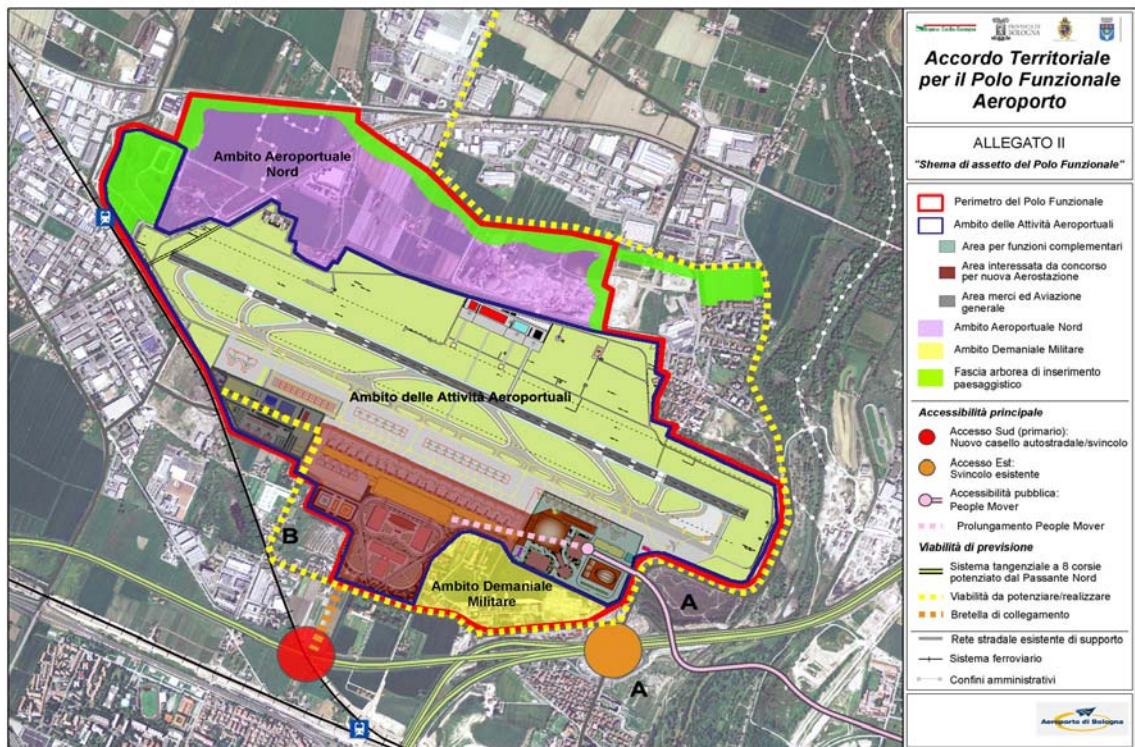
di affrontare problemi specifici che si porranno individuando proposte ed iniziative da sottoporre ai competenti organi collegiali, al fine di disporre di un quadro di riferimento condiviso ed aggiornato.

di definire ipotesi di assetti, progetti, quadro economico, modalità di attuazione, impegni finanziari e ripartizione dei costi in relazione alle opere infrastrutturali previste all'articolo 6.

Img. 2.5 – Definizione del perimetro del Polo Funzionale Aeroporto



Img. 2.6 – Polo Funzionale aeroporto e configurazione a Masterplan attuato



2.5 PSC Bologna


Il PSC del Comune di Bologna è un piano dai contenuti sia strategici che strutturali. Per componente strategica si intende quella parte del piano, a prevalente contenuto e natura politico-programmatica, che dichiara il valore delle risorse presenti nel territorio ed indica lo scenario obiettivo di tutela e sviluppo urbano e territoriale che si intende perseguire con il piano e che, in riferimento alla situazione presente, sviluppa obiettivi e strategie per conseguirlo (esempio: la definizione del ruolo e del rango del Comune nel sistema insediativo provinciale, del livello e tipo di sviluppo socio economico, della qualità urbana ed ambientale; il livello delle dotazioni territoriali, le soglie di sostenibilità locali).

Per componente strutturale si intende l'organizzazione e l'assetto del territorio nelle sue forme fisiche, materiali e funzionali prevalenti e conformanti stabilmente il territorio per realizzare gli obiettivi strategici che si intendono perseguire.

L'articolo 28 della LR 20/2000 definisce i contenuti generali del PSC. In particolare il Piano Strutturale Comunale (PSC) è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che deve essere predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso.

Il PSC in particolare:

a) valuta la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali ed antropiche presenti nel territorio e ne indica le soglie di criticità;

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

b) fissa i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili;

c) individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza, per dimensione e funzione;

d) classifica il territorio comunale in urbanizzato, urbanizzabile e rurale;

e) individua gli ambiti del territorio comunale secondo quanto disposto dall'Allegato e definisce le caratteristiche urbanistiche e funzionali degli stessi, stabilendone gli obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali;

f) definisce le trasformazioni che possono essere attuate attraverso intervento diretto, in conformità alla disciplina generale del RUE di cui al comma 2 dell'art. 29.

2.5.1 La classificazione del territorio comunale secondo il PSC di Bologna

In base a quanto indicato dalla LR 20/2000 della Regione Emilia Romagna, il territorio comunale risulta classificato in:


- territorio urbanizzato, definito come il perimetro continuo che comprende tutte le aree effettivamente edificate o in costruzione ed i lotti interclusi (art.A-5 LR 20/2000);
- territorio urbanizzabile, ovvero l'insieme degli interventi di nuova urbanizzazione interessato da:
- ambiti per i nuovi insediamenti costituito da parti del territorio con equilibrata compresenza di residenza e di attività sociali, culturali commerciali e produttive con essa compatibili, oggetto di interventi di trasformazione intensiva in termini di nuova urbanizzazione per l'espansione del territorio urbano (art.A-12 LR 20/2000);
- ambiti specializzati per attività produttive per nuovi insediamenti o per ampliamenti di quelli esistenti (art.A-13 LR 20/2000);
- previsioni di nuovi Poli funzionali o gli ampliamenti di quelli esistenti (art.A-15 LR 20/2000).

2.5.2 Contenuti specifici della pianificazione strutturale comunale

Occorre distinguere la disciplina degli ambiti territoriali da quella del sistema delle dotazioni territoriali. La disciplina degli ambiti territoriali omogenei detta norme relative:

al territorio urbano: ambiti urbani consolidati, da riqualificare, per nuovi insediamenti; ambiti specializzati per attività produttive ed aree ecologiche attrezzate, poli funzionali. Appartiene al territorio urbano anche il sistema insediativo storico relativa ai centri storici che costituiscono, di fatto, un ambito urbano entro cui la pianificazione persegue gli obiettivi dell'art.A-7 – Centri Storici;

al territorio rurale: aree di valore naturale ed ambientale; ambiti agricoli di rilievo paesistico; ambiti ad alta vocazione produttiva agricola; ambiti agricoli periurbani. Appartengono di norma al territorio rurale anche il sistema insediativo storico degli "insediamenti e le infrastrutture storiche del territorio rurale" (disciplinati dall'art.A-8) e che comprendono le strutture insediative puntuali o gli assetti o infrastrutture territoriali che costituiscono elementi riconoscibili dell'organizzazione storica del territorio e quindi elementi di disciplina conservativa all'interno degli ambiti del territorio rurale; gli elementi dell'identità

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

culturale del territorio rurale vanno riconosciuti e tutelati con norme che si sommano in maniera coerente ed integrata con le norme degli ambiti rurali in cui si collocano.

al sistema delle infrastrutture per la mobilità di maggiore rilevanza urbana e territoriale che individua “corridoi” idonei per la localizzazione delle infrastrutture di maggiore rilevanza urbana e territoriale e la rete principale delle infrastrutture ed i servizi della mobilità.

L’insieme di questi ambiti copre la totalità del territorio comunale.

La disciplina relativa al sistema delle dotazioni territoriali si configura invece come un insieme di impianti, opere, spazi che nel loro complesso concorrono a realizzare gli standard di qualità ecologica ed ambientale all’interno degli ambiti del territorio urbano e rurale, dunque a questi si legano per la fase attuativa e si sommano per definirne le caratteristiche urbanistiche di qualità. A questo proposito (art.A-22) gli strumenti urbanistici stabiliscono per ciascun ambito del territorio comunale il fabbisogno di dotazioni.

Le dotazioni territoriali concorrono a realizzare gli standard di qualità ecologica ed ambientale nei diversi ambiti del territorio urbano e rurale e sono dunque individuate all’interno dei diversi ambiti in forma diffusa o puntuale.

2.5.2.1 Gli ambiti territoriali omogenei

Il PSC provvede sempre ad individuare l’areale di riferimento dei singoli ambiti territoriali omogenei (o a specifici sub ambiti) e a disciplinarne i contenuti seguenti:

- gli obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali che, riferiti ai singoli ambiti o sub ambiti, definiscono le specifiche azioni di competenza quali:

- la disciplina delle destinazioni d’uso e delle trasformazioni che derivano dall’art.6, 1° e 2° comma :

- le soglie di criticità delle risorse naturali ed antropiche;

- i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili e le eventuali norme di mitigazione generali da attuarsi contestualmente alla realizzazione delle previsioni stesse;

- la disciplina conservativa relativa agli edifici di interesse storico architettonico (restauro scientifico e restauro e risanamento conservativo, le parti di tessuto urbano privo dei caratteri storico testimoniali da sottoporre ad eliminazione di elementi incongrui e ad interventi di ristrutturazione urbanistica);


- le caratteristiche urbanistiche consistenti nel dimensionamento massimo ammissibile/sostenibile e l’assetto spaziale; il dimensionamento può essere indicato in termini di carico urbanistico (alloggi, abitanti, Superficie utile, dimensione di struttura distributiva commerciale, ecc), ma non di indici riferiti a mq di Superficie fondiaria o territoriale perché queste vengono definite nel POC o nel RUE;

- le modalità di trasformazione attuativa diretta o preventiva;

- le dotazioni minime di standard di qualità urbana ed ecologico ambientale;

- le caratteristiche funzionali relative alle destinazioni d’uso ammesse anche in termini di indicazione di quote minime e massime per tipologie di attività;

- gli indicatori per monitorare la efficacia delle azioni ed il grado di attuazione degli obiettivi e delle prestazioni.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Tali contenuti disciplinari sono definiti dall'art. 28 e dal Capo A-I e vanno individuati in tutte le tipologie di ambito, anche se non specificatamente esplicitati nell'Allegato.

I diritti edificatori, i vincoli e le tutele vengono disciplinati, in conformità alle previsioni del PSC, con la approvazione di RUE e POC, solo in quella sede infatti potranno essere regolamentati in maniera definitiva. In particolare negli ambiti per nuovi insediamenti e da riqualificare (sottoposti a POC) i contenuti relativi alle caratteristiche urbanistiche e funzionali possono essere definiti anche in funzione della successiva fase negoziale assegnata al POC. Il PSC può infatti definire la capacità insediativa minima, comunque riconosciuta all'ambito territoriale, ed una quota aggiuntiva, fino alla saturazione della capacità insediativa sostenibile, oggetto della negoziazione in fase di formazione del POC, sulla base delle disposizioni dell'art.30, commi 10 e 11, in funzione della realizzazione, da parte dei soggetti attuatori, delle prestazioni sociali, ambientali, funzionali e morfologici, stabilite dall'art.28, lett.e).


La stessa definizione spaziale degli areali di riferimento può essere intesa come l'individuazione di una parte di territorio all'interno della quale applicare le politiche definite dalle normative del PSC; l'individuazione spaziale dell'ambito territoriale del PSC non è legato alla assegnazione di diritti edificatori né riferibili ad indici territoriali o fondiari e individuata in maniera definitiva da POC e RUE. I contenuti strategici e strutturali del PSC sono orientati in estrema sintesi a definire e condividere in rapporto con gli enti e gli assetti territoriali di area vasta e la comunità locale:

- a) il patto di sviluppo strategico territoriale del comune integrato con il sistema insediativo provinciale, attraverso la concertazione del suo ruolo e rango e l'individuazione degli assetti urbanistici, infrastrutturali e funzionali necessari per attuarli;
- b) il patto per la sostenibilità ambientale e territoriale delle proprie scelte di pianificazione con la concertazione dei vincoli, limiti e condizioni per le trasformazioni d'uso e del suolo;
- c) il patto sugli assetti strutturali essenziali del territorio urbano e rurale di lunga durata necessari a garantire lo sviluppo e la sostenibilità.

2.5.3 Il tessuto connettivo territoriale di Bologna valutato in sede di PSC

Il PSC, nel definire il profilo di Bologna nel contesto territoriale regionale, assegna alla città il ruolo di nodo infrastrutturale, situato al centro delle direttrici ferroviarie e autostradali italiane. La loro connessione coi corridoi europei e con l'Aeroporto G Marconi, inseriscono Bologna a pieno titolo nella rete degli scambi internazionali.

Secondo il PSC del Comune di Bologna, il completamento della linea dell'Alta velocità ferroviaria Bologna-Milano-Firenze comporterà una trasformazione complessiva nel funzionamento del nodo di Bologna; la nuova parte interrata della Stazione dovrà essere efficacemente connessa alla vecchia stazione in superficie per consentire facili trasbordi ai viaggiatori e un effettivo interscambio tra i servizi per le diverse percorrenze (internazionali e nazionali, regionali e metropolitane); la nuova Stazione dovrà anche integrare il ruolo di collettore per i viaggiatori su ferro con quello di fondamentale recapito per gli utenti del trasporto pubblico, urbano e metropolitano. In particolare, il PSC prevede che dalla "grande Stazione centrale" sarà possibile raggiungere con un mezzo di trasporto rapido l'Aeroporto Marconi, con i treni del Servizio ferroviario metropolitano (Sfm) e la metrotranvia i principali poli di eccellenza del sistema locale. Dalla corretta progettazione della Stazione dipenderà l'efficacia della connessione Aeroporto - Stazione - Fiera, rilevante per alleggerire il traffico sulla rete stradale e ridurre sensibilmente la congestione urbana.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Nell'ambito della definizione del tessuto strategico territoriale comunale, il PSC individua poi i fondamentali nodi di interscambio del sistema di trasporto che sostiene la Città della Ferrovia, che sono: la nuova Stazione ferroviaria di Bologna centrale, l'Aeroporto Marconi, le fermate-porta del Servizio ferroviario metropolitano a Prati di Caprara e San Vitale, il complesso Fiera - Michelino. Ogni nodo realizza l'integrazione tra diverse forme di mobilità e mette in relazione Città diverse. Ogni nodo è anche un luogo della trasformazione promossa dal Piano strutturale.

2.5.4 L'Aeroporto G. Marconi di Bologna come polo funzionale

L'Aeroporto Marconi, in quanto portale strategico per le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo, è stato classificato come polo funzionale, secondo quanto stabilito dalla LR 20/2000 e dal PTCP.

Per elevare di rango la struttura attualmente esistente, infatti, il PSC riconosce la necessità di realizzare effettiva polifunzionalità, dotando la struttura di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, ricreative, funzioni di assistenza all'utenza.


Nell'ambito dello sviluppo territoriale, quindi, il potenziamento dell'Aeroporto rappresenta un'opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e un'importante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi.

Alla luce di ciò, quindi, le funzioni che devono essere sviluppate sono quelle legate al traffico passeggeri e al core-business, in misura adeguata al rango obiettivo della struttura aeroportuale e integrate con il sistema di eccellenza dell'area urbana bolognese.

Per realizzare pienamente questi obiettivi, inoltre, è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata assieme alle condizioni ambientali e di sicurezza dell'Aeroporto e del suo intorno.

Con l'approvazione dell'Accordo territoriale relativo al polo funzionale Aeroporto, sono stati definiti tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comuni di Bologna e Calderara di Reno, Società Aeroporto di Bologna (SAB), gli assetti territoriali, urbanistici e infrastrutturali per lo sviluppo del polo funzionale, i cui contenuti sono stati recepiti negli elaborati costitutivi del Piano strutturale.

L'Aeroporto di Bologna, inoltre, è individuato quale nodo fondamentale nell'ambito della riqualifica urbana per quanto riguarda il Sistema di mobilità, in particolare il trasporto pubblico, che è uno dei principali agenti del processo di ristrutturazione urbana. I cardini della proposta del PSC sono condivisi dall'insieme dei Comuni bolognesi, dalla Provincia e dalla Regione: un Sistema ferroviario regionale e metropolitano, la metrotranvia, il filobus a via guidata, il collegamento veloce dall'Aeroporto alla Stazione ferroviaria sono tasselli di un sistema integrato per Bologna e per l'area metropolitana, volto a ridurre progressivamente l'uso dell'auto privata e a creare "spazio" per la mobilità ciclo-pedonale. È evidente che la compiutezza di questo disegno di lungo periodo dipende da certezza e continuità dei

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

finanziamenti, a loro volta aiutate da una convinta convergenza delle scelte politiche e amministrative.

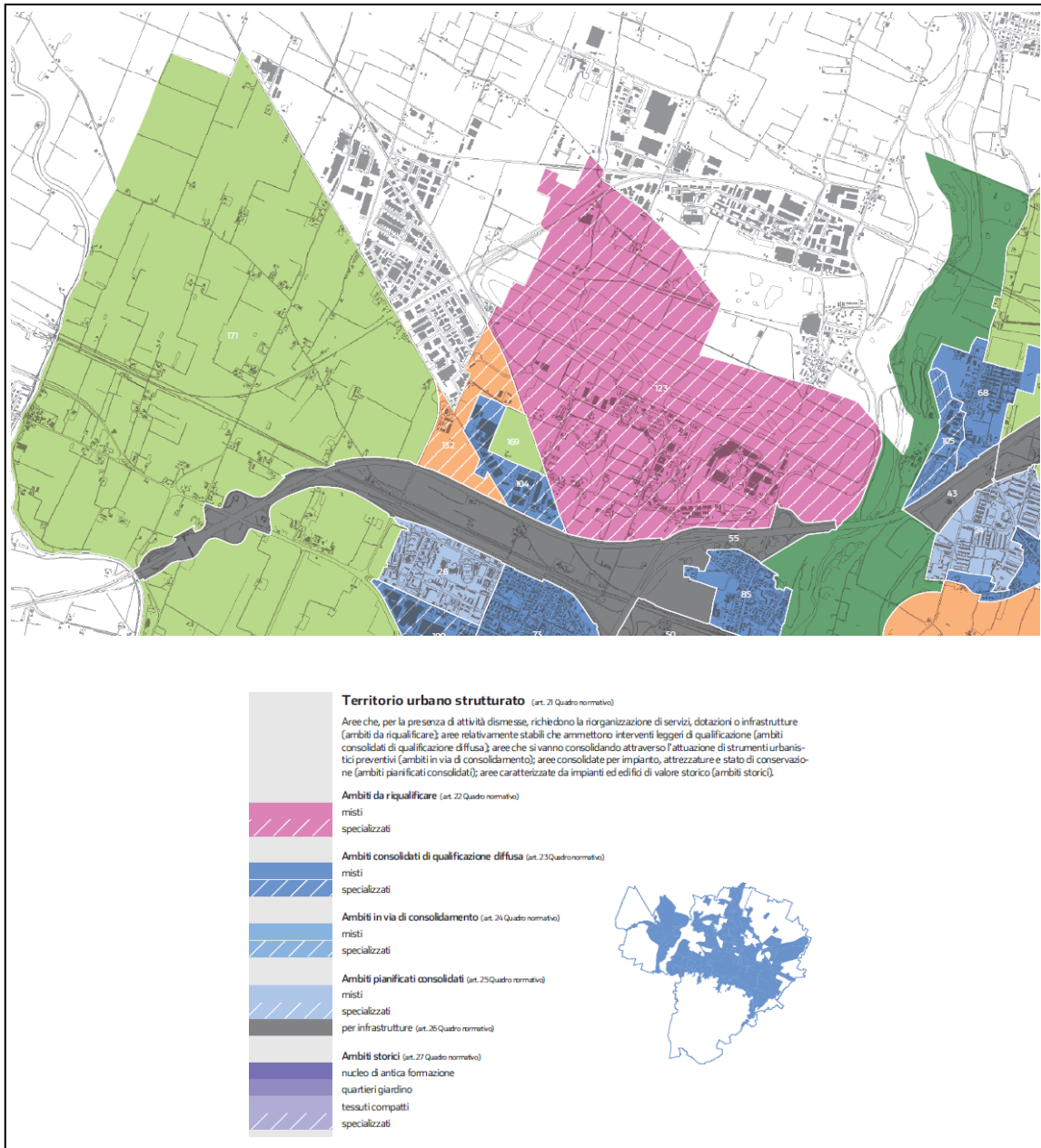
Secondo il PSC di Bologna, quindi, il progetto di potenziamento dell'Aeroporto di Bologna dovrà avere un respiro complessivo e ristabilire alcune fondamentali continuità con le aree dell'intorno comprese nella Situazione, inserendo in una sistemazione paesistica le necessarie opere di mitigazione. Nel sistema dei collegamenti locali si dovranno prevedere il completamento dei percorsi che attraversano il territorio rurale e raggiungono le parti abitate e la futura stazione SFM di via Bencivenni, nuovi parcheggi, la valorizzazione delle risorse ecologiche in direzione del parco del Reno.

Secondo la classificazione PSC del territorio comunale, l'aeroporto di Bologna coincide con l'ambito n°123 in qualità di Ambito specializzato da riqualificare e regolato dall'Art. 22 "ambiti da riqualificare".

Per tale ambito, il PSC indica un determinato schema di assetto, che prevede la realizzazione di diversi interventi infrastrutturali, dotazioni ecologico ambientali e condizioni di sostenibilità. In particolare, risultano definiti determinati interventi atti a garantire la piena compatibilità dello sviluppo del polo funzionale con il tessuto connettivo urbano ed ecologico.

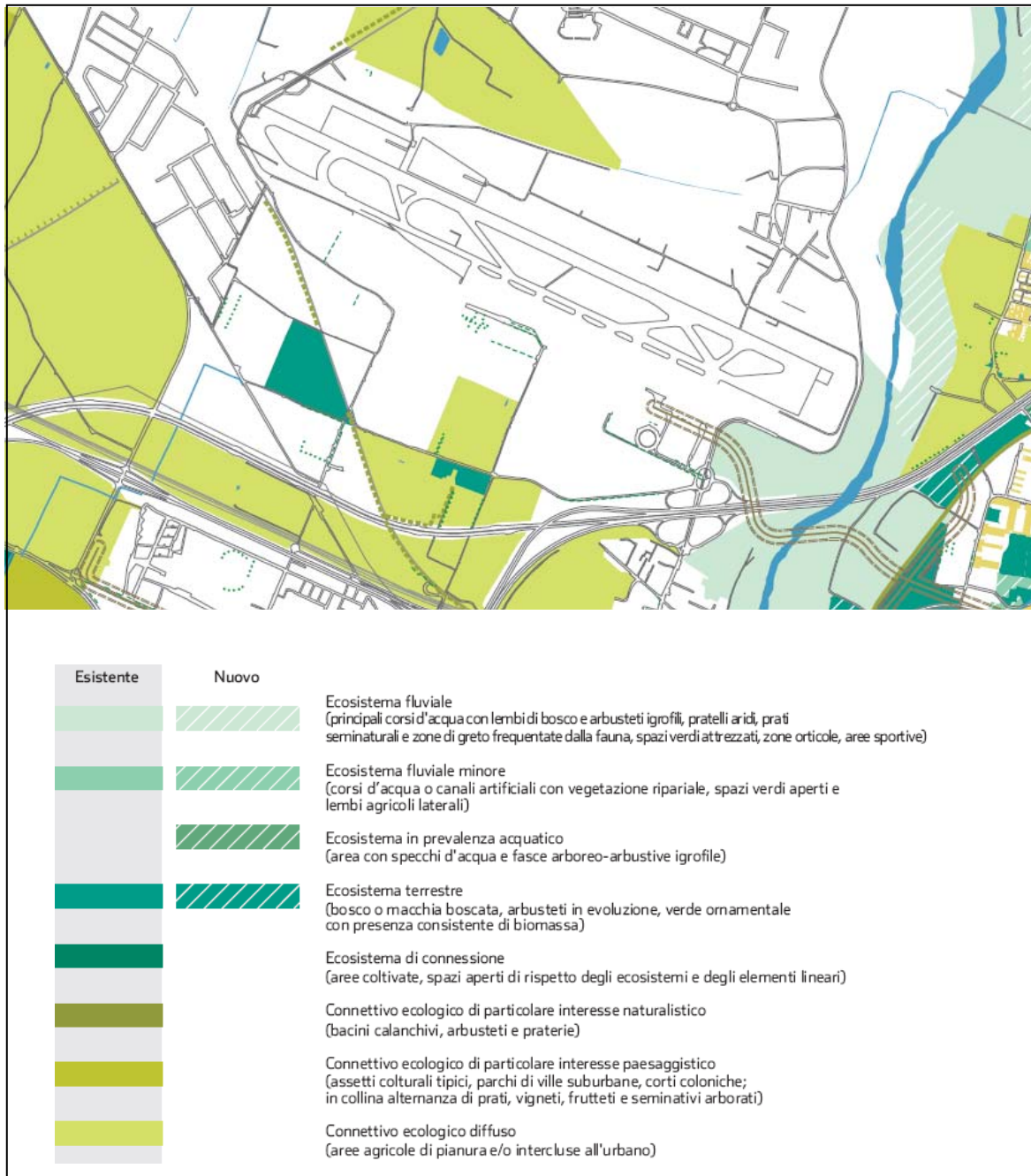
Il Masterplan include tutti gli interventi previsti dal PSC relativamente alla infrastruttura aeroportuale (realizzazione della nuova aerostazione, spostamento della zona merci a ovest), mentre tutto ciò che riguarda le attività integrative e complementari è trattato in sede di Accordo Territoriale per il polo funzionale Aeroporto.

Img. 2.7 - Estratto PSC - Classificazione del territorio




Circa le dotazioni ecologiche ed ambientali di cui si impone la salvaguardia e la valorizzazione, si può osservare lo stralcio della tavola relativa, sottolineando che il PSC indirizza anche verso fruizioni compatibili come lo sport e lo svago.

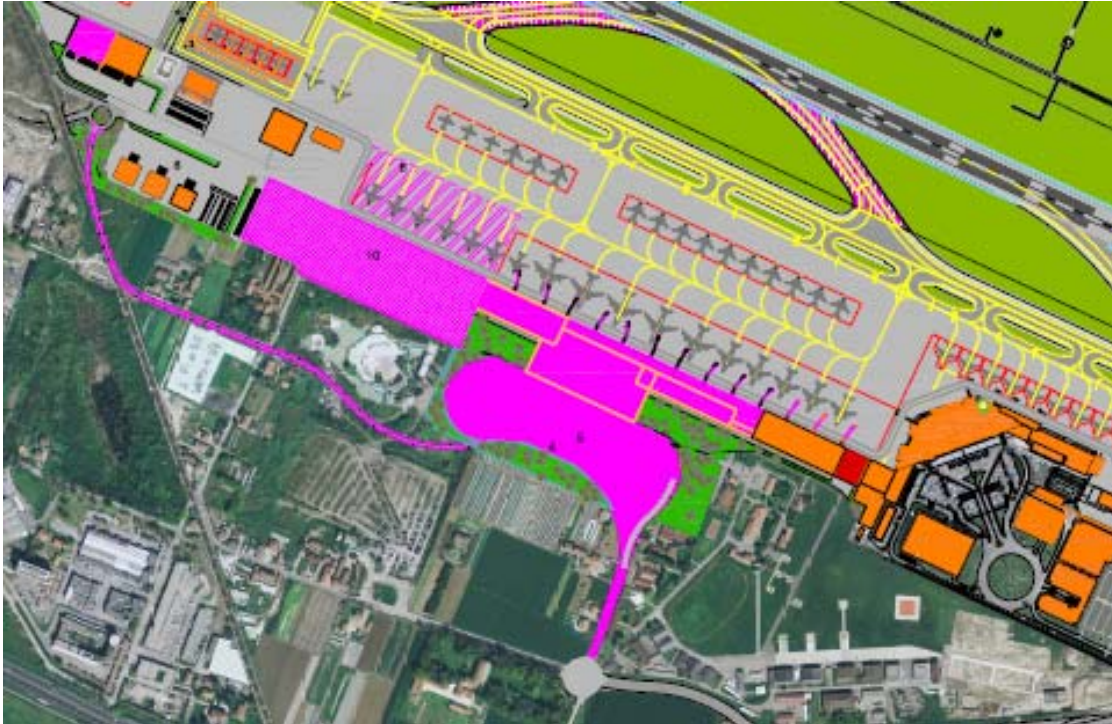
Img. 2.8 - Stralcio della Tavola del PSC Strategie per la qualità Dotazioni ecologiche ed ambientali scala originaria 1:20.000




In particolare, risulta presente in corrispondenza di via dell'Aeroporto un ambito ecologico ricadente nel connettivo ecologico diffuso, di cui il Masterplan prevede la salvaguardia ed il mantenimento.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

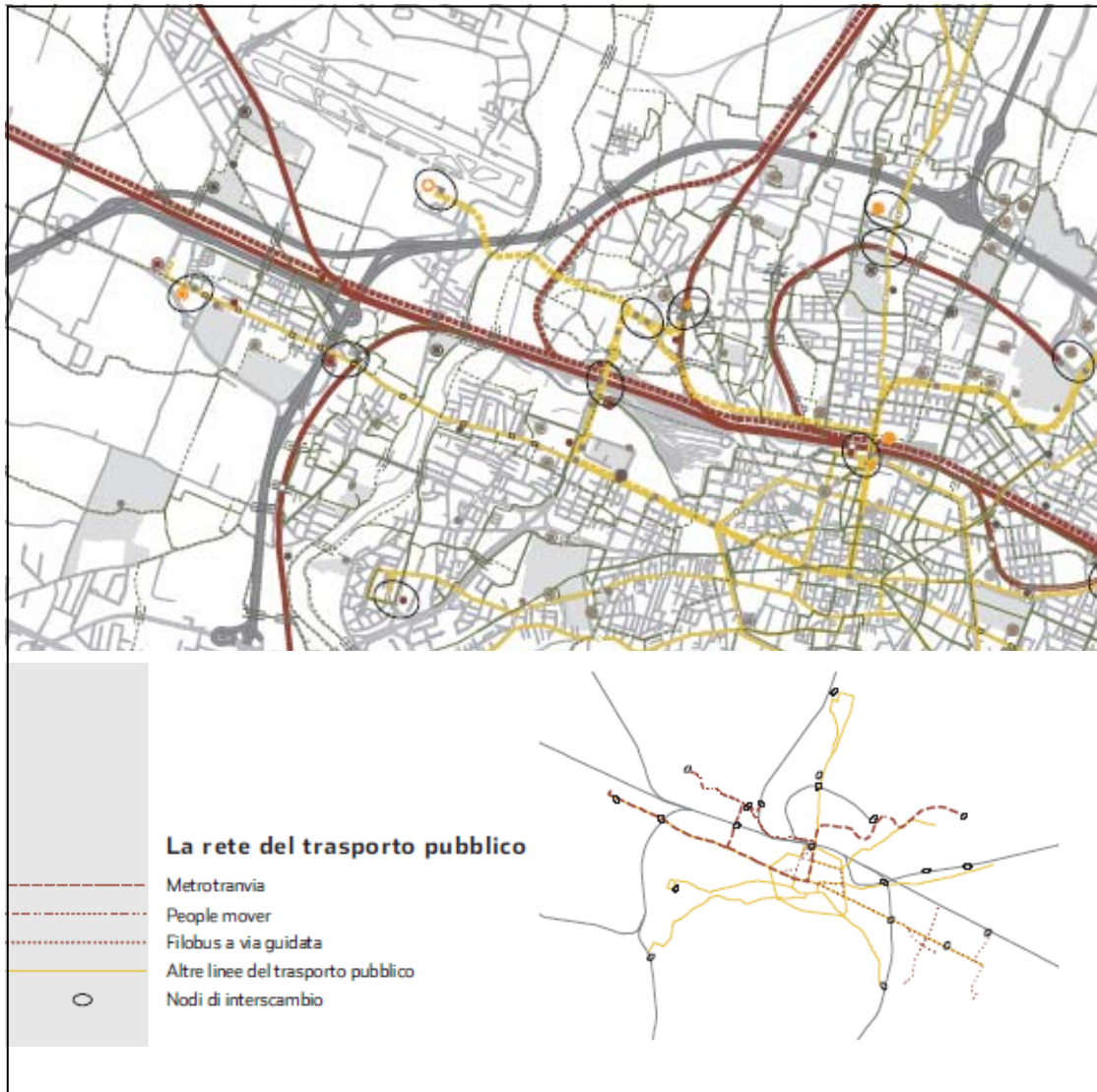
Img. 2.9 - Stralcio della Tavola Masterplan Fase III



Per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale urbano per la mobilità, il PSC prevede la realizzazione, all'interno del sedime aeroportuale, della fermata del People Mover (sistema a monorotaia sopraelevata di collegamento fra la Stazione ferroviaria e l'attuale terminal passeggeri)

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011


Img. 2.10 - Stralcio Tavola PSC . Rete di trasporto pubblico



2.6 La pianificazione territoriale del Comune di Calderara di Reno

Il sedime aeroportuale ricade parzialmente all'interno del territorio del Comune di Calderara di Reno, pertanto risulta necessario svolgere un'analisi degli strumenti di pianificazione territoriale anche di tale Comune.

La pianificazione territoriale di Calderara di Reno è inserita all'interno di un contesto territoriale ben più ampio che interessa anche altri comuni della Provincia di Bologna, ossia Anzola Dell'Emilia, Sala Bolognese, Crevalcore, Sant'Agata Bolognese e San Giovanni in Persiceto. Inoltre, tale pianificazione risulta sviluppata in piena coerenza con gli strumenti di livello sovracomunale già trattati, pertanto in tale sede sarà posta attenzione esclusivamente agli aspetti legati all'infrastruttura aeroportuale e al suo futuro potenziamento.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.6.1 PSC Comune di Calderara di Reno (BO)

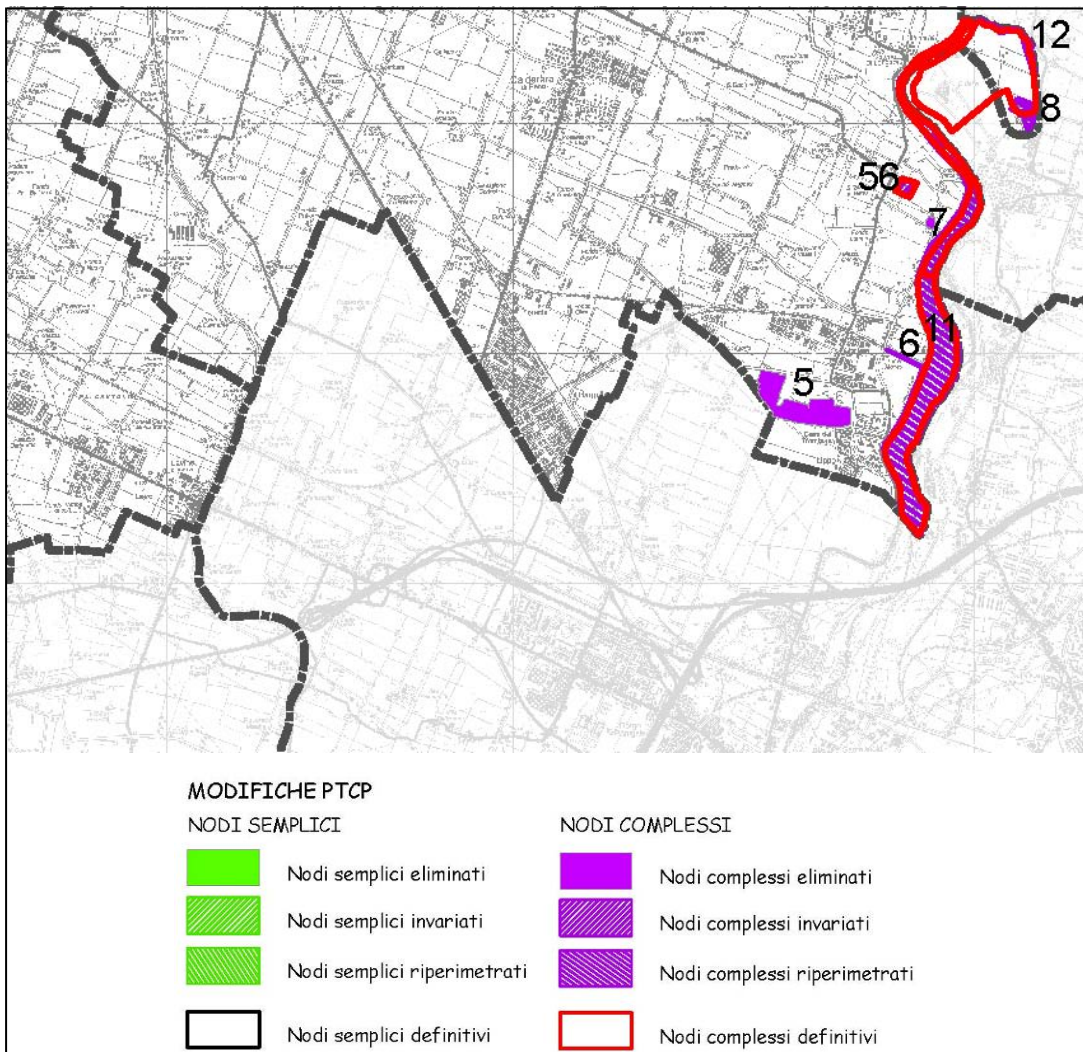
Il PSC del Comune di Calderara di Reno richiama in forma integrale quanto stabilito in sede sia di PTCP sia di PSC del Comune di Bologna, creando di fatto continuità per quanto riguarda la caratterizzazione territoriale delle aree a nord del sedime aeroportuale.

Relativamente al sistema della mobilità, Il PSC pone esplicito richiamo all'esigenza di potenziamento della grande rete di comunicazione stradale di interesse regionale-nazionale, che comprende il collegamento con l'aeroporto, incluso il potenziamento del relativo svincolo tangenziale.

Una sezione del PSC di Calderara è dedicata alla caratterizzazione dei nodi ecologici – semplici e complessi – in riferimento a quanto stabilito in sede di PTCP e sue varianti. Per quanto riguarda le aree prossime all'attuale sedime aeroportuale, è possibile osservare che la porzione di territorio interessata dal nodo ecologico n°5 eliminato, in realtà sarà inserita nel tessuto connettivo ecologico che sorgerà a nord del sedime aeroportuale secondo quanto previsto in sede di Accordo Territoriale. Peraltro, è previsto che la stessa fascia ecologica si congiunga con il nodo complesso definitivo n°11, opportunamente riprogettato in sede di variante al PTCP.

Tutto ciò crea di fatto perfetta congruità e continuità fra quanto stabilito in sede di Accordo Territoriale e quanto stabilito localmente per quanto riguarda la qualificazione ecologica del territorio a nord del sedime aeroportuale ricadente nel Comune di Calderara di Reno.


Img. 2.11 - Stralcio Tavola PSC Calderara di Reno.



2.7 Classificazione acustica comunale di Calderara di Reno (BO)

La classificazione acustica del Comune di Calderara di Reno, è redatta in coerenza con i PSC e RUE e, analogamente alla classificazione prevista per il Comune di Bologna, classifica il territorio comunale secondo le cinque classi acustiche previste dalla Legge 447/1995 e successivi decreti attuativi.

All'interno di tale classificazione è stata riconosciuta la fascia di pertinenza delle attività aeroportuali che la normativa prevede coincidente con la porzione territoriale individuata dalla Zonizzazione acustica aeroportuale.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.8 PTPR – Piano Territoriale Paesistico Regionale

In Emilia-Romagna prese forma a partire dal 1986, in virtù del mandato conferito dalla legge statale n. 431 del 1985, l'idea di uno strumento urbanistico-territoriale incentrato sui valori paesaggistici e ambientali: il Piano Territoriale Paesistico Regionale. Un Piano a cui la Regione Emilia-Romagna, dando un'interpretazione sistematica del dettato di legge, affida la tutela dell'identità culturale e dell'integrità fisica dell'intero territorio regionale; ciò nella convinzione che non ci sono paesaggi che meritano di essere conservati e altri consumati, ma più correttamente che esistono livelli di trasformabilità differenziati in funzione del ruolo che una determinata porzione di territorio assume nell'ambito del sistema ambientale, naturalistico e storico-culturale di appartenenza.

Il Piano Paesistico è stato realizzato con riferimento a due principi generali volti a:

integrare nella disciplina paesaggistica i contenuti ambientali che stanno alla base delle espressioni fisiche, biologiche e antropiche percepibili, così da interpretare il paesaggio non in termini statici ed estetici, bensì come aspetto tangibile di processi ed equilibri che si stanno sviluppando o che si sono sedimentati nel tempo sul territorio;

caratterizzare il Piano Paesistico non come un punto di arrivo imm modificabile ma, al contrario, come l'avvio di un processo di assimilazione e attuazione dei principi e degli obiettivi in esso contenuti.


In tal senso è richiesto (obbligatoriamente) agli strumenti territoriali e urbanistici subordinati, o collegati, di assumerne e svilupparne i contenuti, articolando e precisando nel contempo le zonizzazioni e le disposizioni normative al fine di adattare alle effettive caratteristiche ed esigenze di tutela locali. Dare attuazione al Piano Paesistico dell'Emilia-Romagna significa quindi affrontare la gestione del territorio da una prospettiva diversa: partendo dal riconoscimento delle identità locali e assumendo la consapevolezza (e quindi la responsabilità) del loro valore e degli effetti che azioni improprie, o non sufficientemente ponderate, possono determinare nella trasformazione delle culture e della storia della società regionale a partire dalla modificazione dei caratteri del paesaggio.

Il Piano Paesistico può quindi essere considerato come la «interpretazione amministrativa» dei paesaggi regionali; esso individua, infatti, le grandi suddivisioni di tipo fisiografico (montagna, collina, pianura, costa), i sistemi tematici (agricolo, boschivo, delle acque, insediativo) e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative che per la loro persistenza e inerzia al cambiamento (le cosiddette «invarianti» del paesaggio) si sono poste come elementi ordinatori delle fasi di crescita e di trasformazione della struttura territoriale regionale a formare quel palinsesto entro cui si possono distinguere gli elementi più significativi delle diverse epoche che ne determinano il carattere e la forma.

Il Piano identifica inoltre 23 unità di paesaggio quali ambiti in cui è riconoscibile una sostanziale omogeneità di struttura, caratteri e relazioni e che costituiscono il quadro di riferimento generale entro cui applicare le regole della tutela avendo ben presenti il ruolo e il valore degli elementi che concorrono a caratterizzare il sistema (territoriale e ambientale) in cui si opera.

2.9 PTA: Piano di Tutela Acque

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), conformemente a quanto previsto dal D. Lgs. 152/99 e dalla Direttiva europea 2000/60 (Direttiva Quadro sulle Acque), è lo strumento regionale

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

volto a raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale nelle acque interne e costiere della Regione, e a garantire un approvvigionamento idrico sostenibile nel lungo periodo.

La Giunta Regionale ha approvato il Documento preliminare del PTA nel novembre 2003, dopo un lavoro svolto in collaborazione con le Province e le Autorità di bacino ed il supporto tecnico e scientifico dell'ARPA regionale, delle ARPA provinciali, e di esperti e specialisti in vari settori (nonché di Università regionali), e coordinato dal Servizio regionale competente - in collaborazione con altri settori regionali (tra cui in particolare l'agricoltura e la sanità).

Successivamente all'approvazione del Documento preliminare, si sono tenute le Conferenze di Pianificazione indette dalle Province. Il processo di partecipazione, informazione e concertazione, previsto dalla Legge regionale 20/2000 (Conferenze di Pianificazione), si è svolto in modo molto soddisfacente, consentendo un intenso confronto con la società regionale (praticamente inedito per altri strumenti di pianificazione delle acque), e tale da prefigurare quei processi d'ascolto e concertazione previsti dalla Direttiva Quadro sulle Acque CE/60/2000.

Il Piano di Tutela delle Acque è stato approvato in via definitiva con Delibera n. 40 dell'Assemblea legislativa il 21 dicembre 2005. Sul BUR - Parte Seconda n. 14 del 1 febbraio 2006 è stato dato avviso della sua approvazione, mentre sul BUR n. 20 del 13 febbraio 2006 è stata pubblicata la Delibera di approvazione e le Norme.


Nel territorio regionale sono individuabili complessivamente 47 bacini idrografici, tributari del fiume Po o del mare Adriatico, drenanti areali imbriferi di almeno 10 Km². Di essi, 22 si immettono nel fiume Po e interessano essenzialmente le province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, i restanti 25, riferibili sostanzialmente alle province di Bologna, Ferrara e alle province della Romagna, sfociano direttamente in Adriatico.

I bacini di un certo rilievo, con superficie superiore a 100 Km² sono 26; di essi 6 sono riferibili a comprensori di bonifica della pianura romagnola e ferrarese, i restanti 20 sono caratterizzati da un apprezzabile areale imbrifero montano - collinare, anche se solo 11 di essi raggiungono lo spartiacque appenninico. Sono poi presenti 14 areali riferibili ad acque di transizione, relativi alla pianura ferrarese e ravennate prospiciente l'Adriatico e 5 laghi artificiali di un certo rilievo, connessi a serbatoi ad uso irriguo, civile o idroelettrico.

Gli areali imbriferi relativi ai corsi d'acqua regionali ricadono, in gran parte, nel territorio emilianoromagnolo.

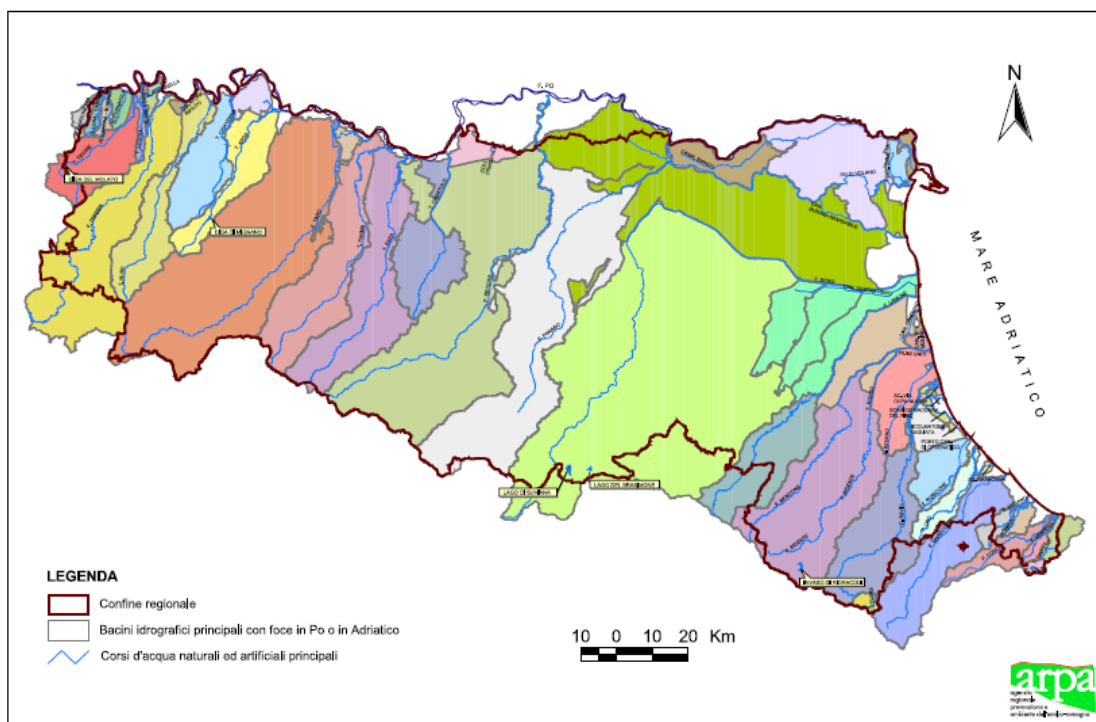
Significative porzioni di territorio extraregionale si osservano con riferimento agli areali montani dei bacini Trebbia, Reno, Lamone e Marecchia, alle zone collinari del Tidone e del Conca, mentre il Collettore Burana-Volano-Navigabile riceve acque di scolo da comprensori di bonifica dell'Oltrepò mantovano; infine ad ovest e a sud-est della regione le aste torrentizie del Bardonezza e del Tavollo individuano i confini rispettivamente con Lombardia e Marche.

Per i corsi d'acqua caratterizzati da un significativo areale montano - collinare il comportamento idrologico è sempre spiccatamente torrentizio, con circa la metà dei deflussi annui accentrati nei 30 - 40 giorni di morbida - piena. Tali caratteristiche, legate ad un contributo dello scioglimento del manto nevoso, che spesso esaurisce i suoi effetti all'inizio della stagione primaverile nonché ad un ridotto deflusso di base connesso alla modesta permeabilità dei suoli e del substrato roccioso, tendono progressivamente ad accentuarsi verso l'areale romagnolo, in relazione alla progressiva diminuzione della quota media dello spartiacque appenninico, con i rilievi maggiori che passano dai 1600 - 1800 m s.l.m. della zona emiliana (nell'alto Trebbia le quote dei rilievi sono inferiori, ma la piovosità è molto elevata), ai 1100 - 1400 m s.l.m. della zona romagnola.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

La pluviometria media regionale è dell'ordine dei 950 mm/anno, anche se negli anni '90 è risultata sensibilmente inferiore (all'incirca 850 mm/anno); la piovosità decresce al diminuire della quota e, in generale, spostandosi verso est, partendo da valori anche superiori ai 2000 mm/anno nell'alto Trebbia e in prossimità dello spartiacque appenninico emiliano, fino a raggiungere valori inferiori a 700 mm/anno nella pianura ferrarese e ravennate. La risposta idrologica alle precipitazioni (coefficiente di deflusso) è dell'ordine del 70-80% negli areali di alta montagna, scende al 50-60% alla chiusura dell'areale montano - collinare e al 30-40% all'immissione in Po o in Adriatico; i bacini privi di un consistente areale montano presentano coefficienti di deflusso anche significativamente inferiori, che per i comprensori di sola pianura possono scendere al 20%.

Img. 2.12 – Bacinizzazione principale e reticolo idrografico



Dall'elenco dei 716 sottobacini sono stati estratti gli areali imbriferi risultanti:


di superficie maggiore di 60 Km²;

di estensione tra 10 e 60 Km² se relativi a corsi d'acqua direttamente affluenti in Po o in Adriatico;

riferibili a canali artificiali significativi, ovvero affluenti in corpi idrici naturali e con portate di esercizio, stimate attraverso la media semestrale (novembre – aprile) dei deflussi relativi al funzionamento in condizione di dreno della rete, superiori a 3 m³/s;

appartenenti alle acque di transizione (significative).

Sono stati così individuati 259 areali imbriferi di seguito definiti “di riferimento”. La figura seguente fornisce una visione d’insieme dei bacini e sotto-bacini “di riferimento” individuati e delle relative aste.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Relativamente alla rete artificiale significativa il limite di 3 m³/s è connesso alla portata di esercizio (esercizio = funzionamento), termine non definito in modo univoco. Al riguardo il criterio condiviso nell'ambito dei Gruppi di Lavoro, costituiti e coordinati dalla Regione, è risultato quello di considerare il "funzionamento" medio dell'asta, cioè la portata media dei sei mesi invernali (novembre-aprile), nei quali sicuramente gli stessi svolgono la loro funzione di drenaggio verso i corsi d'acqua naturali. In tale modo si è pervenuti a 5 corsi d'acqua (canali) artificiali significativi.

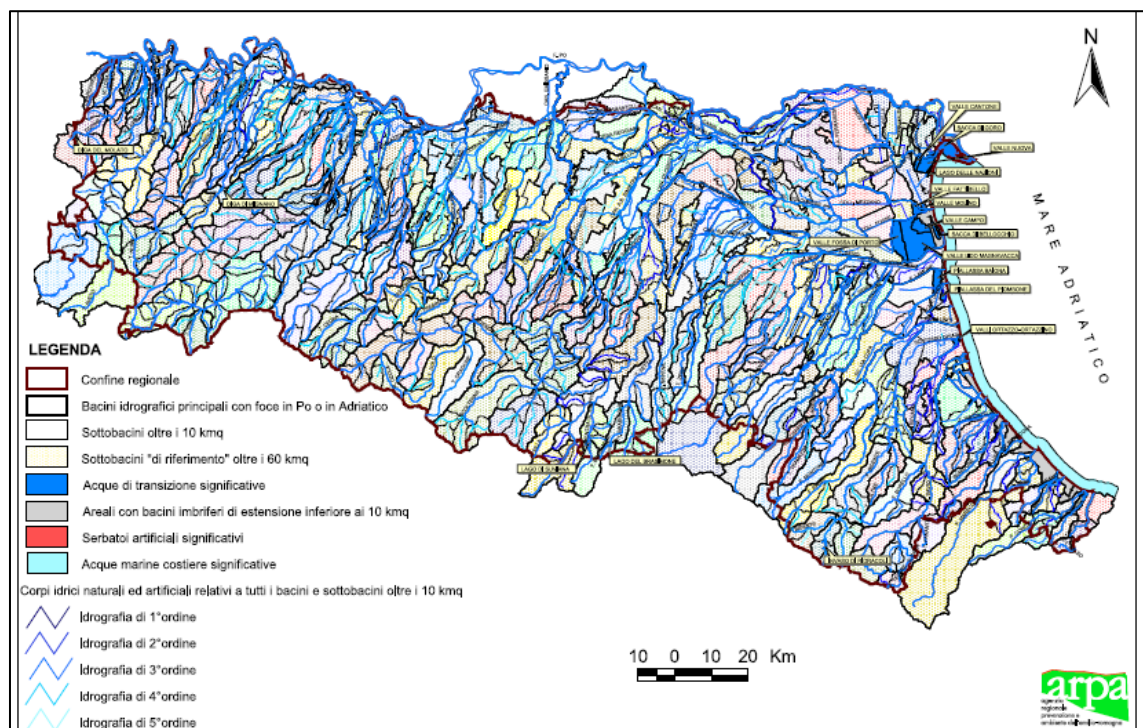
Partendo dall'elenco dei 259 areali imbriferi "di riferimento", sono stati quindi estratti i bacini relativi ai corsi d'acqua naturali ed artificiali significativi, ovvero:

naturali, di primo ordine, caratterizzati da un bacino imbrifero di superficie maggiore di 200 Km²;


naturali, di secondo ordine o superiore, caratterizzati da un bacino imbrifero di superficie maggiore di 400 Km²;

artificiali, affluenti di corsi d'acqua naturali, caratterizzati da una portata di esercizio superiore a 3 m³/s.

Img. 2.13 – Bacinizzazione di riferimento e relative aste idrografiche



Relativamente alle acque sotterranee, tutta la pianura contiene corpi idrici sotterranei significativi, e come tale è da monitorare, ma ai corpi idrici si riconosce diversa importanza gerarchica. Gli approfondimenti relativi al modello concettuale dell'acquifero hanno portato alla definizione dei corpi idrici significativi e tra questi rientra la Conoide maggiore del Reno-Lavino.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

I corpi idrici superficiali e sotterranei significativi presenti nell'ambito regionale sono stati classificati ai fini della compilazione del quadro conoscitivo dello stato ecologico (SECA) ed ambientale (SACA) delle acque, rispetto cui misurare il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale prefissati.

2.9.1 Gli obiettivi del Piano di Tutela delle acque

Con l'emanazione del D.Lgs 152/1999 è stato individuato il Piano di Tutela delle Acque quale strumento unitario di pianificazione delle misure finalizzate al mantenimento e al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione nonché della tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. In particolare il medesimo D.lgs prevede che vengano identificate per ciascun corpo idrico significativo le classi di qualità corrispondenti. In tale ambito è compito delle regioni elaborare ed attivare programmi di rilevamento dei dati utili a descrivere le caratteristiche dei corpi idrici.

Pertanto con il Piano di Tutela devono essere adottate le misure atte a conseguire entro il 31 dicembre 2016 i seguenti obiettivi:

sia mantenuto o raggiunto per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei l'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono"

sia mantenuto, ove esistente, lo stato di qualità ambientale "elevato",

siano mantenuti o raggiunti altresì per i corpi idrici a specifica destinazione gli obiettivi di qualità per specifica destinazione.

Le varie Autorità di Bacino, e in particolare, nel nostro caso quella del Reno, hanno definito obiettivi e priorità di interventi per il bacino idrografico di competenza. In dettaglio l'Autorità di Bacino del Reno ha approvato tali obiettivi il 6 dicembre 2002.

Le criticità connesse alle risorse idriche nel bacino del fiume Reno sono state individuate a partire dallo scostamento tra lo stato attuale e gli obiettivi definiti dalla normativa nazionale. In dettaglio l'Autorità ha scelto di operare la valutazione dello stato di qualità delle acque su un insieme di informazioni molto più ampio di quello indicato nel decreto per la classificazione.

Da tale analisi è emerso che le criticità sono riconducibili all'inquinamento di origine organica e industriale. I principali fattori causali sono:


immissione nei corpi idrici di carichi inquinanti superiori alle capacità di diluizione ed autodepurazione dei corsi d'acqua;

prelievi idrici per uso irriguo e potabili;

artificializzazione degli alvei naturali;

Inoltre il regime idrogeologico torrentizio dei corsi d'acqua, che, specialmente nel periodo estivo, è caratterizzato da portate ridotte, acuisce i fenomeni di inquinamento.

La definizione degli obiettivi e delle priorità è stata effettuata a partire dallo scostamento delle condizioni attuali allo stato ecologico di Classe 3 (sufficiente) o di Classe 2 (buono). Essi

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

sono stati articolati in obiettivi di bacino e sottobacino rapportandoli alla struttura fisica del bacino del fiume Reno e dei suoi affluenti nonché alla distribuzione sul territorio della pressione antropica ed alla situazione complessiva del corpo idrico inteso come insieme del fiume e delle fasce riparie.

Con riferimento alla qualità delle acque superficiali, gli obiettivi sono stati differenziati per il bacino montano ed il bacino di valle.

Nel bacino montano gli obiettivi sono finalizzati al mantenimento delle caratteristiche di idoneità della vita dei pesci presenti, al mantenimento delle caratteristiche di idoneità all'uso potabile, in corrispondenza delle zone di prelievo degli acquedotti, ed al mantenimento, ove esistenti, degli stati ecologici elevato e buono.


Gli obiettivi e le priorità individuati dalle Autorità di Bacino sono coerenti con le politiche di governo e gli indirizzi strategici delineati dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale di settore e dai principali strumenti di pianificazione vigenti a livello regionale e provinciale.

I principali obiettivi da perseguire sono:

- attenuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari utilizzazioni;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche con priorità con quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben differenziate.
- Gli obiettivi necessari per prevenire e ridurre l'inquinamento delle acque, sono raggiungibili attraverso:
 - l'individuazione degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici;
 - la tutela integrata degli aspetti qualitativi e quantitativi nell'ambito di ciascun bacino idrografico;
 - il rispetto dei valori limite agli scarichi fissati dalla normativa nazionale nonché la definizione di valori limite in relazione agli obiettivi di qualità del corpo recettore;
 - l'adeguamento dei sistemi di fognatura, collettamento e depurazione degli scarichi idrici;
 - l'individuazione di misure per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nelle zone vulnerabili e nelle aree sensibili;
 - l'individuazione di misure tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo e al riciclo delle risorse idriche.

2.10 Piano di Tutela delle acque per il distretto dell'Appennino Settentrionale

Il Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale è stato individuato con il Decreto Legislativo 152/2006, ai sensi delle indicazioni della Direttiva 2000/60/CE. Comprende, sul versante tirrenico, i bacini liguri, il bacino del Magra, i bacini toscani, l'Arno, il bacino del Fiora; sul versante adriatico, il bacino del Reno, i bacini romagnoli, il bacino del Marecchia, il bacino

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

del Conca, parte dei bacini marchigiani. Tra gli ambiti ricompresi in questo piano rientra il Bacino del Fiume Reno.

Tale Piano è stato approvato nel corso del mese di febbraio del 2010.

Il piano di gestione del distretto, con i suoi contenuti sia di regolazione che di gestione della risorsa, è lo strumento disegnato dalla direttiva 2000/60/CE alla scala distrettuale, per affrontare a tutto tondo ed in termini innovativi il problema della risorsa idrica e del suo utilizzo compatibile e sostenibile.

Di qui la necessità di coordinare il nuovo strumento in primo luogo con i Piani regionali di tutela delle acque (PRTA), elaborati e approvati dalle regioni ricadenti nel distretto medesimo.

Il Piano di gestione si interfaccia, inoltre, con la pianificazione di bacino, di competenza delle Autorità di bacino nazionali, interregionali e regionali presenti nel distretto. A tal fine sono stati, in particolare, considerati i Piani di Assetto Idrogeologico (PAI), i Piani relativi al Bilancio Idrico, le misure per la determinazione del deflusso minimo vitale e gli ulteriori strumenti di pianificazione, quali i piani per le attività estrattive nonché le eventuali misure di salvaguardia adottate.

Il distretto dell'Appennino Settentrionale è caratterizzato da un contesto idrografico assai complesso e variegato, ponendo nello stesso quadro di riferimento distrettuale bacini idrografici con caratteristiche fisiografiche, geologiche e morfologiche non omogenee, con corpi ricettori finali distinti (Mar Ligure e Tirreno nel versante occidentale e Mar Adriatico in quello orientale). Se a questo si aggiunge l'aspetto amministrativo prima richiamato, appare evidente la necessità di stabilire regole e metodi per l'implementazione del piano che, nel rispetto della direttiva, possano rendere lo strumento di pianificazione comprensibile ed applicabile.

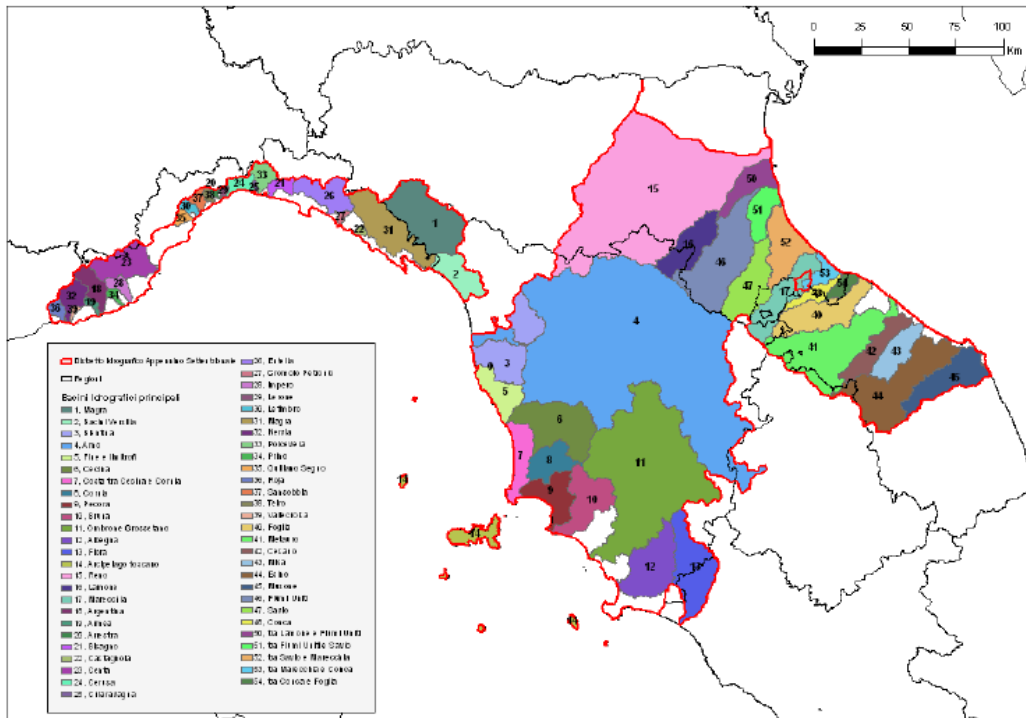
Prendendo spunto da quanto indicato sia all'art. 13, comma 5, sia dalla Guidance No. 21 dove, in particolare modo si fa riferimento alla possibilità di dettagliare il piano di gestione per bacino idrografico e/o per sub-unità, per il distretto dell'Appennino Settentrionale sono state individuate e distinte 10 sub-unità.

1. Bacini liguri
2. Magra
3. Toscana Nord
4. Arno
5. Toscana Costa: bacini tra Arno e Ombrone Grossetano (escluso)
6. Bacini tra Ombrone Grossetano e Fiora (inclusi)
7. Reno
8. Fiumi Romagnoli
9. Marecchia - Conca
10. Bacini marchigiani

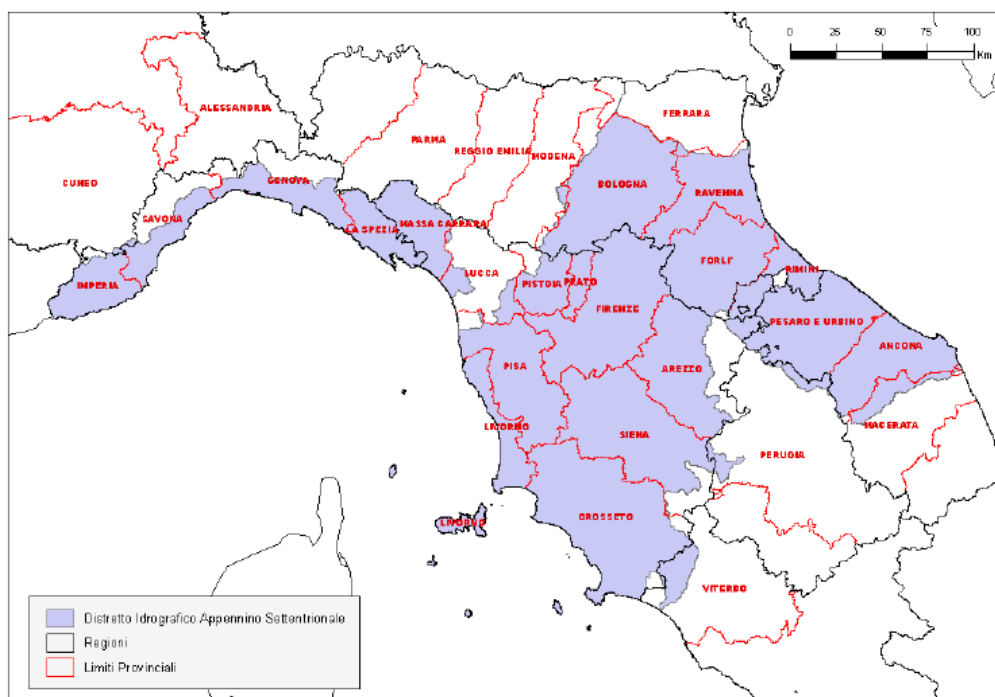
La suddivisione nelle sub-unità sopra indicate, oltre a mantenere sia l'insieme delle caratteristiche idrogeomorfologiche, che il concetto di bacino come luogo in cui si analizza la fisica dei fenomeni che condizionano il ciclo delle acque, i suoi aspetti ecosistemici e quali-quantitativi, consente di accogliere all'interno della pianificazione anche quelle diversità che

derivano dalla suddivisione amministrativa. In sostanza pur mantenendo le peculiarità fisiche che caratterizzano la risorsa idrica e ne determinano la qualità e quantità, le sub-unità individuate consentono una gestione maggiormente dettagliata e coerente con la risoluzione dei problemi e il raggiungimento degli obiettivi.

Img. 2.14 – Bacini idrografici del distretto



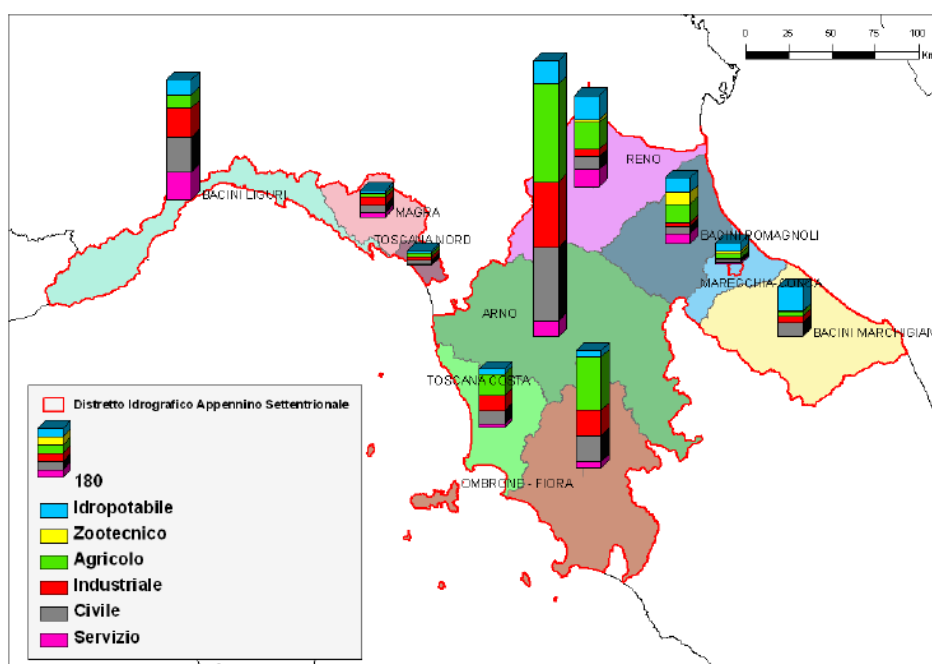
Img. 2.15 – Limiti del distretto dell'Appennino settentrionale e ripartizioni amministrative



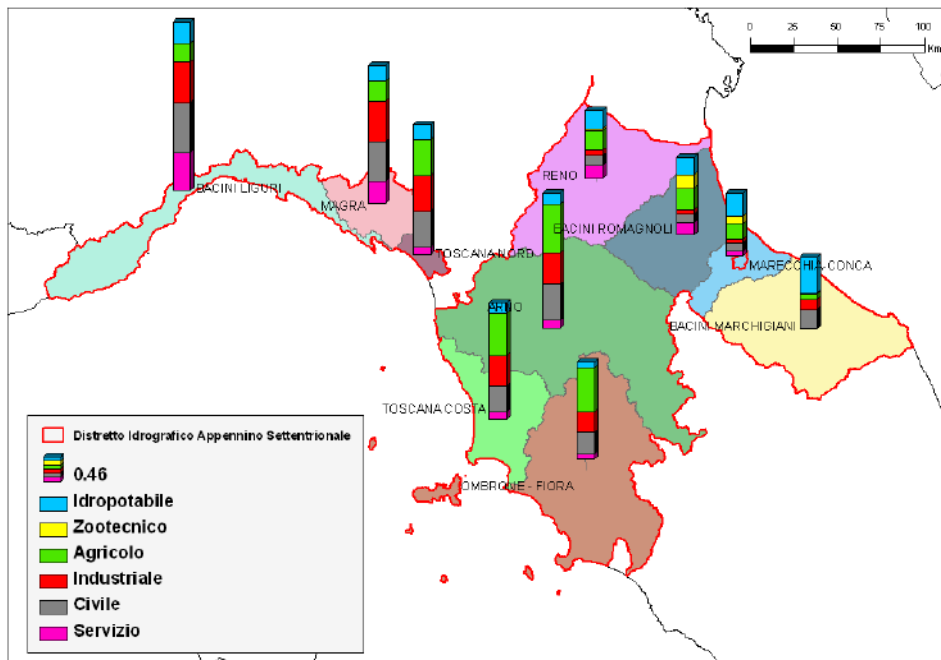
Per il singolo corpo idrico è stata condotta un'analisi della distribuzione delle pressioni, in base alle informazioni disponibili. Il quadro di sintesi è stato redatto passando attraverso il raggruppamento delle pressioni antropiche in 6 tipologie principali, che individuano, in corrispondenza di un determinato corpo idrico, la presenza di uno (o più) specifico utilizzo del territorio a cui possono essere associate una serie di azioni con impatto negativo sullo stato di qualità del corpo idrico stesso, come riportato nella seguente tabella.

PRESSIONE	DESCRIZIONE
Idropotabile	Presenza di opere per il prelievo delle acque, sia ad uso civile, che industriale o irriguo, oppure invasi per l'irrigazione o l'approvvigionamento idrico.
Zootecnico	Presenza di allevamenti zootecnici, impianti per l'irrigazione, ittiocoltura o molluschicoltura, con possibilità di prelievi e scarichi puntuali o diffusi.
Agricolo	Presenza diffusa di aree agricole o risaie, con possibilità di prelievi e scarichi puntuali o diffusi, ampliamento e dilavamento di aree agricole.
Industriale	Presenza di insediamenti industriali, compresi quelli soggetti a D.Lgs. 59/05 (impianti IPPC), impianti per la produzione di energia, impianti per il trattamento ed il recupero dei rifiuti, attività estrattive, siti contaminati o altre fonti inquinanti, con possibilità di dilavamento di terreni inquinati, prelievi e scarichi di acque reflue industriali puntuali o diffusi.
Civile	Presenza di aree urbanizzate e infrastrutture di rete (strade, ferrovie, acquedotti, reti fognarie, etc.), con possibilità di scarichi puntuali o diffusi di acque reflue urbane, acque di dilavamento e scarichi fognari non trattati.
Servizio	Presenza di opere idrauliche, costiere, ricreative, etc., che determinano un'alterazione del regime idraulico locale, oppure dove sono presenti elementi che favoriscono l'intrusione del cuneo salino nelle aree costiere

Img. 2.16 – Distribuzione tra le sub-unità delle pressioni derivanti dai principali raggruppamenti di utilizzi espressa in numero di corpi idrici soggetti

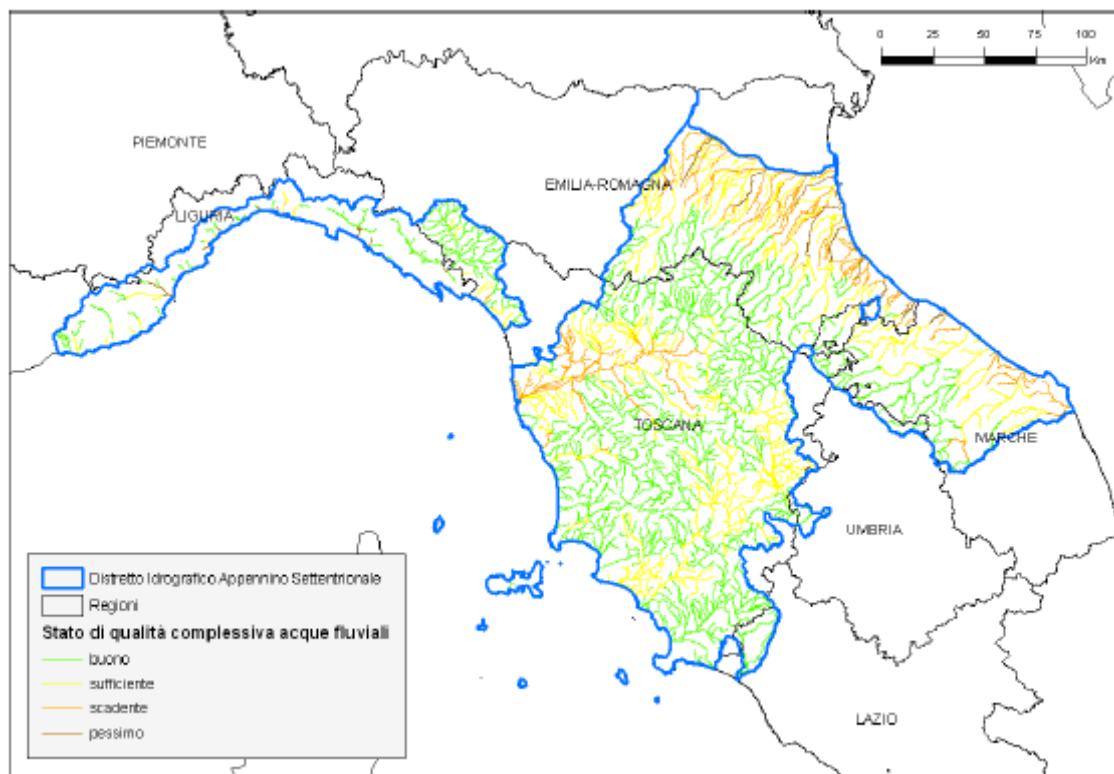



Img. 2.17 – Distribuzione tra le sub-unità delle pressioni derivanti dai principali raggruppamenti di utilizzi, espressa in percentuale di corpi idrici soggetti



Per le sub-unità ligure, Magra, Reno, Bacini Romagnoli e Marecchia-Conca è stato possibile addivenire alla rappresentazione cartografica dello stato chimico e dello stato ecologico dei corpi idrici superficiali con i requisiti richiesti dalla direttiva. Nelle mappe seguenti sono illustrate tali tematismi.

Img. 2.18 – Distribuzione delle classi di qualità dello stato dei corpi idrici superficiali



	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Si osserva come, complessivamente, la classe di stato di qualità “buono” risulti prevalente, almeno a livello di intero distretto. Come era prevedibile, i corpi idrici in condizioni non buone si concentrano prevalentemente nelle zone di pianura, in corrispondenza delle zone a più alto impatto delle attività antropiche.

2.11 PSAI: Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico Autorità di Bacino del Reno.

Il comma 1 dell’articolo 1 del decreto-legge 11 giugno 1998, n. 180, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1998, n. 267, e modificato dal DL 13.05.99 n. 132 convertito nella L. 226 del 13.07.99 ha stabilito che: “Entro il termine perentorio del 30 giugno 2001, le autorità di bacino di rilievo nazionale e interregionale e le regioni per i restanti bacini adottano, ove non si sia già provveduto, piani stralcio di bacino per l’assetto idrogeologico redatti ai sensi del comma 6-ter dell’articolo 17 della legge 18 maggio 1989, n. 183 e successive modificazioni, che contengano in particolare l’individuazione delle aree a rischio idrogeologico e la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia, nonché le misure medesime”.

Come previsto dalla citata norma, con DPCM 29.09.98 e pubblicato nella G.U. n. 3 del 5 gennaio 1999 è stato approvato l’atto di indirizzo contenente i criteri sia generali che specifici (cioè rispettivamente per le aree a rischio idraulico e per le aree a rischio di frana e valanga) per l’individuazione, la perimetrazione e la predisposizione delle misure di salvaguardia.

Il D.L. 12.10.2000 n. 279, convertito nella L. 365 dell’11.12.2000, ha introdotto modifiche ai termini e alle procedure per l’adozione di detti piani, anticipando al 30 aprile 2001 la data entro la quale deve essere adottato il Progetto, stabilendo in sei mesi il periodo che può decorrere tra l’adozione del Progetto e del relativo Piano stralcio e individuando nella conferenza programmatica convocata dalle regioni con la partecipazione delle province e dei comuni interessati lo strumento per l’espressione del parere regionale su detto Progetto previsto dall’art. 18 c. 9 della L. 183/89.


La norma precisa come tale Piano stralcio debba essere adottato ove non si sia già provveduto.

Ciò ha consentito di inquadrare correttamente nell’ambito dell’attuazione della L. 183/89 tale Piano stralcio, la cui predisposizione è intervenuta come strumento di accelerazione in settori giudicati prioritari, non sostituendosi tuttavia all’ordinaria pianificazione di bacino, ma piuttosto anticipandola per quanto riguarda le problematiche connesse all’assetto idrogeologico, quando non si fosse già provveduto con ordinari atti di pianificazione.

Conseguentemente, il Piano stralcio di bacino per l’assetto idrogeologico deve essere collocato nell’ambito del processo di pianificazione in corso presso ogni Autorità.

Per quanto riguarda il bacino del Reno, esso è inserito nell’attuazione del programma di attività per la redazione del Piano di bacino approvato dal Comitato Istituzionale con delibera n. 1/3 del 20.02.98 nell’ambito dell’aggiornamento dello Schema Previsionale e Programmatico per il triennio 97/99, così come richiesto dal DPR 01.10.97.

Tale programma prevede di pervenire alla redazione del Piano di Bacino attraverso stralci per settore (assetto idrogeologico, assetto rete idrografica, tutela della qualità delle risorse idriche, razionalizzazione dell’uso delle stesse) e per sub-bacini individuati nel Reno e nei principali affluenti Samoggia/Lavino; sistema idraulico Navile/Savena Abbandonato, Idice, Sillaro, Santerno, Senio.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Tale previsione si è successivamente concretizzata in tre strumenti di sub-bacino relativi a tutti i settori sopra indicati, e cioè stralci territoriali della complessiva pianificazione di bacino relativi a:

- Piano per il sistema idraulico Navile/Savena Abbandonato, approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna, competente per territorio, con delibera n. 129 del 08.02.2000;
- Piano stralcio per il bacino del torrente Senio, approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna con delibera n. 1945 del 24 settembre 2001 e dal Consiglio regionale della Regione Toscana con deliberazione n. 185 del 5 ottobre 2001;
- Piano stralcio per il bacino del torrente Samoggia, approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna, competente per territorio, con delibera n. 1559 del 09.09.2002.

I sopra elencati atti di pianificazione comprendono l'individuazione, la perimetrazione e le norme per le aree a rischio idraulico e di frana, ove presenti, e pertanto rispondono ai contenuti specificatamente previsti per il Piano stralcio assetto idrogeologico, che conseguentemente non tratta tali territori.


In termini spaziali oggetto del Piano sono pertanto i bacini dell'asta fluviale del Reno e dei torrenti Idice, Sillaro, Santerno, per i quali le attività di pianificazione in corso sono state rimodulate dando priorità ai contenuti previsti dal Piano stralcio assetto idrogeologico.

Per quanto attiene ai contenuti, è opportuno ricordare inoltre che l'Autorità di Bacino del Reno ha approvato con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2/2 del 28.09.99 il Piano straordinario diretto a rimuovere la situazione a rischio idrogeologico più alto come richiesto dal c. 1 bis dell'art. 1 della citata L. 267/98 e successive modificazioni ed integrazioni, e che con deliberazione n.1/1 del 06.04.01 si è provveduto ad aggiornare ed integrare tale strumento.

Le aree individuate, perimetrare e normate con tali provvedimenti o sono già ricomprese nei piani stralcio di bacino sopra elencati o, se individuate successivamente all'adozione degli stessi, sono state comprese nel Progetto di Piano al fine di soddisfare a quanto disposto dalla norma poco sopra citata. Le perimetrazioni e le relative norme di salvaguardia contenute nel Piano straordinario manterranno validità fino all'approvazione del Piano stralcio. La redazione del Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico si è inserita pertanto in tale percorso e ha tenuto conto di tre specifici obiettivi:

- dare attuazione a quanto previsto dalla legge 267/98 e successive modificazioni ed integrazioni e precisato nell'atto di indirizzo 29.09.98 più sopra citato;
- consentire un'integrazione al massimo livello dei suoi contenuti nell'ambito del successivo Piano di bacino;
- anticipare con esso alcuni tematismi in materia di assetto idrogeologico e della rete idrografica approntati per la redazione del Piano di bacino e che sono pervenuti ad un livello di elaborazione sufficiente per tradurli in un atto di pianificazione.

Oltre alla individuazione, perimetrazione e zonizzazione delle aree a rischio idraulico e di frana, con il Progetto di Piano si è provveduto infatti alla classificazione del 3 territorio collinare e montano in funzione della sua propensione agli usi urbanistici e a individuare le fasce di pertinenza fluviale dei corsi d'acqua.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Per le motivazioni più sopra ricordate, esso ha riguardato i sottobacini del fiume Reno e dei torrenti Idice, Sillaro, Santerno, essendo i restanti territori del bacino oggetto di già intervenuta pianificazione.

Per quanto attiene ai contenuti specifici, esso ha trattato le problematiche di rischio di frana e di stabilità dei versanti e di rischio idraulico della rete idrografica principale e di assetto della stessa al fine di ridurre in tutte le situazioni il rischio a livello socialmente accettabile.

Per il rischio di frana e la stabilità dei versanti il Progetto Piano ha provveduto all'individuazione delle criticità riferite al sistema insediativo ed infrastrutturale con l'obiettivo di:

- rimuovere o mitigare la pericolosità e evitare l'aumento del rischio per gli elementi insediativi e infrastrutturali esistenti;
- prevenire l'alterazione degli elementi di dissesto presenti e evitare l'insorgere di nuove situazioni di rischio nei territori non urbanizzati.

Elaborati del Progetto di Piano sono quindi la carta del rischio e la carta delle attitudini alle trasformazioni urbanistiche e la relativa zonazione.

Per tutte le situazioni classificate a rischio elevato (R3) o molto elevato (R4) il Progetto di Piano conteneva un'analisi di dettaglio con perimetrazione, zonizzazione, norme d'uso del territorio, programma di intervento.

Per il rischio idraulico e l'assetto della rete idrografica il Progetto di Piano, sulla base degli studi idraulici condotti sulle aste principali, ha individuato le aree ad elevata probabilità di inondazione, cioè inondabili con eventi con tempi di ritorno di 30 o 50 anni, e le fasce di pertinenza fluviale, come risultano combinando i criteri idraulico (aree inondabili per eventi con tempo di ritorno fino a 200 anni), morfologico (i terrazzi idrologicamente connessi) e naturalistico ambientale.


Ad entrambe le situazioni sono state associate norme d'uso del territorio ed un programma di interventi nelle situazioni a rischio idraulico elevato o molto elevato.

Per alcune parti del territorio sono state cartografate le fasce di pertinenza fluviale anche per il reticolo idrografico minore e di bonifica, mentre per altre si è fatto riferimento alla medesima norma da applicare in una fascia la cui profondità in termini spaziali è indicata nel testo della medesima.

Per la rete di bonifica, il Progetto di Piano ha previsto che i consorzi competenti per il territorio valutino l'insieme dei rischi idraulici connessi con la propria rete di smaltimento delle acque meteoriche in riferimento ad eventi di pioggia con tempi di ritorno di 30 e 100 anni e definiscano linee d'intervento per la riduzione dei rischi individuati che tengano conto degli effetti degli interventi strutturali e manutentivi previsti dei rispettivi programmi.

Tutto questo, in un quadro di ulteriore sviluppo della collaborazione avviata per definire un quadro conoscitivo aggiornato della rete di bonifica.

Sono state inoltre previste norme per la conservazione e la valorizzazione del demanio fluviale, per il controllo degli apporti d'acqua al sistema di smaltimento, per la regolamentazione delle attività estrattive dai corsi d'acqua e dal demanio fluviale e norme di attuazione in materia di assetto idrogeologico e di assetto della rete idrografica e, in riferimento all'art. 17 della legge 183/89, esplicitati e precisati gli effetti del Piano ed il rapporto con gli altri strumenti di pianificazione.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Il Progetto di Piano ha presentato per l'intero territorio d'interesse le attività svolte e i risultati per quanto riguarda il rischio da frana e l'assetto dei versanti e distintamente, in riferimento ai bacini dei corsi d'acqua principali Reno, Idice, Sillaro, Santerno per il rischio idraulico e l'assetto della rete idrografica.

La normativa è invece unica per ciascuno dei due settori.

Il Progetto di Piano è stato adottato dal Comitato Istituzionale con deliberazione n.2/1 del 08 giugno 2001.

Con il medesimo atto sono state approvate, in relazione al livello di conoscenze acquisito e al fine di non aumentare il complesso degli elementi esposti a rischio, di preservare le aree per la localizzazione ed attuazione degli interventi, nonché di non ridurre le prestazioni complessive del sistema idraulico e di salvaguardare le aree di pertinenza dei corsi d'acqua, misure di salvaguardia ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 comma 6-bis della L. 183/1989 in merito a:

- aree a rischio da frana perimetrate e zonizzate;
- aree a rischio da frana perimetrate e zonizzate: area in dissesto;
- aree a rischio da frana perimetrate e zonizzate: area di possibile evoluzione e area di influenza del dissesto;
- attitudini alle trasformazioni edilizio-urbanistiche nel territorio del bacino montano;
- alveo, reticolo idrografico;
- aree ad alta priorità di inondazione;
- aree per la realizzazione degli interventi strutturali;
- fasce di pertinenza fluviale;
- controllo degli apporti d'acqua;
- regolamentazione delle attività estrattive.


Secondo la norma citata tali misure di salvaguardia restano in vigore fino all'approvazione del Piano e comunque per un arco temporale non superiore a tre anni.

L'efficacia di dette norme di salvaguardia decorre dal 27 giugno 2001.

2.12 PIAE: Piano Infraregionale delle Attività Estrattive 2002-2012 della Provincia di Bologna

Nella gerarchia della pianificazione il PIAE viene collocato come strumento subordinato rispetto al Piano di Bacino, al Piano Territoriale Regionale (PTR) nonché, per le limitazioni che può contenere in tale materia, al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), inoltre rappresenta un approfondimento di settore del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

Il piano provinciale, tarato su una durata decennale, svolge il compito di tracciare un bilancio dei fabbisogni di materiali nella scala del proprio territorio. Uno studio di bilancio ambientale supporta le scelte contenute nel Piano, definisce le zone sensibili ambientalmente e quelle vulnerabili, individua gli elementi ambientali da salvaguardare propone le mitigazioni degli effetti negativi indotti dall'attività estrattiva.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Il PIAE poi contiene le indicazioni utili per l'individuazione di aree da destinare alle attività estrattive, i criteri informativi per il recupero di aree di ex cava degradate ma anche di ripristino di aree ancora non coltivate, gli indirizzi per la destinazione finale di aree temporaneamente destinate all'estrazione dei materiali. Il PIAE svolge anche il compito di individuare direttamente quei giacimenti che superano una potenzialità volumetrica complessiva di 500.000 m³, definiti dalla legge Poli estrattivi.

VARIANTE SPECIFICA 2008

L'attività estrattiva nel territorio della Provincia di Bologna è attualmente disciplinata dal Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (P.I.A.E.), con riferimento al decennio 2002–2012, approvato dalla Provincia di Bologna con deliberazione del Consiglio n. 22 del 30/3/2004. Nel corso del 2008 tuttavia è stata presentata una variante, tale variante specifica presentata non interessa le aree localizzate in prossimità dell'Aeroporto, infatti è stata redatta per l'inserimento all'interno del Piano di una nuova area di cava localizzata nel Comune di Sasso Marconi.

PIANO INFRAREGIONALE DELLE ATTIVITA' ESTRATTIVE 2002-2012

In applicazione della L.R. 17/91 la Provincia di Bologna ha predisposto il primo PIAE negli anni novanta, successivamente integrato con la Variante del 1996, necessaria per ricomprendere la parte imolese, esclusa dal primo piano.

Tali Piani rappresentano un difficile esercizio nella ricerca del giusto equilibrio tra la tutela dell'ambiente e lo sviluppo socio-economico della nostra società; l'attività estrattiva non è sostenibile, in quanto il bene utilizzato non è rinnovabile, ma nel contempo è assolutamente indispensabile per qualsiasi società che per nascere e svilupparsi deve disporre (di vie di comunicazione, di edifici....) del materiale di cava.

Le precedenti due positive esperienze hanno permesso alla Provincia di rapportarsi con un settore produttivo che negli ultimi 10-15 anni ha notevolmente ridotto gli impatti sul territorio per i quali era nel passato tristemente noto.


In questo percorso il PIAE ha certamente dato un contributo sensibile, attraverso la continua riduzione dei punti di escavazione, la loro razionale distribuzione sul territorio, l'accordo con le Amministrazioni Comunali e il continuo confronto con le Imprese del Settore.

Oggi il ruolo della Provincia è stato ulteriormente ampliato dalla L.R. 3/99, che attribuendo agli stessi Enti il compito di identificare le aree suscettibili di sfruttamento minerario, porta ad individuare nelle Province l'Ente gestore delle risorse geominerarie.

Il nuovo PIAE non limita pertanto la propria analisi ai materiali di II categoria ma esamina anche i possibili utilizzi dei materiali di I categoria, idrocarburi esclusi.

Inoltre, visti gli orientamenti della recente pianificazione territoriale la nuova scommessa del P.I.A.E. è quella di vedere nelle A.E. possibili occasioni di rivalutazione di forte valore ambientale; è sperimentato il rapporto tra cave e casse d'espansione e zone umide, ma potrebbe svilupparsi iniziative verso l'integrazione con le reti ecologiche provinciali o altro ancora.

Queste prime considerazioni costituiscono, con altri obiettivi che verranno nel seguito esposti, il riferimento per il nuovo Piano che riprende l'impianto progettuale del P.I.A.E.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

vigente, al quale va riconosciuta una positiva applicazione in termini di avvio delle proposte pianificate e di adeguamento degli strumenti comunali.

I contenuti del Piano Infraregionale delle Attività estrattive, come previsto dalla L.R. 17/91, sono:

la quantificazione su scala infraregionale dei fabbisogni dei diversi materiali per un arco temporale decennale;

l'individuazione dei poli estrattivi di valenza sovracomunale e la definizione dei criteri e degli indirizzi per la localizzazione degli ambiti estrattivi di valenza comunale, sulla base delle risorse utilizzabili, della quantificazione di cui alla precedente lettera a), e dei fattori di natura fisica, territoriale e paesaggistica, nonché delle esigenze di difesa del suolo e dell'acquifero sotterraneo;

i criteri e le metodologie per la coltivazione e la sistemazione finale delle cave nuove, nonché per il recupero di quelle abbandonate e non sistemate;

i criteri per le destinazioni finali delle cave a sistemazioni avvenute, perseguendo ove possibile il restauro naturalistico, gli usi pubblici, gli usi sociali. Questi già ambiziosi obiettivi sono stati arricchiti dalla più recente l.r. 3/99, che attribuisce alle Province specifiche competenze nel settore minerario e in particolare;

la zonizzazione di aree suscettibili di sfruttamento minerario.

La somma e l'interpretazione integrata di tali contenuti portano ad attribuire al nuovo P.I.A.E la valenza di "Piano delle Risorse Geominerarie" trattando contestualmente la gestione dei materiali di I e II categoria, così come definiti dal R.D. 1443 del 1927.

Nella scelta dei nuovi siti si cercherà di rispondere in maniera soddisfacente ad un sistema di obiettivi, già proposti dal P.I.A.E. 1990/2000 e ripreso dalla Variante 1996/2002, che può essere così schematizzato:

utilizzare le proposte con i migliori livelli di efficienza (attraverso uno Studio di Bilancio Ambientale) per garantire il rispetto dei parametri di efficacia e di impatto ambientale e sociale;


utilizzare il minor numero di poli nuovi e favorire l'ampliamento di attività esistenti, e/o lo sfruttamento di risorse plurime, per non diffondere gli impatti sul territorio e consentire - tramite il riconvenzionamento - il recupero di degradi preesistenti, nonché facilitare ai Comuni le procedure di controllo;

utilizzare proposte che non scontentino opposizione da parte dell'Amministrazione comunale e lasciare un certo spazio alla pianificazione locale, per ottenere maggior certezza di attuazione del Piano;

utilizzare proposte quanto più possibili vicine ai poli di domanda per limitare l'impatto complessivo sul sistema dei trasporti;

utilizzare proposte che consentano il rifornimento degli impianti idonei esistenti, e che facciano raggiungere al Piano una certa equità nei confronti degli operatori;

utilizzare proposte che consentano la soluzione di altri problemi del settore o contigui, quali lo spostamento di impianti inadeguati, l'accorpamento di poli in grandi comparti estrattivi

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

con possibilità di sviluppo pluridecennale, la traslazione di una parte della pressione di sfruttamento dai conoidi e dai terrazzi alluvionali verso monte, il miglioramento del regime idraulico di fiumi soggetti ad esondazioni periodiche, anche attraverso la realizzazione di adeguate casse di espansione, ecc..

A questi obiettivi iniziali si ritiene opportuno aggiungerne altri mirati ad una maggiore sostenibilità ambientale delle attività estrattive:

massima valorizzazione del materiale estratto: l'attività estrattiva è, per definizione, una attività "non sostenibile" in quanto usa, e consuma, un bene "non rinnovabile". Pertanto la ricerca della sostenibilità ambientale passa attraverso la massima valorizzazione del materiale estratto, che dovrà essere impiegato in modo da sfruttare appieno le caratteristiche meccaniche, chimiche e fisiche del materiale. La distinzione tra "inerti pregiati" e "inerti non Pregiati", già contenuta nel vigente piano, non è stata sufficiente per impedire che ghiaia e sabbia alluvionale venissero impiegate per la realizzazione di riempimenti o generici rilevati.

massimo recupero del materiale da demolizione: in questi anni con un processo quasi spontaneo la quota del materiale di recupero è passata da 20.000 mc/anno al oltre 350.000 mc/anno. Nei prossimi anni l'incidenza di tali materiali dovrà ulteriormente aumentare, in modo da costituire una conveniente alternativa ai materiali naturali non solo per sottofondi o riempimenti ma anche in lavorazioni più pregiate, quali malte e conglomerati. L'azione del nuovo Piano trova importanti supporti nell'"Accordo di Programma per la Gestione dei materiali da Demolizioni e Costruzioni" e nella ricerca Regionale "DOMINA", che prevedono la graduale introduzione e diffusione di tale materiale alternativo attraverso modifiche dei Capitolati prescrittivi per la realizzazione di nuove opere;

tutela dei terrazzi fluviali: anche i più recenti studi idrogeologici attribuiscono ai terrazzi fluviali un notevole peso per la tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee. Per tali ragioni si propone di limitare a situazioni assolutamente particolari, senza soluzioni alternative, l'asportazione del materiale in queste fasce;

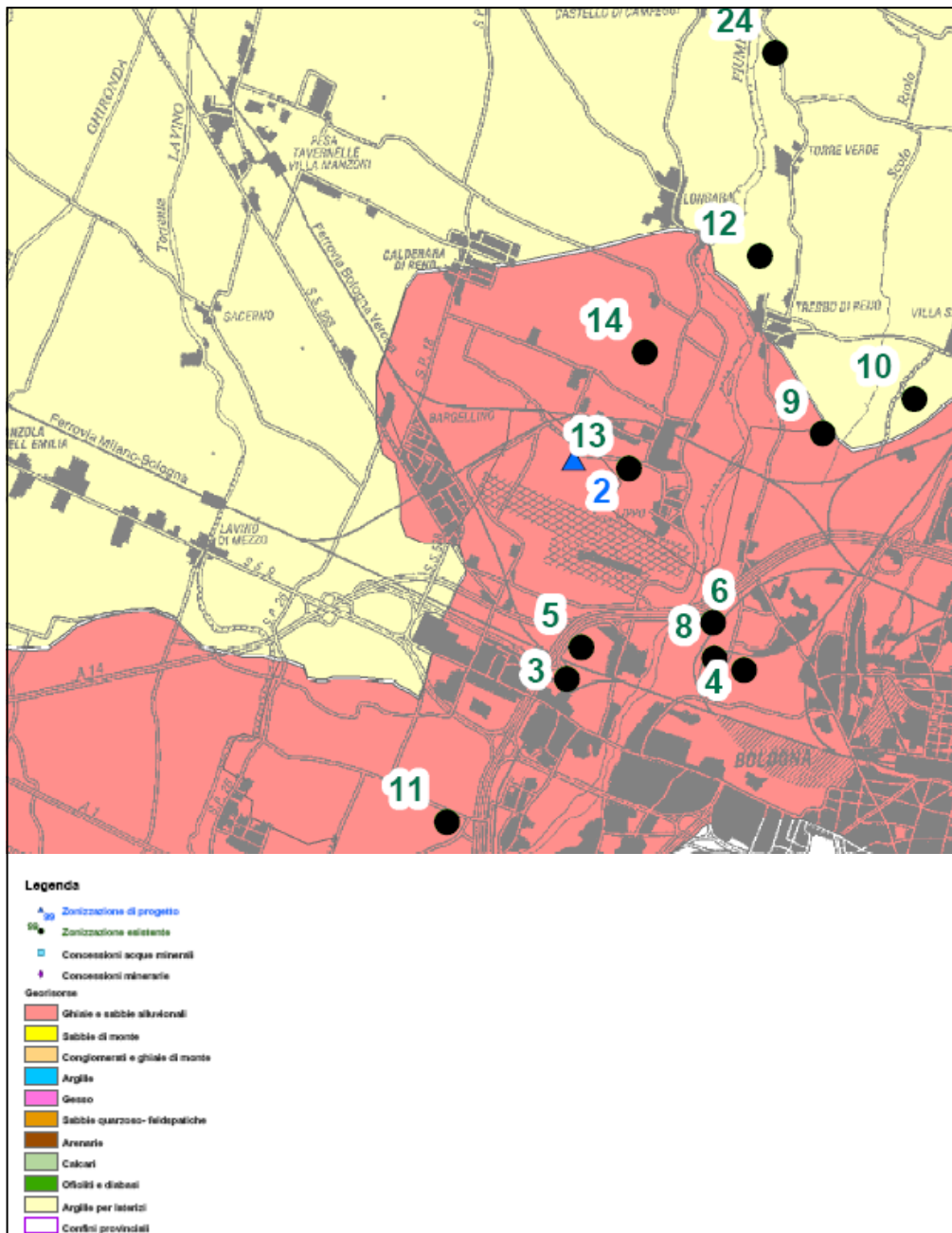
tutela falde: le nuove zonizzazioni devono garantire la massima tutela delle falde acquifere impedendo qualsiasi forma di contaminazione delle acque, da scavi o per facilitazione all'ingresso degli inquinanti; nel contempo non deve essere inoltre limitata la capacità di ricarica della falda favorendo la localizzazione delle cave in aree non connesse idraulicamente alla falda utile dell'alta pianura.

Il P.I.A.E. 2002/2012 prevede di soddisfare i fabbisogni di materiali estrattivi del decennio con materiali delle seguenti provenienze:

- volumi residui presenti nelle aree pianificate in precedenza;
- volumi derivanti dalle nuove zonizzazioni;
- volumi risultanti da fonti alternative.


Relativamente alle aree preesistenti, nel quadro conoscitivo del Piano sono elencati i materiali e volumi attesi per ciascuna zonizzazione, a cui corrisponde una planimetria in scala 1: 10.000 dell'area. Tale situazione corrisponde a quella rilevata alla data di riferimento del P.I.A.E. 2002/2012, ossia al 30.11.2002.

Img. 2.19 – Cartografia prevista all’interno del PIAE relativa all’area localizzata in prossimità dell’aeroporto di Bologna



2.13 PAE: Piano delle Attività Estrattive del Comune di Bologna

Il Piano delle Attività Estrattive del Comune di Bologna del 2007, approvato nel 2010 espone le linee generali in campo estrattivo, in recepimento a quanto previsto dalla variante P.I.A.E. della Provincia di Bologna. Tale variante ha carattere sostanziale rispetto al P.A.E. del 2001, infatti è previsto oltre ad un incremento delle volumetrie di inerti da recuperare sul

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

territorio comunale, è stato fatto anche un aggiornamento delle normativa tecnica di attuazione, redatta sulla base dello schema tipo proposto dalla Provincia di Bologna e ad un adeguamento a nuove disposizioni legislative.

Gli obiettivi che il Piano delle Attività Estrattive si pone sono i seguenti:

Valutare la localizzazione degli ambiti estrattivi comunali attraverso analisi di sostenibilità ambientale finalizzate alla verifica degli effetti territoriali ed ambientali;

Privilegiare soluzioni mirate alla razionalizzazione di attività esistenti e/o allo sfruttamento di risorse plurime, limitando e/o contenendo la diffusione degli impatti sul territorio;

Aggiornare la normativa in materia di controllo qualitativo e quantitativo delle terre e rocce da scavo utilizzate per la sistemazione delle aree di cava – anche attraverso tavoli di confronto con le associazioni imprenditoriali e gli esercenti – a seguito di modifica della normativa nazionale in materia;

Verificare la disponibilità degli esercenti ad accettare volumetrie di terre e rocce da scavo provenienti da eventuali opere pubbliche.

Oltre a questi obiettivi di carattere generale il P.A.E. si pone anche precisi obiettivi in termini di salvaguardia dello stato ambientale, tra questi:

promuovere la qualificazione ambientale e l'innovazione tecnologica degli impianti di prima lavorazione dell'estratto;

salvaguardare l'ambiente interessato con particolare riferimento agli aspetti idrogeologici, paesaggistici e di difesa del suolo, di tutela dei rumori e da immissioni inquinanti nell'aria e nelle acque;

tutelare e valorizzare i conoidi ed i terrazzi fluviali;

garantire la massima tutela delle falde acquifere prevedendo qualsiasi forma di contaminazione delle acque, a causa di scavi o per facilitazione all'ingresso degli inquinanti; tutelare la capacità di ricarica delle falde prevedendo l'attuale localizzazione dei nuovi siti in aree non connesse idraulicamente alla falda utile dell'alta pianura;

salvaguardare le formazioni complesse – mature o in fase evolutiva – e le relative presenze faunistiche;

salvaguardare le alberature di grande rilevanza, presenti sul territorio comunale;


salvaguardare le formazioni vegetali più significative, quali i filari arborei e le siepi miste arborate che accompagneranno la viabilità storica minore, gli invasi e la rete idrica superficiale;

salvaguardare e valorizzare la viabilità storica minore;

ridurre al minimo l'impatto sulla rete viaria sia mediante lo studio dei percorsi dei mezzi pesanti e della distribuzione oraria dei trasporti, sia con eventuali interventi di mitigazione da realizzare sulla rete e/o sulle intersezioni più prossime al fine di ridurre al minimo i disagi per i residenti e gli eventuali problemi di sicurezza;

ottimizzare l'assetto circolatorio definitivo sia mediante ripristini e/o miglioramenti della rete viaria e delle intersezioni, sia mediante l'introduzione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili.

Invece relativamente agli obiettivi di recupero, riqualificazione e valorizzazione del territorio sono stati inseriti i seguenti:

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

recuperare le aree degradate da preesistenti attività estrattive, anche se collocate in aree differenti da quelle ove si realizza l'attività di scavo;

delocalizzare e/o dismettere gli impianti di prima lavorazione dell'estratto collocati in aree non idonee;

systemare e riqualificare le aree estrattive all'interno del contesto urbano con la realizzazione di parchi e giardini pubblici direttamente fruibili, con particolare attenzione alle tematiche di accessibilità e collegamento funzionale sia al sistema del verde pubblico esistente, sia al raggiungimento di strutture e servizi pubblici presenti all'intorno;

rinaturalizzare in ambito fluviale le ex aree estrattive e gli impianti di prima lavorazione in cui è prevista la dismissione valorizzando le marcate potenzialità ambientali del luogo, strategiche sia in termini di ampliamento della rete ecologica, sia come completamento dei parchi fluviali e ricucitura delle porzioni già attuate, come peraltro specificato anche nel Documento Preliminare al PSC;

valorizzare i contesti spondali e le aree contermini, intesi come sistemi ambientali complessi da trasformare in parchi estensivi a fruizione pubblica ed in corridoi ecologici;

realizzare – nelle porzioni di territorio perturbato – spazi verdi estensivi caratterizzati da consistenti volumi di fitomasse, riproponendo la trama storica del paesaggio agricolo bolognese di pianura;

systemare le aree estrattive presenti in zone contigue alle grandi infrastrutture della mobilità con interventi di forestazione volti ad un consistente arricchimento complessivo in termini di fitomassa e biodiversità, finalizzati conseguentemente anche a produrre una sensibile riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Se si analizza la situazione dei comparti estrattivi sul territorio comunale emerge quanto segue:

POLI ESTRATTIVI

Polo L. Rosario – S. Giacomino – Colombo;

Polo Bertalia – S. Niccolò;

Polo S. Lucia.

AMBITI ESTRATTIVI

Sim – Morazzo;

Birra;


S. Maria;

Pigna 2;

Spiriti;

Bruschetti;

Forni.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

ZONE DI ATTIVITA' ESTRATTIVA ESAURITA E/O NON COMPLETATA

Storione;

LEM;

Traghetto.

ZONE DI ATTIVITA' ESTRATTIVA CONCLUSE

Cava Volta;

Cava Berleta;

Due Portoni.

IMPIANDI DI PRIMA LAVORAZIONE DELL'ESTRATTO

Traghetto;

Zanardi;

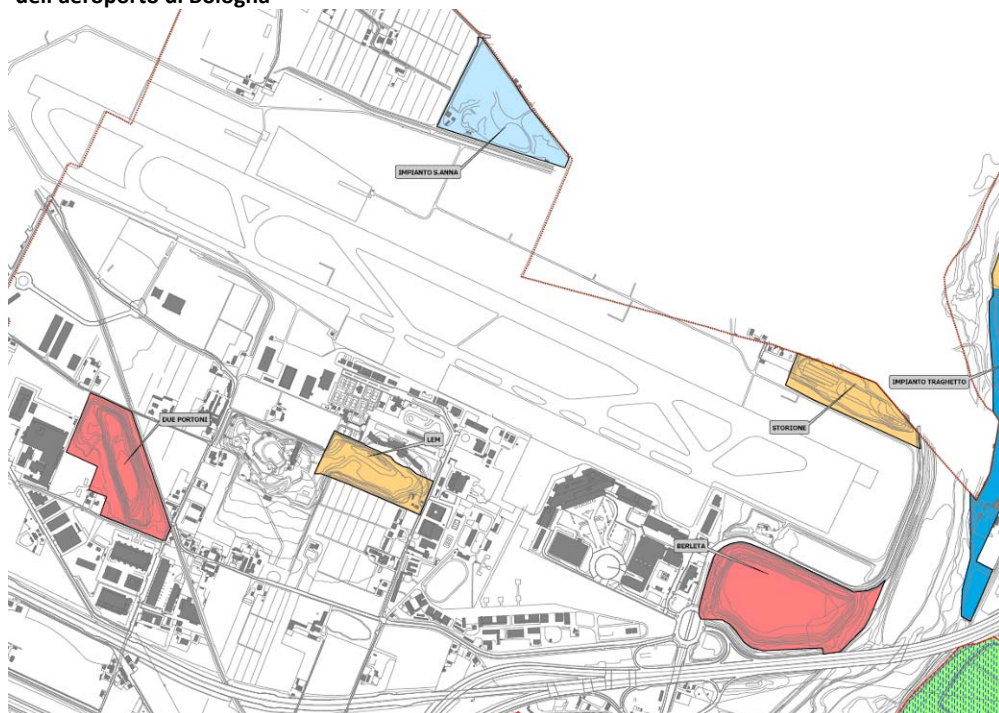
S. Anna.


IMPIANTI DISMESSI

Ponte Romano.

Nell'immagine sottostante vengono individuate le aree di cava localizzate in prossimità del sedime aeroportuale.

Img. 2.20 – Localizzazione delle cave ricomprese all'interno del PAE e localizzate in prossimità del sedime dell'aeroporto di Bologna



	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Da tale immagine si evince che le aree di cava, ricomprese nel PAE e localizzate in prossimità dell'aeroporto di Bologna sono:

Cava LEM, localizzata a sud ovest dell'attuale sedime dell'aeroporto di Bologna;

Cava S. Anna, localizzata a nord;

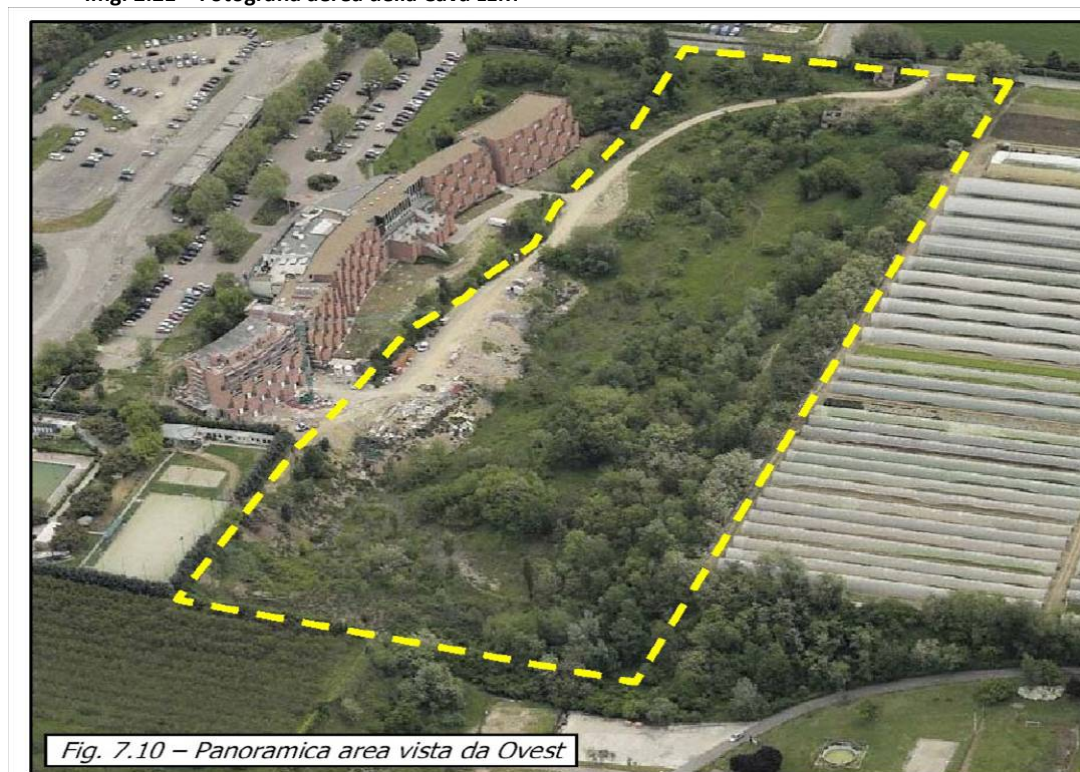
Cava Storione localizzata nell'area nord orientale dell'attuale sedime aeroportuale.

COMPARTO ESTRATTIVO LEM


L'area denominata LEM è ubicata nel quartiere Borgo Panigale, immediatamente a sud dell'aeroporto e dell'albergo Sheraton.

L'area, di una superficie pari a circa 4,5 ettari, risulta attualmente in stato di degrado ed abbandono; è caratterizzata da un avvallamento che raggiunge profondità massime di circa 15 m con fondo irregolare e scarpate perimetrali, in taluni casi praticamente sub verticali, in cui affiora direttamente il substrato ghiaioso.

Img. 2.21 – Fotografia aerea della Cava LEM



La situazione attuale è il risultato del fallimento di un intervento urbanistico dei primi anni 80 in cui la società immobiliare LEM 2000, proprietaria di un terreno di 7 ettari avente destinazione urbanistica, secondo le disposizioni del P.R.G., turistico-alberghiero-ricreativa presentò, in data 1981, istanza al fine di ottenere l'approvazione di un piano urbanistico di coordinamento.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Tale piano venne approvato con delibera consiliare del 27.06.1682, e prevedeva uno sbancamento, autorizzato su una parte della propria area (4 ettari) e per una profondità di 12,5 m dal piano di campagna lasciando lungo il perimetro di detta area tre gradoni aventi altezza di 3-4 metri e di pedata non inferiore a 5 metri.

All'interno dell'invaso di circa 4 ettari come, da concessione comunale la Soc. LEM 2000 doveva riportare 1,50 m di materiale vegetale, rimodellare le scarpate, edificare 6 campi da tennis, piscina parco aperto al pubblico, e la ristrutturazione di edifici esistenti, collegandosi con altro vaso preesistente dovuto ad attività di coltivazione di cava e al fine di ricostruire un'unità di paesaggio attualmente compromessa.

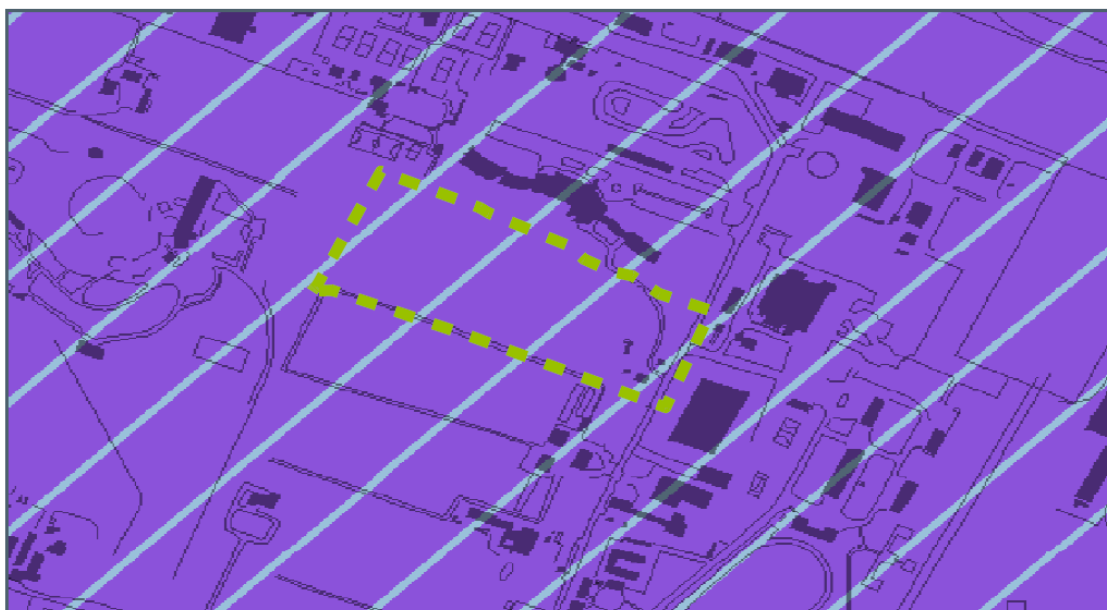
Sui restanti 3 Ha della proprietà LEM 2000 si dovevano invece costruire strutture ricreative da adibire a residenza o albergo.

Tuttavia con sentenza del 25 febbraio 1987 il Tribunale di Bologna dichiarava il fallimento della società in questione che ha determinato l'arresto di ogni attività in progetto sull'area.

La provincia di Bologna ha inserito nel PIAE 1999 l'area LEM nelle zone degradate da attività estrattiva richiedendo alle Amministrazioni interessate l'adozione di strumenti per arrivare ad una loro definitiva sistemazione.


Il PSC approvato ricomprende l'area negli ambiti da riqualificare specializzati in cui all'Articolo 22 (quadro normativo n. 123).

Img. 2.22 – Inquadramento dell'area ex-di cava nel PSC



In relazione all'attuale situazione dell'area il PAE 2007 mantiene la classificazione dell'area di ex-cava LEM come "Zona Drs per sistemazione di attività estrattive esaurite o non completate", sulla quale prevedere un piano che consenta di attuare un ripristino definitivo dell'area stessa.

Si evidenzia come la scheda di progetto dell'area LEM contenuta nel PAE 2001 preveda l'obbligo di presentazione di un progetto di sistemazione dell'area entro 12 mesi dalla data di approvazione del PAE. Tale progetto non è mai stato presentato, evidenziando come, in questo caso, il PAE non rappresenta probabilmente lo strumento urbanistico adatto a risolvere la situazione. Si segnala che sull'area sono state comunque eseguite attraverso un procedimento

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

edilizio, alcune operazioni di sistemazione delle scarpate di scavo. In tale situazione l'area viene riproposta nel presente PAE come Zona Drs per sistemazione di attività estrattive esaurite o non completate, ribadendo la necessità, in tempi brevi di giungere alla sistemazione definitiva dell'area.

COMPARTO ESTRATTIVO S.ANNA

Il Comparto S. Anna è ubicato nel quartiere Borgo Panigale immediatamente a Nord dell'Aeroporto a ridosso con il confine del Comune di Calderara.

Il PAE del 1994 ricomprende il comparto S. Anna Sud tra i residui del PAE 1978 come cava esaurita, con destinazione finale dell'area P9 (Zona per impianti di prima lavorazione dell'estratto), nel quale può essere esteso e/o trasferito l'impianto esistente nell'adiacente Comune di Calderara, con le seguenti modalità d'intervento.

Img. 2.23 Modalità di intervento previste per il comparto S. Anna Sud

Comparto S. Anna sud:

Il Piano si attua mediante piano particolareggiato redatto in conformità con le procedure dei piani particolareggiati d'attuazione del Piano Regolatore Generale di cui agli artt.21,22 e 25 della L.R. 7/12/78 n°47 (e successive modifiche) e in base alla decisione di Giunta Comunale di Bologna in merito alla "valutazione degli studi d'impatto ambientale" (VALSIA) dei piani e delle opere pubbliche e private e alle relative procedure.

È ammesso l'intervento urbanistico diretto esclusivamente nei casi di realizzazione delle opere ai punti c, d, e, f, g ed h (tipo RE1, RE2, RE3, RE4, CD, NC1).

Per gli interventi RE1, RE2, RE3, RE4, CD : $U_f = U_{fe}$

Per gli interventi NC1 nel caso di trasferimento dell'impianto: $U_f = 0,010 \text{ mq/mq di Sf}$


Per gli interventi NC1 senza trasferimento dell'impianto: $U_f = 0,0005 \text{ mq/mq di Sf}$

V3 = 10% della St

Parcheggi pertinenziali da commisurare alle specifiche esigenze, da dimostrare in sede di concessione

Img. 2.24 Immagine aerea dell'area di Cava S. Anna



	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

L'attività estrattiva sull'area è probabilmente iniziata nei primi anni settanta, anche se la prima convenzione estrattiva risale al 15 luglio 1988 stipulata con la Ditta Cave Nord S.p.A. prevedendo il 31/12/1990 come termine del processo estrattivo il 31-12-1992 come termine per la sistemazione finale.

Era prevista il tombamento dell'area sino alla quota di -6,20 m dal piano di campagna originario, con il reintegro dell'attività agricola a seminativo sul fondo della cava e sui franche, nonché inerbimento delle scarpate.

In data 18/02/1991 è stato stipulato un 1° atto aggiuntivo alla convenzione con la seguente proroga dei tempi:


31-12-1991 nuovo termine di coltivazione della cava,

30-06-1993 nuovo termine per il riassetto.

In data 26/11/1991 un 2° atto aggiuntivo consentiva l'allargamento dell'attività fino al confine amministrativo del Comune di Calderara di Reno, spostando con successiva proroga, al 31/12/1993 il termine per la coltivazione, e al 31/12/1994 quello per la conclusione dei lavori di sistemazione. La sistemazione definitiva dell'area come da progetto è avvenuta attraverso ordinanza sindacale emessa in data 09/04/1998 a seguito di verbale di accertamento di violazione che contestava il non rispetto dei tempi relativi alla conclusione dei lavori di sistemazione autorizzati, con svincolo delle fidejussione in data 18/10/1999. Attualmente l'invaso è adibito allo stoccaggio del materiale inerte per la variazione nell'impianto in Calderara, e risulta attiva un'autorizzazione Provinciale al trattamento di rifiuti.

Il PSC approvato ricomprende l'area negli ambiti da riqualificare specializzati di cui all'Articolo 22 (quadro normativo n. 123 Polo Funzionale aeroportuale). Come accennato l'area ricade all'interno del Polo Funzionale Aeroporto, oggetto in data 30/05/2008 di accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 L.R. E-R n. 20/2000 e dell'art. 9.4 del PTCP, tra la RER, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e SAB Aeroporto di Bologna, ed in particolare all'interno dell'Ambito Aeroportuale Nord.

In tale ambito si prevede che tale area sia destinata ad accogliere trasformazioni urbanistiche connesse alle attività e allo sviluppo infrastrutturale del Polo Funzionale, nonché alla realizzazione di fasce arboree per l'inserimento paesaggistico del Polo Funzionale stesso. Viene inoltre sottolineato che " per non consolidare usi impropri all'interno dell'ambito aeroportuale nord, le parti condividono la necessità di non rinnovare le autorizzazioni e le concessioni temporanee di uso dei suoli per l'impianto S.Anna, interessato da un frantoio e da un'attività di trattamento rifiuti, insediato all'interno dell'ambito".

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011


Img. 2.25 Inquadramento dell'area in oggetto nel PSC



Con l'approvazione del PSC e la stipula dell'Accordo Territoriale sul Polo Funzionale Aeroporto si configura per l'area S. Anna, una situazione particolare che esclude la possibilità di un suo utilizzo con le finalità previste dalle precedenti pianificazioni in materia estrattiva, che definivano l'area come idonea per impianti di prima lavorazione dell'estratto. In tal senso si ritiene di escludere tale area dall'ambito di gestione del PAE, demandando ad altri strumenti urbanistici vigenti la definizione delle attività ammissibili in tale comparto.

COMPARTO ESTRATTIVO STORIONE

L'area denominata Storione è ubicata nel quartiere Borgo Panigale immediatamente a Nord dell'Aeroporto, e confina a Nord con il territorio del Comune di Calderara, che risulta in parte l'attuale proprietario, la restante parte invece è localizzata all'interno del sedime Aeroportuale. La superficie totale dell'area di cava è prossima ai 47.700 m².

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Img. 2.26 Foto aerea dell'area di cava Storione ricompresa all'interno del PAE del Comune di Bologna




Le attività di cava furono condotte nel corso degli anni sessanta e furono finalizzati all'estrazione di inerti pregiati, ovvero ghiaie e sabbie. Attualmente l'avvallamento presenta un settore orientale con una profondità pari a 5 m, e una centrale più rilevata, mentre ad Ovest il fondo si raccorda gradualmente con il piano di campagna originario. Modesta risulta la vegetazione caratterizzata da arbusti e alberi a basso fusto.

Il PSC ricomprende l'area negli Ambiti da riqualificare specializzati di cui all'art 22 (quadro normativo 123 Polo Funzionale Aeroporto).

Img. 2.27 Inquadramento dell'area di cava Storione all'interno del PSC



	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Per quanto concerne le dotazioni ecologico ambientali il PSC non localizza sull'area emergenze esistenti o previsioni. Il recupero è previsto di tipo naturalistico.

In relazione alla attuale situazione di sostanziale degrado il PAE 2007 mantiene la classificazione dell'area di ex-cava Storione come "zona Drs per sistemazione di attività estrattive esaurite o non completate", sulla quale prevedere un piano che consenta di attuare un ripristino dell'area stessa. Tra le prescrizioni che vengono fornite all'interno del PAE vi è quella di presentare un progetto di sistemazione che riporti la situazione ambientale ad un livello accettabile, che deve concretizzarsi con la sistemazione morfologica del fondo e la messa in sicurezza delle scarpate di scavo esistenti, oltre ad un recupero vegetazionale dell'invaso.

Attualmente la cava è oggetto di procedura finalizzata al tombamento della stessa.

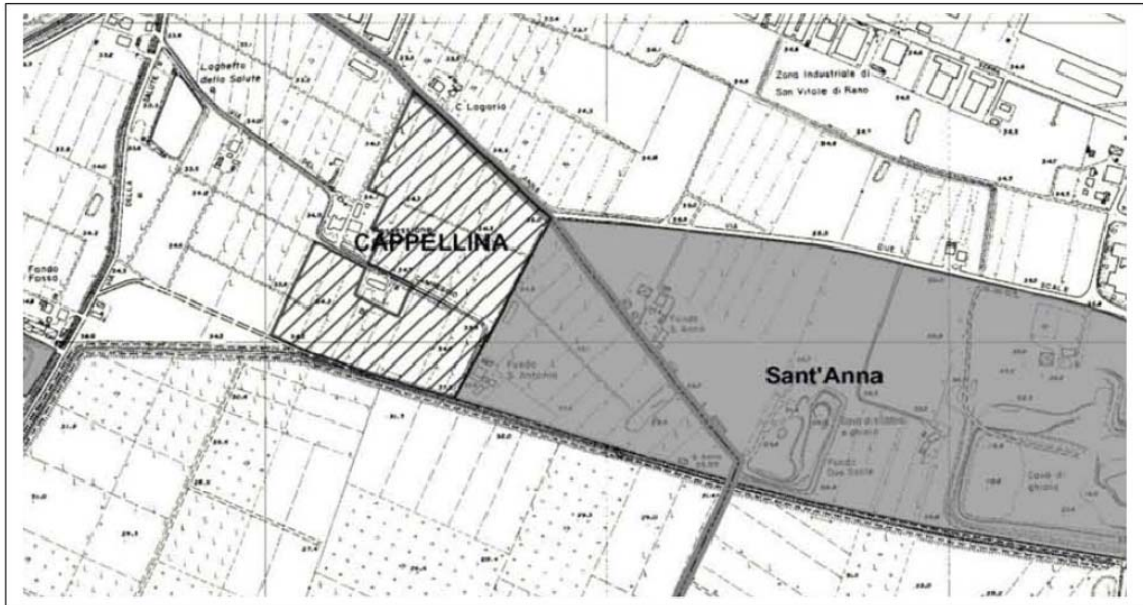
POLO DELLA CAPPELLINA

Il polo estrattivo della Cappellina è ubicato in località prossima alla "Possessione Cappellina" nel quartiere di Borgo Panigale, immediatamente a Nord dell'Aeroporto e confina sul lato settentrionale con il territorio del Comune di Calderara di Reno. Sul lato orientale il Polo confina con l'area denominata S.Anna, di cui si è già detto precedentemente, che è un bacino estrattivo esaurito sul quale viene attualmente svolta l'attività autorizzata di stoccaggio e recupero di materiale inerte.

Tale Polo estrattivo Cappellina, risulta ricompreso tra quelli individuati dal PIAE 2002 d'interesse sovracomunale, necessari al soddisfacimento del fabbisogno reale di inerti pregiati nel periodo 2002-2012, che ammonta complessivamente a 9.353.136 m³. Il PAE Comunale, ai sensi dell'art 7.3 delle N.T.A. del PIAE i PAE comunali, è tenuto a recepire integralmente le previsioni relative a tale Polo.

La scheda di progetto del PIAE definisce un volume di materiale utile estraibile pari a 800.000 m³, costituito da ghiaia e sabbia alluvionale, prevedendo una profondità massima di escavazione pari a 20 m dal piano di campagna, e una sistemazione finale, come ipotesi progettuale, che prevede il tombamento totale dell'invaso ed il ripristino dell'attività agricola. Viene prevista la lavorazione del materiale estratto nel limitrofo impianto esistente nel Comune di Calderara. Il perimetro del Polo estrattivo viene individuato nell'immagine sottostante che rappresenta un estratto del PIAE.

Img. 2.28 Localizzazione del polo estrattivo della Cappellina



Per tale area il PIAE definisce le seguenti prescrizioni particolari:

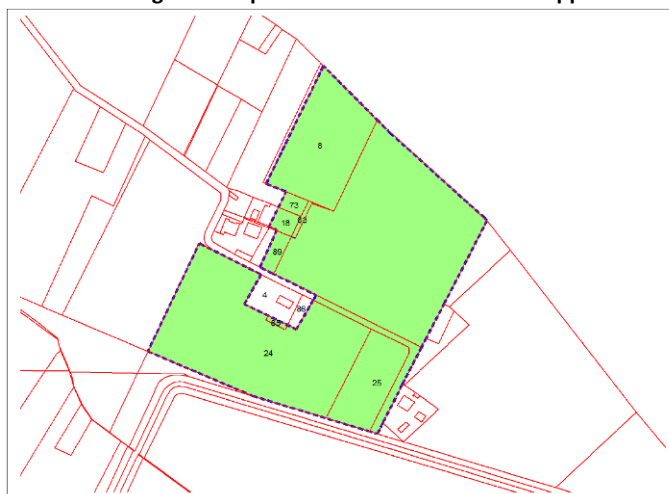
stante l'adiacenza dell'aeroporto, dovrà essere posta la massima attenzione ad evitare operazioni invadenti o interventi, temporanei o permanenti, che possano disturbare l'attività aeroportuale;


dovranno essere adottate le misure mitigative atte a contenere il livello del rumore localizzate e dimensionate sulla base di uno specifico studio nelle fasi successive attuative;

la sistemazione dell'area non potrà essere realizzata tramite l'esercizio di discariche eccetto se di 2° categoria tipo A, giusto quanto disposto alle normative di PTPR e PTCP;

si dovrà adottare una metodica di tombamento che consenta la re infiltrazione delle acque meteoriche nel sottosuolo con adeguate cautele contro il rischio di contaminazione da inquinanti.

Img. 2.29 Inquadramento dell'area della Cappellina

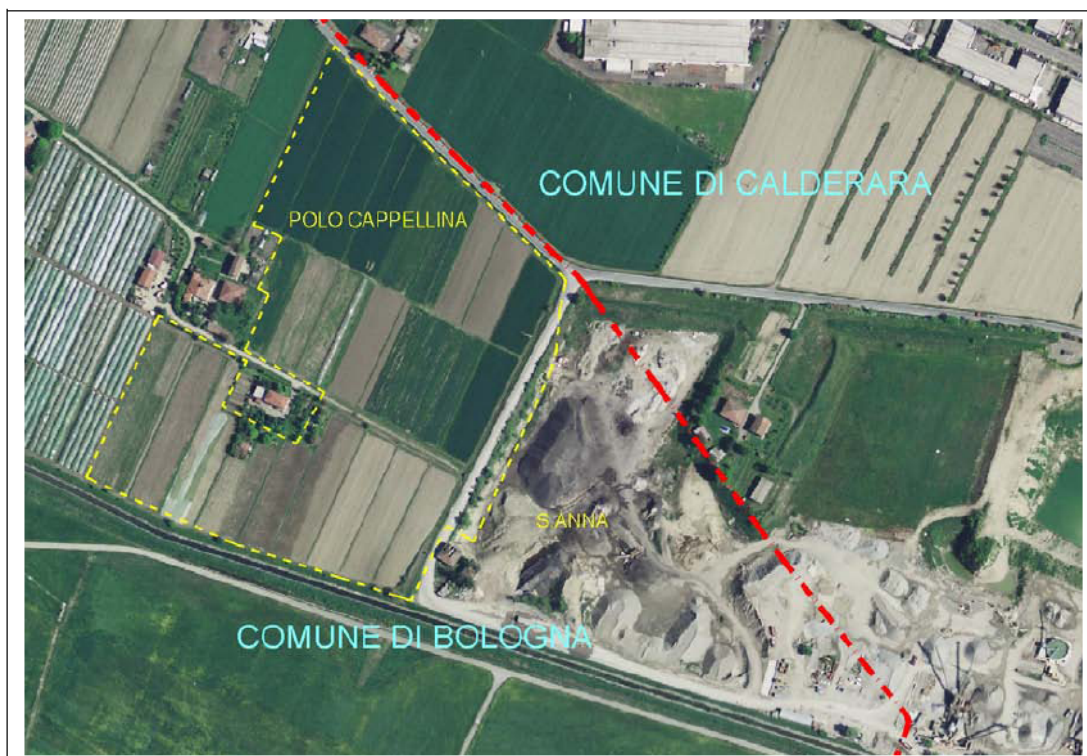


	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Catastalmente l'area di Polo ricomprende i terreni censiti al NCT del Comune di Bologna nel foglio 9, mappali 8, 18, 21, 24, 25, 73, 83, 85 e 89.


Le analisi effettuate in sede di istruttoria hanno portato da un lato alla ripermimetrazione del Polo e dall'altro alla revisione dei quantitativi massimi di materia utile scavabile. Per quanto concerne il primo aspetto si è operata una modifica del limite orientale del Polo, ricomprendendo un settore del limitrofo invaso denominato "S. Anna", che non risulta essere stato coinvolto in passato da attività estrattiva nell'ottica di un massimo sfruttamento della risorsa. L'area del Polo viene quindi aumentata di circa il 5% passando da 94.176 m² a 98.935 m². Si sottolinea come tale modifica sia ammessa all'art. 7 delle NTA del PIAE, che prevede la possibilità dei Comuni di rettifica dei perimetri dei poli "necessarie per la coincidere i perimetri con limiti fisici e/o antropici certi, con modificazioni derivanti dall'intervenuta adozione di strumenti e progetti sovraordinati, e /o per ricomprendere o escludere porzioni catastali impropriamente individuate" e con un limite del 10%.

Img. 2.30 Foto aerea dell'area di cava



Tale area è di proprietà della ditta Cave Nord s.r.l.

Il Psc approvato ricomprende l'area all'interno del Polo Funzionale Aeroporto all'interno di un ambito da riqualificare specializzato di cui all'Art. 22 (Quadro normativo 123). Per tale Ambito l'Art 7 dell'Accordo territoriale prevede che sia destinato ad accogliere trasformazioni urbanistiche connesse alle attività e allo sviluppo infrastrutturale del Polo Funzionale, nonché alla realizzazione di fasce arboree per l'inserimento paesaggistico del Polo Funzionale stesso. Viene inoltre sottolineato che "per non consolidare usi impropri all'interno dell'ambito aeroportuale nord, le parti condividono la necessità di non rinnovare le autorizzazioni e concessioni temporaneamente di uso dei suoli per l'impianto S. Anna, interessato da un frantoio e da attività di trattamento rifiuti, insediato all'interno dell'ambito". In tali aree si

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

prevede un recupero agricolo dell'area con tombamento a p.d.c. originario, che si ritiene conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici.

Le analisi svolte in sede di redazione del PAE hanno evidenziato come non sussistano particolari controindicazioni all'inserimento del Polo Cappellina nella pianificazione estrattiva Comunale. Si è accertato che gli impatti generati sono di entità tale da rendere comunque necessaria l'adozione di specifiche azioni indirizzate alla loro mitigazione, soprattutto con riferimento al clima acustico e alla qualità dell'aria e di intervisibilità. L'inserimento del Polo Cappellina nel PAE è stato accompagnato dalla sottoscrizione tra il Comune di Bologna ed il proponente Cave Nord S.r.l. di un accordo ai sensi dell'art 11 della legge 241/90 e dell'art. 18 della L.R. 20/2000 che risulta essere parte integrante del presente PAE che contiene tra l'altro la scheda di progetto relativa al Polo estrattivo contenuta nelle NTA

2.14 PMP: Piano della mobilità provinciale – Bologna

Il Piano della Mobilità Provinciale, approvato il 31 Marzo 2009, si configura come uno strumento in variante al PTCP della Provincia di Bologna approvato il 30 marzo 2004 e relativo al sistema della Mobilità Provinciale.


Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) evidenzia con forza l'inscindibile legame esistente tra lo sviluppo territoriale, la tutela ambientale e la pianificazione dei trasporti, promuovendo un nuovo modello insediativo, fondato sul sistema policentrico (città di città) capace di garantire qualità urbana ed ecologica, elevati livelli di accessibilità e implementazione delle infrastrutture per il trasporto pubblico, sviluppo economico e coesione sociale e territoriale. Fra le principali scelte del PTCP, risultano quindi di particolare valore strategico quelle legate alla mobilità.

È emersa quindi la necessità di definire, per i temi della mobilità delle persone e delle merci, le strategie, i tempi ed i modi della progressiva implementazione e attuazione di quelle scelte, evidenziandone parallelamente i risvolti tecnico-economici e le propedeuticità necessarie ad ottenere concretamente per la provincia di Bologna un efficiente sistema di mobilità.

A tale esigenza si è quindi fornita una risposta con il Piano della Mobilità Provinciale (PMP), variante al PTCP sul tema della mobilità, strumento concepito in maniera dinamica in modo da attuare e confermare le scelte del PTCP, assicurandone l'efficacia anche attraverso gli adeguamenti ai cambiamenti sia delle condizioni esogene che endogene del territorio. L'organizzazione della mobilità provinciale è finalizzata in via prioritaria al miglioramento delle condizioni di accessibilità e alla sostenibilità nel territorio provinciale attraverso una selezione ed omogeneizzazione delle azioni e delle politiche da mettere in campo. Il PMP, quindi, oltre a definire l'assetto strategico individua anche gli strumenti per la concreta attuazione delle scelte in tema di mobilità indicando le condizioni che concorrono ad una reale fattibilità degli interventi previsti.

2.14.1 Gli interventi previsti dal PMP in relazione allo sviluppo dell'aeroporto di Bologna

In ambito di trasporto collettivo per l'area centrale di Bologna, il PMP di Bologna prevede un nuovo collegamento veloce fra la stazione ferroviaria Centrale di Bologna e l'aeroporto di Bologna, realizzato attraverso un sistema su monorotaia automatica denominato People Mover, realizzato su via unica sospesa di lunghezza complessiva pari a 5 km. Si tratta di un

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

sistema di tipo innovativo che consente di spostarsi tra i due poli in circa 7 minuti e che può trasportare 1.500-1.900 passeggeri per senso di marcia per ora, con una fermata intermedia nel nuovo insediamento del Lazzaretto.

Relativamente al People Mover, anche il PSC di Bologna ne sottolinea l'importanza quale elemento migliorativo dell'accessibilità pubblica e privata, tale quindi da garantire migliori condizioni di funzionamento dello scalo aeroportuale e suo inserimento nel territorio.


2.15 PEC - Programma Energetico Comunale

Il PEC è lo strumento di programmazione con cui il Comune di Bologna intende integrare il POC con analisi di carattere energetico, per orientare i processi di trasformazione e riqualificazione urbana alla riduzione dei consumi energetici finali e delle corrispondenti emissioni climalteranti. A tal fine, risultano definiti i cosiddetti "Bacini Energetici Urbani" (BEU), intesi come aree omogenee della matrice energetica, per i quali indicare, in modo differenziato e specifico, linee guida da dotare per assicurare il contenimento dei consumi energetici e giungere al raggiungimento di un possibile scenario di energy saving.

2.15.1 Bacini Energetici Urbani (BEU)

I BEU sono aree urbane della città identificate mediante un insieme combinato di elementi conoscitivi di carattere energetico, urbanistico e ambientale. Essi rappresentano le porzioni di territorio a maggiore concentrazione di aree di futura urbanizzazione, su cui quindi è opportuno attuare una strategia di contenimento dei consumi. A tal fine, le linee guida incluse nel PEC contengono vere e proprie schede di intervento per le diverse componenti dell'edificio-impianto e per le diverse soluzioni tecnologiche, ciascuna contenente standard energetico-prestazionali da rispettare. Tali interventi/soluzioni sono classificate secondo tre gradi di coerenza:

- "indirizzo": nel caso di interventi che sarebbe bene realizzare ma non possono ragionevolmente essere imposti in una specifica destinazione d'uso (in tal caso si hanno soluzioni tecnologiche o limiti prestazionali -descritti nella scheda corrispondente delle Linee Guida- la cui applicazione ammette un'ampia discrezionalità -o per l'elevato costo economico dell'intervento o per la disponibilità di una varietà di tecnologie equivalenti o per la difficoltà a verificare l'applicazione di un dato limite prestazionale;
- "direttiva": nel caso di interventi o limiti prestazionali che sono fortemente raccomandati in un dato BEU, ma ammettono un margine di discrezionalità, per scelta delle tecnologie e/o per incrocio con altre schede delle Linee Guida che portano a risultati analoghi;
- "prescrizione": nel caso di interventi che vanno obbligatoriamente presi in considerazione su un dato BEU (in tal caso si definiscono indici prestazionali univocamente determinabili, che devono rispettare valori massimi non superabili, o soluzioni tecnologiche che devono essere obbligatoriamente applicate)

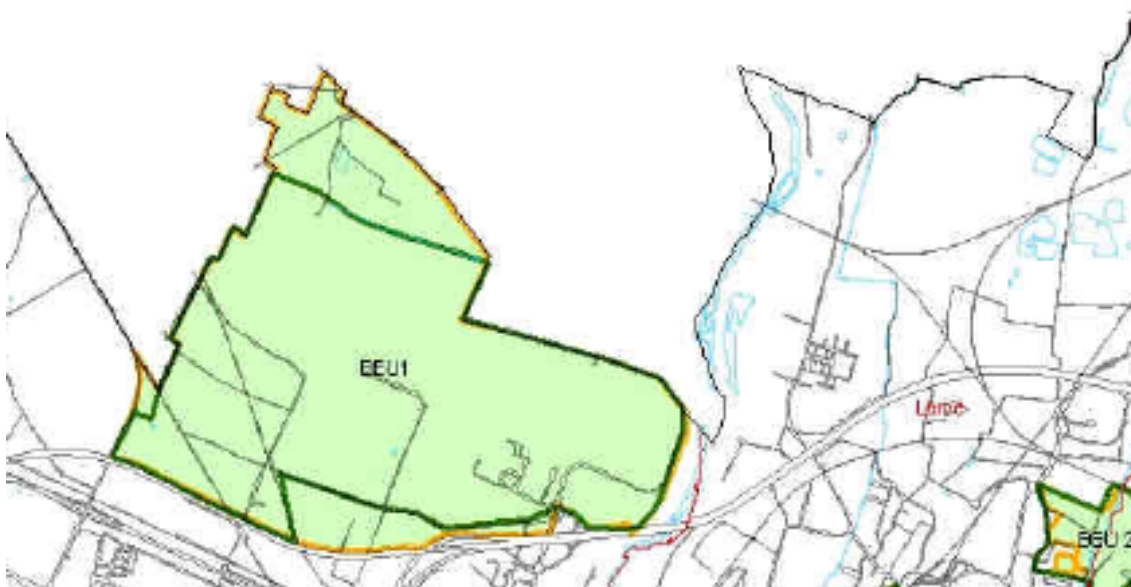
	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

2.15.2 BEU1 - Aeroporto

L'aeroporto risulta essere tra gli 11 BEU individuati dal PEC, in quanto polo funzionale definito ai sensi della LR 20/2000. Per esso, come per gli altri, risultano individuati interventi di efficientamento energetico da adottarsi con carattere di semplice indirizzo o di prescrizione. Data la estrema varietà delle tipologie edilizie previste dal Masterplan e la particolare destinazione d'uso che le caratterizza, il PEC non indica particolari prescrizioni riguardo alle caratteristiche degli involucri edilizi, lasciando una certa libertà di decisione in fase di progettazione. Al contrario, prescrive pochi ma importanti requisiti, come ad esempio l'ottenimento per tutti gli edifici della certificazione energetica, la minimizzazione delle perdite energetiche. Riguardo agli aspetti prettamente impiantistici, il PEC prescrive l'adozione di adeguate tecnologie come caldaie ad alto rendimento, condizionamento estivo e gruppi frigoriferi ad alta efficienza e sistemi di controllo dell'illuminazione.


Considerato il fatto che il Mastepplan non contempla alcuna specifica progettuale riguardo alle nuove realizzazioni, il presente studio di VIA (Capitolo 6 - Energia ed e missioni climalteranti Quadro Ambientale) si configura anche come sede opportuna per individuare determinati criteri da adottarsi in fase di progettazione delle nuove opere, al fine di rispondere a quanto stabilito in sede di PEC, anche per consentire il raggiungimento degli obiettivi di ottimizzazione delle emissioni di CO₂, come indicato in sede di Accordo Territoriale.

Img. 2.31 Bacino Energetico BEU1 - Aeroporto



2.16 PTVE – Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana Bologna

Il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) è elemento costitutivo del PMP e suo strumento attuativo nella riorganizzazione della mobilità extraurbana.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023 SIA - Quadro di riferimento programmatico	QPROGRAMMATICOREL001
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Le finalità del PTVE sono la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

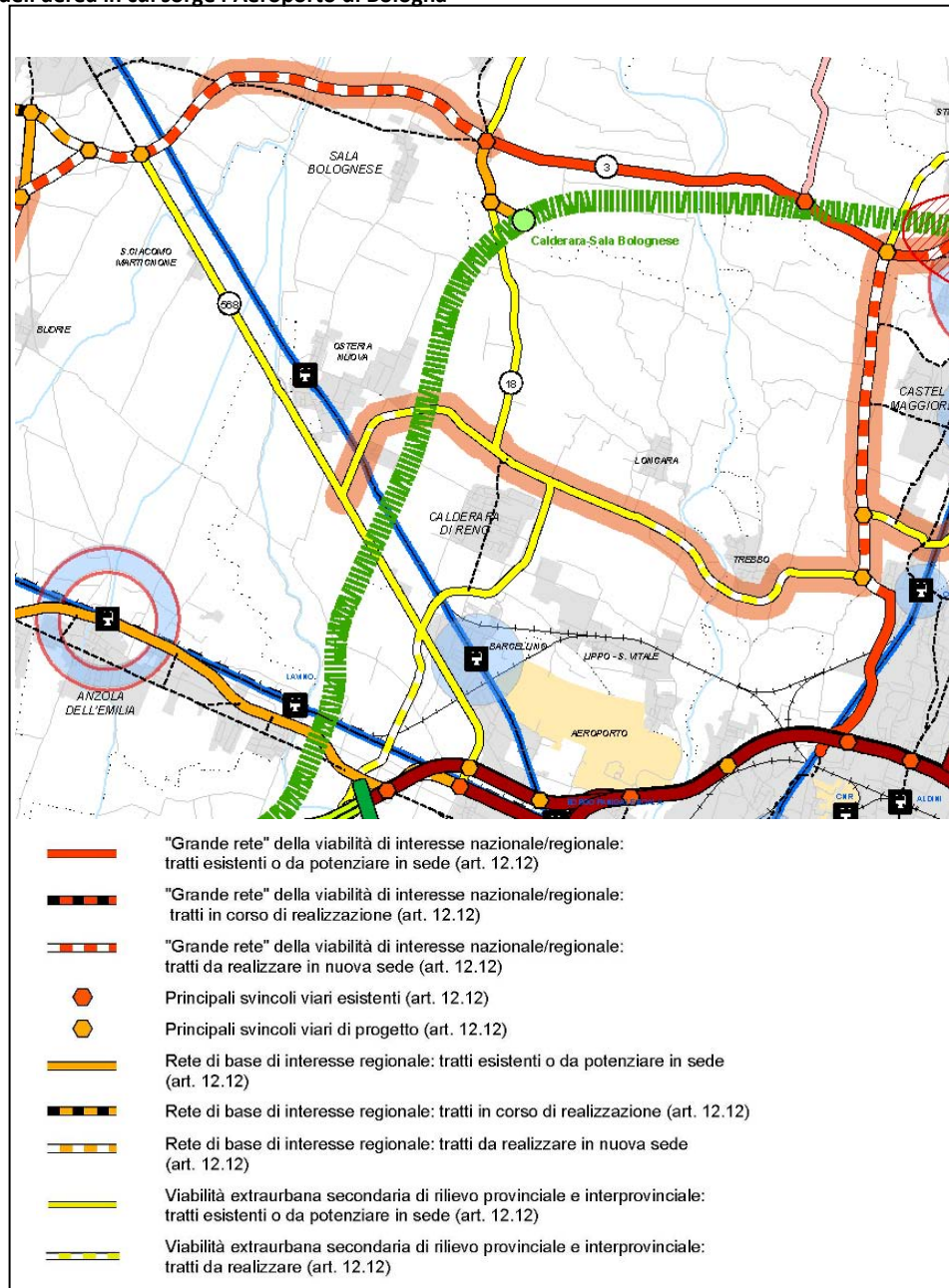
La sua redazione ed approvazione rientrano tra le competenze delle Province ed i suoi contenuti sono assunti, dalle Regioni, nella redazione dei Piani Regionali dei Trasporti.

2.16.1 L'intermedia di pianura


L'Intermedia di Pianura rappresenta il principale elemento di coerenza fra lo sviluppo dell'aeroporto di Bologna e il PTVE di Bologna.

L'ipotesi di un'infrastruttura viaria ad andamento est-ovest compresa fra la Trasversale di Pianura ed il sistema Tangenziale di Bologna, chiamata appunto Intermedia di Pianura, in corrispondenza della porzione centrale semi-conurbata dell'area metropolitana, è stata formalizzata dal PTCP nella Tavola 4 "Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità", che prevede una "viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale ed interprovinciale" dalla Lungosavena alla Sp 18 con funzione di raffittimento della "grande rete" in direzione est-ovest (Tangenziale di Bologna, Trasversale di Pianura) e di connessione degli assi nord-sud. Partendo dalle previsioni contenute nel PTCP, il PMP ha proceduto alla definizione di una metodologia per la definizione di un elenco di priorità delle infrastrutture dalla cui applicazione è emersa come opera prioritaria e strategica appunto l'Intermedia di Pianura.

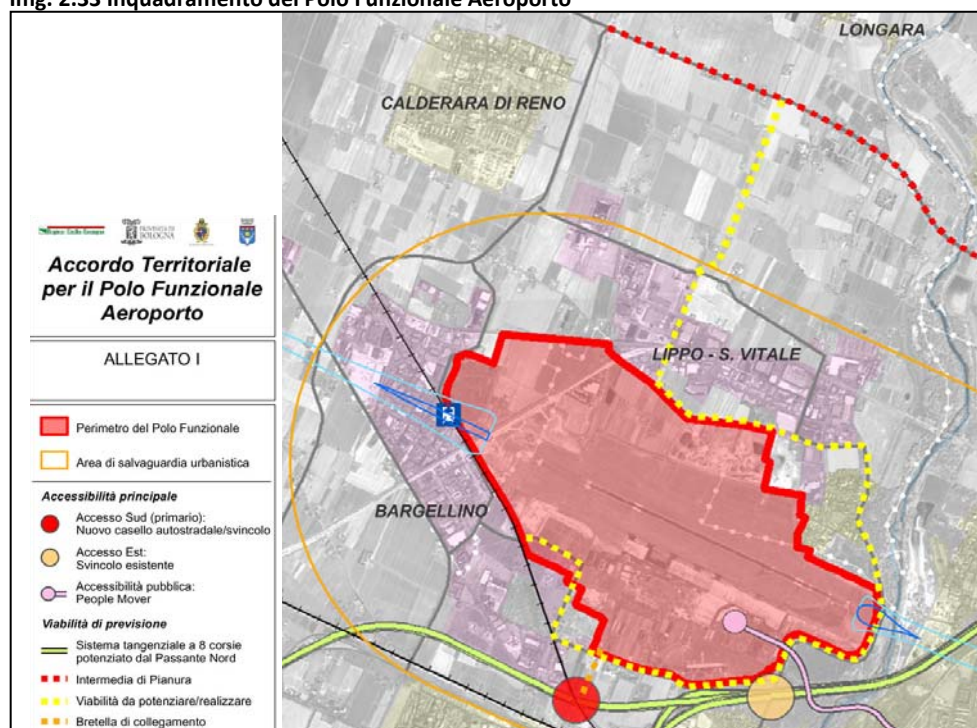
Img. 2.32 Definizione della rete e degli interventi previsti all'interno del PMP e localizzati in prossimità dell'aerea in cui sorge l'Aeroporto di Bologna



Nell'ambito del tessuto infrastrutturale metropolitano, quindi, tale intervento è stato riconosciuto come necessario per garantire ulteriormente la sostenibilità del polo funzionale aeroporto, tanto da essere stato previsto anche in sede di Accordo Territoriale per il polo funzionale aeroporto. Come ulteriore rafforzamento del grado di contestualizzazione del polo aeroportuale con il tessuto stradale metropolitano, lo stesso Accordo Territoriale ha previsto anche il potenziamento/realizzazione della viabilità di collegamento esistente tra il tracciato dell'Intermedia di Pianura e l'Aeroporto, con particolare riferimento sia alla nuova viabilità individuata dal PSC di Calderara sia alle vie Predazzo, Due Scale, Aldina e Triumvirato, indicate nell'allegato 2

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Img. 2.33 Inquadramento del Polo Funzionale Aeroporto



2.17 PGQA: Piano di Gestione Qualità dell'Aria


Il nuovo quadro normativo in materia di inquinamento atmosferico (D.Lgs 351, D.M. 60/2002, LR n°3/1999) delinea una serie di attività per la pianificazione e la gestione della qualità dell'aria che, in virtù della delega regionale, devono essere svolte dalle Province. Poiché le scelte e le azioni del Piano Provinciale di Gestione della Qualità dell'Aria della Provincia di Bologna sono destinate ad avere una ricaduta sull'assetto del territorio e ad apportare modifiche al PTCP e ai piani di settore, si è ritenuta integralmente applicabile, per l'adozione e l'approvazione del PGQA, la disciplina prevista dalla LR 20/2000.

Il PGQA prevede complessivamente 50 azioni da attuare per contenere le emissioni degli inquinanti che superano il valore limite di legge (PM10, ossidi di azoto, benzene), relativamente ai seguenti ambiti:

mobilità: l'obiettivo è favorire lo spostamento dal trasporto privato verso altre forme di spostamento ambientalmente sostenibili: a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici, con sistemi di condivisione dell'auto privata (car pooling) e di noleggio auto a tempo (car sharing). In particolare è decisiva la piena attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.

urbanistica: l'obiettivo è guidare l'espansione insediativa verso la sostenibilità attraverso la scelta di costruire prioritariamente in prossimità di fermate SFM e favorendo un'edilizia attenta al risparmio e all'efficienza energetica.

attività produttive: l'obiettivo riguarda limitazioni per impianti di combustione e provvedimenti di tipo autorizzatorio o volontario (certificazione ambientale EMAS, aree industriali ecologicamente attrezzate). Altre azioni riguardano la regolamentazione degli orari di consegna delle merci, al fine di sgravare dal traffico pesante le aree centrali della città già congestionate, e sistemi per razionalizzare la distribuzione delle merci, tra cui l'uso condiviso di furgoni (van sharing) e infrastrutture di smistamento (piattaforme logistiche).

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

In relazione al grado di sensibilità delle diverse aree urbanizzate e allo stato di inquinamento presente, sono poi previste due diverse modalità di gestione, ossia:

Piano d'azione: in caso di episodi acuti il piano individua provvedimenti di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti, in particolare quelli a gasolio. In attesa della realizzazione di tutte le opere previste, serve a contenere le emissioni di inquinanti e le conseguenze sulla salute. Questo tipo di provvedimento è portato avanti insieme ai comuni con il coordinamento della Regione attraverso l' *Accordo di programma per la qualità dell'aria* . Tutto il territorio provinciale è a rischio di superamenti del valore medio giornaliero di PM10.

Piano di mantenimento: per alcuni inquinanti - ossido di carbonio, piombo e anidride solforosa - non esiste un rischio di superamento del valore limite sull'intero territorio provinciale. In questi casi il Piano mira a mantenere buona la qualità dell'aria, basandosi su uno sviluppo controllato di tali aree.

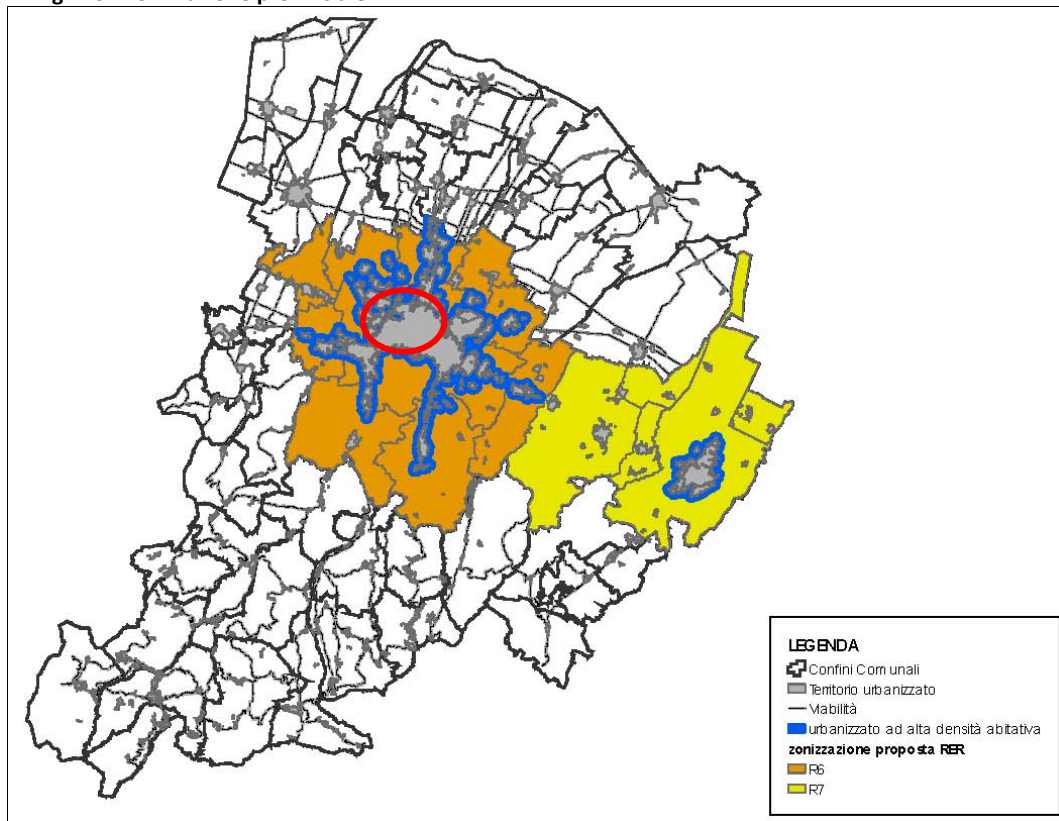
Al fine di meglio caratterizzare e uniformare le modalità di gestione della qualità dell'aria nelle diverse aree comprese nel territorio provinciale, il Piano prevede una specifica Zonizzazione, individuando ambiti urbani di estensione almeno comunale, per loro caratteristiche di densità di popolazione, presentano particolari esigenze di contenimento delle concentrazioni, a difesa della salute umana.

Il territorio provinciale risulta così suddiviso:

- 1 **Bologna (R6):** contiene anche Sasso Marconi, Casalecchio di Reno, Zola Predosa, Anzola Emilia, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Granarolo dell'Emilia, Castenaso, Ozzano, San Lazzaro di Savena, Pianoro;
- 2 **Imola (R7):** contiene anche Mordano, Castel Guelfo di Bologna, Dozza, Castel S. Pietro Terme.

Secondo la Zonizzazione provinciale, il territorio in cui ricade il sedime aeroportuale, è compreso nella Zona Bologna (R6), caratterizzata da alta densità abitativa.

Img. 2.34 Zonizzazione provinciale




La classificazione delle zone della Provincia è realizzata per ciascun inquinante fra quelli elencati di seguito:

- SO₂
- NO₂/NO_x
- CO
- Pb
- Benzene
- PM₁₀

Per quanto riguarda l'ozono, non è stato possibile procedere alla classificazione in quanto all'epoca della zonizzazione (2003) non era stata ancora recepita la relativa direttiva; tuttavia il decreto prevede che le attività e i nuovi limiti entrino in vigore dal 2010 e perciò l'ozono sarà considerato nella prima revisione della zonizzazione, da effettuare entro il 2008.

Fra gli inquinanti considerati, alcuni (CO, Pb, SO₂) sono risultati essere non critici, pertanto per ognuno di essi si è ritenuto sufficiente definire un'unica Zona comprendente l'intero territorio, alla quale sarà prevista l'applicazione di un semplice Piano di Mantenimento.

Viceversa, per gli altri inquinanti quali NO₂/NO_x, Benzene e PM₁₀ si sono riscontrate situazioni di criticità per alcune aree del territorio.

	Masterplan aeroportuale 2009 - 2023	QPROGRAMMATICOREL001
	SIA - Quadro di riferimento programmatico	
	COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Marzo 2011

Sulla base dei risultati ottenuti dalle indagini svolte in territorio provinciale, sono stati rilevati i seguenti valori di emissioni totali annue, espresse in tonnellate. Le tre tipologie di sorgenti inquinanti considerate nella stima sono:

- Usi civili (riscaldamento)
- Usi produttivi
- Traffico

In merito alla componente "usi civili", i dati ottenuti stimano, in termini di emissioni totali annue espresse in tonnellate:

CO	NO _x	SO ₂	COV	PM ₁₀	PTS
724,97	1151,99	93,29	144	191,36	333,93

Emissioni civili relative all'intera Provincia di Bologna

In merito alla componente "usi produttivi" i dati ottenuti stimano, in termini di emissioni totali annue espresse in tonnellate:

CO	NO _x	SO ₂	COV	PM ₁₀	PTS
2346,53	4374,13	1070,76	883,34	129,28	755,34

Il Piano di risanamento riguarda PM₁₀, NO₂/NO_x e benzene, inquinanti che presentano valori critici almeno in alcune aree del territorio. Per contenere le emissioni di tali inquinanti, il processo di elaborazione del Piano ha portato all'individuazione di una lista di 50 azioni, suddivise in 5 famiglie; mobilità, trasporto pubblico, sistema insediativo, attività produttive e logistica.

Per quanto riguarda la mobilità e il trasporto pubblico, è stata valutata in modo aggregato l'efficacia delle azioni in termini di diversione modale, in virtù della loro capacità di incentivare una modifica comportamentale del singolo cittadino rendendo le modalità a basso impatto (trasporto pubblico e spostamenti ciclopedonali) più convenienti in termini ad esempio di risparmio di tempo, maggiore flessibilità, minore costo, maggiore accessibilità rispetto al mezzo motorizzato individuale. A tale scopo, le azioni sulla mobilità e sul trasporto pubblico sono state raggruppate in "filieri" di azioni caratterizzate da sinergie e interdipendenze, che complessivamente perseguono in modo integrato l'obiettivo di favorire la diversione modale dal mezzo privato verso altre forme di spostamento ambientalmente sostenibili: si tratta cioè di favorire gli spostamenti a piedi (tramite la realizzazione di itinerari pedonali protetti), in bicicletta (attraverso il completamento della rete ciclabile) e col mezzo di trasporto pubblico.