



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

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 70 del 19.10.2020

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Aeroporto di Bologna - Masterplan 2009-2023 NUOVO PARCHEGGIO MULTIPIANO EST Prescrizione n. A2 del D.M. 29 del 25/02/2013</p> <p>ID_VIP: 5341</p>
Proponente:	<p>ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile</p>

La Sottocommissione Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 7/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e di nomina dei Commissari nelle Sottocommissioni medesime;

PREMESSO che:

- l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (d’ora innanzi ENAC o Proponente), in riferimento al progetto “Nuovo Parcheggio Multipiano Est” afferente al progetto Aeroporto di Bologna - Masterplan 2009-2023, da realizzarsi nel Comune di Bologna (BO), con nota n. 55382 del 08/06/2020, acquisita al prot. MATTM I. 0044150 del 12/06/2020, avente per oggetto istanza di verifica del piano di utilizzo dei materiali da scavo e contestuale verifica di ottemperanza alla prescrizione n. A2 impartita con il decreto di compatibilità ambientale n. 0000029 del 25.02.2013, ha trasmesso in allegato alla nota la “*Relazione specialistica Piano di utilizzo terre e rocce da scavo*”, elaborato del 12 maggio 2020 K_030 rev. 3 del progetto esecutivo e la dichiarazione sostitutiva dell’atto di notorietà, ai sensi dell’art. 47 del DPR 445/00, sul fatto che “il Piano di Utilizzo presentato è pienamente conforme ai disposti di legge, ed in particolare alla sussistenza dei requisiti di cui all’art. 4 del DPR 120/17”;
- la Divisione V della Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione V) con nota prot. MATTM U.0058840 del 28.07.2020 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA I0002362 del 29.07.2020, nota riprotocollata MATTM U.0058841 del 28.07.2020 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA I0002363 del 29.07.2020, ha trasmesso la nota ENAC e la documentazione tecnica predette, comunicato la procedibilità dell’istanza disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica, rappresentando inoltre che l’art. 10, c. 2, del D.P.R. 120/2017 dispone la facoltà all’Autorità competente di motivatamente richiedere l’interessamento dell’Agenzia Regionale di Protezione Ambientale per verificare la sussistenza dei requisiti di cui all’articolo 4, di effettuare le dovute verifiche, con imposizione dei relativi oneri a carico del proponente;
- la Commissione nominata con D.M. del 20 agosto 2019, n. 241 si è insediata il giorno 25.05.2020;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il decreto di compatibilità ambientale n. 0000029 del 25.02.2013 (d'ora innanzi decreto VIA n. 29/2013) è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto di Bologna. Valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale", presentato da ENAC, subordinato al rispetto di condizioni e prescrizioni;
- fra gli interventi proposti dal Proponente e giudicati ambientalmente compatibili dal decreto VIA n. 29/2013, a fronte dell'ottemperanza alle prescrizioni ivi elencate, rientrano interventi di sistemazioni air-side e land-side relativi a opere di urbanizzazione primaria;
- l'intervento progettuale oggetto del presente parere ricade all'interno del sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Bologna - Borgo Panigale "Guglielmo Marconi" (LIPE). Tale area è situata a sud-ovest della pista di volo e sarà interessata dalla realizzazione di opere di urbanizzazione a servizio dei futuri depositi carburanti;
- per quanto riguarda in particolare la prescrizione n. A2 oggetto della presente verifica d'ottemperanza, il decreto VIA n. 29/2013 dispone che:

"Il PSA prevede importi importanti per interventi di sistemazioni air-side e land-side relativi ad opere di urbanizzazione primaria (viabilità, parcheggi, piazzali, reti tecnologiche, ecc.) con i conseguenti e quantitativamente significativi movimenti di terra. Oltre a quanto previsto ai punti 2 e 3 della DGR n. 1402 del 1/10/2012, prima del rilascio dell'autorizzazione all'inizio dei lavori di cui alle fasi 1, 2, e 3 del Master Plan al 2013, 2018 e 2023 dovrà essere presentato al MATTM il piano di utilizzo dei materiali di scavo di cui al DM 161/2012 in attuazione del D.Lgs 205/2010";

- l'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2016-2030 include anche l'intervento progettuale oggetto del presente parere con la configurazione dell'attuale progetto esecutivo;
- tale aggiornamento è stato ritenuto non assoggettabile a nuova VIA con determina DVA n. 434 del 26 novembre 2018 (sulla base del parere CTVA n. 2853 del 26 ottobre 2018);

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione depositata per la verifica di ottemperanza relativa alla prescrizione n. A2, di competenza del MATTM, del decreto VIA n. 29/2013 così come disposto dalla Divisione V con nota prot. MATTM U.0058840 del 28.07.2020 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA I0002362 del 29.07.2020, nota riprotocollata MATTM U.0058841 del 28.07.2020 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA I0002363 del 29.07.2020, con la quale ha comunicato la procedibilità dell'istanza del Proponente disponendo l'avvio dell'istruttoria;
- la documentazione depositata consiste nella "Relazione specialistica Piano di utilizzo terre e rocce da scavo" (d'ora innanzi Relazione PUTRS), elaborato del 12 maggio 2020 K_030 rev. 3 del progetto esecutivo intitolato "Nuovo Parcheggio Multipiano Est";

RILEVATO che:

- nell'introduzione dell'elaborato si specifica che la relazione tecnica del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo è stata redatta in conformità alle disposizioni del DPR n. 120 del 13 giugno 2017, nell'ambito del progetto esecutivo del Nuovo Parcheggio Multipiano Est dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna. L'opera costituisce parte degli interventi previsti nel Master Plan del Piano di Sviluppo dello Scalo approvato ai sensi e per gli effetti del DPR 18.04.1993, n. 383 con apposito Decreto prot. 0013090-11/11/2015-USCITA del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Lombardia Emilia-Romagna. Tale opera è stata inoltre inserita nell'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-2030 approvato con Decreto Provveditoriale n. 2680 del 12/02/2020. Il Parcheggio Est attualmente in esercizio è costituito da una struttura in acciaio a due livelli occupante solo una parte dell'area che verrà interessata dalla nuova Opera. Quest'ultima infatti si estenderà su

un'area più vasta impegnando un'area attualmente destinata ad altro Parcheggio denominato "Parcheggio Staff". Le strutture esistenti dei due parcheggi verranno demolite per consentire la realizzazione della nuova struttura unitaria.

Ai fini della caratterizzazione dei materiali di scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017, è stata eseguita una campagna d'indagine ambientale articolata in due fasi: una prima fase eseguita nel novembre 2017, contestuale alla campagna di indagini geognostiche di progetto, e una seconda fase eseguita nel febbraio 2019 specificatamente per lo sviluppo del presente Piano di Utilizzo.

Le considerazioni di premessa richiamano il fatto di aver preso in esame il contesto litostratigrafico locale, definito sulla base delle conoscenze note sui caratteri geologici dell'area, gli studi geologici effettuati e l'esame dettagliato dei risultati delle campagne di indagini geognostiche eseguite; i risultati della caratterizzazione delle terre e rocce da scavo effettuata con il Piano di campionamento dei terreni; il fatto che nel corso degli anni l'area di intervento è stata interessata dalle sole attività antropiche di fatto oggi presenti – ovvero parcheggio di soli autoveicoli privati a servizio della clientela e del personale dell'area aeroportuale – e che pertanto non si ravvisano diverse, ulteriori, attività significative che potrebbero avere alterato il quadro ambientale accertato mediante il Piano di campionamento dei terreni.

Sulla base di tutto ciò, nel documento si ipotizza che i materiali di scavo abbiano la piena conformità con le concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) di cui alla Tabella 1, Colonna B, Allegato 5 alla Parte IV, Titolo V del D. Lgs. 152/06 e pertanto siano idonei al loro riutilizzo come sottoprodotti e non qualificati come rifiuti ai sensi dell'art. 184-bis del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

È stata effettuata, inoltre, la definizione del bilancio dei materiali di scavo e, conseguentemente, la valutazione di quelli riutilizzabili in cantiere e l'individuazione dei siti dove predisporre lo stoccaggio finale dei materiali in esubero.

Per l'individuazione e la regolamentazione, in base alla normativa vigente in materia di siti da utilizzare come luoghi ove depositare i suddetti materiali inerti, si è fatto riferimento in via principale al D.P.R. n.120 del 13 giugno 2017.

È stata eseguita una ricognizione territoriale, volta all'individuazione di siti estrattivi utilizzabili e di discariche autorizzate per il conferimento del materiale in esubero.

Dopo tali premesse, nel documento in oggetto sono state affrontate le seguenti tematiche:

- Quadro normativo (sia nazionale sia regionale/locale) di riferimento relativo alla gestione dei materiali da scavo;
- Descrizione generale dell'opera in progetto;
- Sito di produzione dei materiali da scavo (Inquadramento urbanistico-territoriale; Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico; Sistema di cantierizzazione; Caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo);
- Bilancio delle terre e rocce da scavo
- Scenari di gestione delle Terre e Rocce da Scavo applicabili (Riutilizzo in sito; Progetti idonei per l'utilizzo del materiale da scavo nell'ambito del Master Plan; Siti idonei per lo stoccaggio finale degli eventuali inerti in esubero);
- Programma dei lavori e validità del PdU;

- Il sito di produzione dei materiali, terre e rocce da scavo, di cui si tratta nel Piano di Utilizzo è individuabile nelle aree di cantiere in cui si procederà alla realizzazione delle opere per la realizzazione del Nuovo Parcheggio Est, posizionato ad Est del Terminal, su una porzione attualmente occupata dal parcheggio denominato P3 Fast Park e dal parcheggio a raso denominato P "Staff Est". L'edificio di progetto confina a Nord con l'area Cargo e la Dogana Merci, a Sud con l'area carb-oil riservata al deposito e stoccaggio dei carburanti e lubrificanti aeronautici, a Est con la recinzione che costeggia via del Triumvirato e a Ovest con porzione del parcheggio P3 multipiano. Lungo la facciata nord l'edificio di progetto è interessato anche dalle strutture del "People Mover" di recente realizzazione. Dal punto di vista urbanistico-territoriale, l'area di cantiere ricade all'interno della recinzione doganale dell'aeroporto, nell'area demaniale in concessione da ENAC a S.A.B. (Società Aeroporto di Bologna), nel territorio del Comune di Bologna. Il parcheggio è posizionato all'esterno della fascia di rispetto individuata nel PRG 1985 del Comune di Bologna e riservata alla costruzione del People Mover. Per quanto attiene alla pianificazione idraulica, lo strumento di riferimento è il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) dell'Autorità di Bacino del Reno. L'area d'intervento non è compresa tra quelle ad alta probabilità di inondazione o nelle fasce di pertinenza fluviale del fiume Reno;

- dal punto di vista geologico e geomorfologico, l'area in oggetto è collocata in corrispondenza della conoide principale del Fiume Reno, con la presenza nel sottosuolo di sedimenti alluvionali a composizione prevalentemente ghiaioso-sabbiosa con stato di addensamento da medio a elevato. L'assetto geomorfologico dell'area risente della presenza del conoide del fiume Reno che determina un modesto dosso con andamento nord-sud. Nell'area di intervento non sono presenti elementi geomorfologici di interesse, nell'intorno sono invece presenti le depressioni morfologiche delle cave di ghiaia inattive;
- I risultati ottenuti dalla caratterizzazione ambientale evidenziano la presenza, diffusa sull'intera area interessata dagli scavi di progetto ma limitata ai primi 2,50 m, di un superamento a carico del parametro "Idrocarburi C12-40" della CSC definita per l'utilizzo del materiale in siti ad uso "verde pubblico e privato e residenziale" che rende il materiale non conforme per tali destinazioni. Il valore del parametro resta invece ampiamente al di sotto della CSC per l'utilizzo in siti ad uso "commerciale e industriale" e quindi conforme per tali destinazioni. Tale superamento non risulta invece nei campioni prelevati al di sotto dei 2,50 m dal piano campagna attuale ed il materiale da scavo è pertanto in questo caso conforme all'utilizzo nei siti ad uso "verde pubblico e privato e residenziale". Quanto rilevato appare del tutto coerente con l'attuale presenza di un'area di parcheggio pavimentato sull'impronta della futura area del nuovo multipiano; l'influenza della presenza di stallo e circolazione di vetture sembra comunque esaurirsi rapidamente all'interno dei primi metri. La distribuzione dei valori del parametro "Idrocarburi C12-40" è inoltre piuttosto omogenea e non correlata quindi a fonti puntuali quali, per esempio, l'area Carb-Oil; comunque esterna all'area di realizzazione del Nuovo Parcheggio Multipiano. I punti di prelievo più vicini non denunciano alcun incremento della concentrazione a ridosso di tale area;
- dalle operazioni di scavo deriverà una produzione di terre e rocce da scavo, secondo le quantità così indicate:

- fresatura pavimentazione stradali 1.503 m³ (di cui 904 parcheggio A e 599 parcheggio B);
- scarifica 632 m³ (solo parcheggio A);
- scavo a sezione per realizzazione platee 7.567 m³ (di cui 4987 Parcheggio A e 2580 Parcheggio B);
- scavo pali 987 m³ (di cui 588 Parcheggio A e 399 Parcheggio B);
- scavo aiuole esistenti 369 m³ (di cui 236 Parcheggio A e 133 Parcheggio B).

A fronte della predetta produzione di materiali di scavo sono state individuate le opportunità di riutilizzo all'interno del progetto stesso per l'ottimizzazione del bilancio materie. Tale bilanciamento è così sintetizzato:

- fresatura pavimentazione stradali: non previsto;
 - scarifica: non previsto;
 - scavo a sezione per realizzazione platee: Rinterro fondazioni circa 1533,49 m³ per il parcheggio A e circa 823,55 m³ per Parcheggio B;
 - scavo pali: non previsto;
 - scavo aiuole esistenti: Rinterro per opere a verde circa 130 m³.
- In base agli elementi di produzione/fabbisogno di Materiali da Scavo desunti dal bilancio materie di progetto esecutivo e tenuto conto degli scenari di normativa percorribili è possibile così riassumere come il piano di gestione dei materiali da scavo:
 - Parziale riutilizzo in sito ex art. 185 d.lgs. 152/06 e art. 24 DPR 120/17: Terre e Rocce da Scavo provenienti dallo scavo delle platee per il rinterro delle stesse (volume di riutilizzo previsto 2.359 m³) e opere a verde (volume di riutilizzo previsto 130 m³);
 - Eccedenza riutilizzo in sito Terre e Rocce da Scavo: Utilizzo nell'ambito di altro progetto e sito di destinazione ai sensi del Capo II art. 9 DPR 120/17 (Cava Olmi 987 m³, con possibilità di effettivo utilizzo con riferimento esclusivo a materiali di scavo che rispettino le CSC di colonna "A" della Tabella 1 Allegato 5 d.lgs. 152/06);
 - Gestione come rifiuto delle Terre e Rocce da Scavo eventualmente non rientranti nei precedenti scenari: Conglomerati bituminosi da fresatura e scarifica (2.135 m³) con codici CER 17.03.01* - miscele bituminose contenenti catrame di carbone e CER 17.03.02 - miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01; e Terre e rocce da scavo platee e pali (5.208 m³), con codici CER 17.05.03* - terra e rocce contenenti sostanze pericolose e CER 17.05.04 - terra e rocce diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03;

Nello specifico delle TRS sono state eseguiti specifici accertamenti analitici preliminari idonei a determinare in via preventiva il CER specifico: tali analisi hanno confermato l'assenza di superamenti delle soglie di pericolosità e pertanto configurato il CER 17.05.04;

- Il materiale classificato come sottoprodotto sarà trasportato all'interno dell'ex Cava Olmi, proprietà dell'Aeroporto di Bologna, considerato che a seguito di indagine conoscitiva volta a chiarire le cause dell'afflusso di acque nell'area della cava, è stato identificato come intervento di mitigazione il ritombamento aggiuntivo della cava per far fronte alla venuta a cielo aperto di acqua di falda;
- Il materiale risultate dall'attività di scavo qualificato come sottoprodotto, con valori conformi ai limiti di CSC stabiliti dalla Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D.Lgs. 152/06, sarà impiegato nei lavori di "Sistemazione finale del sito di ex Cava Olmi" descritti all'interno del Master Plan Ambientale, in particolare all'interno della fase di lavorazione identificata al n° 03 (intervallo temporale 2022-2023) che prevede l'abbancamento e la modellazione geomorfologica del sito di destinazione tra le curve di livello comprese tra le quote 22-24 m.;
- Stante le caratteristiche chimico-fisiche delle Terre e Rocce da Scavo determinate dalle indagini ambientali, il deposito intermedio dei volumi di TRS da destinare al sito della Ex Cava Olmi sarà effettuato nel sito di produzione, nelle idonee aree allo scopo predisposte dal piano di cantierizzazione. La durata del deposito non potrà superare il termine di validità del piano di utilizzo, definito al successivo capitolo 7 in base alle attuali previsioni del programma lavori. Tale deposito è fisicamente separato e gestito in modo autonomo rispetto alle aree di gestione dei rifiuti presenti nel sito in deposito temporaneo. Il trasporto e la movimentazione avverranno integralmente tramite autocarri. Prima del trasporto del materiale da scavo, si avrà cura di inviare all'Autorità competente una comunicazione attestante le generalità della stazione appaltante, della ditta appaltatrice dei lavori di scavo/intervento, della ditta che trasporta il materiale, della ditta che riceve il materiale e/del luogo di destinazione, targa del mezzo utilizzato, sito di provenienza, data e ora del carico, quantità e tipologia del materiale trasportato. Qualora intervengano delle modifiche, queste saranno comunicate tempestivamente, anche solo per via telematica all'Autorità competente;
- Il Programma dei lavori di progetto prevede che la completa realizzazione dell'opera è determinata in un periodo di 24 mesi, ovvero 730 giorni naturali e consecutivi. Sulla base di quanto indicato il Piano di Utilizzo è da considerarsi valido per tutta la durata complessiva dei lavori (730 giorni naturali e consecutivi), incrementati del 10% per tener conto di eventuali imprevisti e fermo cantiere (+ 73 gg). La validità del Piano di Utilizzo è, quindi, stimata in circa 800 gg a partire dalla consegna dei lavori;

CONSIDERATO che

- La prescrizione è riferita al DM 161/2012 allora vigente in materia di utilizzazione delle terre e rocce da scavo, norma poi abrogata e sostituita dal DPR 120/2017;
- Il Proponente in relazione a quanto definito dalla prescrizione e alla specificità delle lavorazioni presenti ha predisposto e inviato il PUTRS redatto ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/17 e in conformità alle disposizioni dell'Allegato 5;
- Il PUTRS presentato è parte integrante del Progetto Esecutivo e descrive le modalità di gestione dei materiali da scavo derivanti dalla realizzazione dell'intervento;
- Il documento indica le quantità e le modalità di gestione delle terre e dei materiali che si originano nell'ambito dell'intervento in progetto, nelle fasi di produzione, trasporto e utilizzo;
- La Relazione PUTRS indica che l'area oggetto degli interventi in progetto è pari a 9.600 m², dichiarando la produzione di un volume di materiale di scavo pari a 11.058 m³;
- la Relazione PUTRS contiene 5 allegati: all. 1 "Rapporto stratigrafico della fase di campionamento ambientale"; all. 2 "Certificati di analisi Chimico-fisica"; all. 3 "Programma dei lavori di progetto"; all. 4 "Master Plan ambientale"; all. 5 "Sistemazione finale del sito 'ex Cava Olmi' – Relazione Generale Illustrativa";

- Allegato 4 della Relazione PUTRS titolato “Rapporto di valutazione della produzione di materiali di scavo MasterPlan 2020-2030”, parte del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, indica per l’intervento al § 2.6 titolato “Nuovo Parcheggio Multipiano Est” che il Progetto Esecutivo dell’opera prevede che l’infrastruttura occuperà circa 7.500 m², producendo un volume di materiale di scavo che si attesta a 6.195 m³.
- Pur considerata la differenza sia fra le aree sia fra i volumi delle terre prodotte, come indicati nel PUTRS e nel suo Allegato 4, l’intervento in esame appare corrispondere all’intervento al § 2.6 del “Rapporto di valutazione della produzione di materiali di scavo MasterPlan 2020-2030” che, dunque, ha previsto una riduzione sia dell’area del sito di intervento sia dei volumi di scavo rispetto ai valori indicati nel progetto in esame, rispetto ai quali sono stati determinati le modalità di campionamento e di gestione di detti materiali.
- Con DM n. 2853 del 26.10.2018 il progetto “Aeroporto di Bologna, aggiornamento Master Plan 2016-2030” è stato ritenuto non assoggettabile alla VIA nel rispetto delle condizioni ivi dettate, che detto progetto riguarda la parziale modifica/aggiornamento del precedente Masterplan 2009-2023, che detto aggiornamento non riguarda l’intervento oggetto del presente parere, ivi indicato come intervento “8 – Nuovo parcheggio multipiano est” e riferito alle sistemazioni Landside della Fase I (2016-2020).
- La profondità degli scavi da eseguire per l’esecuzione delle strutture di fondazione sarà contenuta all’interno dei primi 3,0 m dall’attuale piano campagna.
- Nel rispetto delle indicazioni dell’Allegato 2 del DPR 120/2017 sono stati utilizzati 8 punti d’indagine, ma da questi sono stati prelevati 10 campioni fino alla profondità di 3,9 m dal p.c. sui quali sono state eseguite le analisi di cui all’Allegato 4 del DPR 120/2017 sul set di parametri analitici, definito in base alle possibili sostanze ricollegabili alle attività antropiche svolte sul sito o nelle sue vicinanze, ai parametri caratteristici di eventuali pregresse contaminazioni, di potenziali anomalie del fondo naturale, di inquinamento diffuso, nonché di possibili apporti antropici legati all’esecuzione dell’opera, relativo a Arsenico, Zinco, Cadmio, Mercurio, Cobalto, Idrocarburi C>12, Nichel, Cromo totale, Piombo, Cromo VI, Rame, Amianto;
- I risultati della caratterizzazione sui campioni, che non includono i test di cessione sulle acque sotterranee eseguiti su due campioni, ma con risultati “non definiti” per quanto indicato nelle schede riportate in Allegato 2 al PUTRS, evidenziano la presenza, diffusa sull’intera area interessata dagli scavi di progetto, ma limitata ai primi 2,50 m di profondità dal p.c., di un superamento a carico del parametro “Idrocarburi C12-40” della CSC rispetto ad uso in siti destinati a “verde pubblico e privato e residenziale” di cui alla Colonna A della Tabella 1 dell’Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D.Lgs. 152/06, mentre detti valori sono invece ampiamente al di sotto della CSC per l’utilizzo in siti ad uso “commerciale e industriale” di cui alla Colonna B della Tabella 1 dell’Allegato 5 medesimo. Tale superamento rispetto alla Colonna A della norma indicata non risulta invece nei campioni prelevati al di sotto dei 2,50 m dal piano campagna. La distribuzione dei valori del parametro “Idrocarburi C12-40” risulta inoltre piuttosto omogenea e non correlata quindi a fonti puntuali quali, per esempio, l’area Carb-Oil, esterna all’area di realizzazione del Nuovo Parcheggio Multipiano, dal momento che i punti di prelievo più vicini non denunciano alcun incremento della concentrazione a ridosso di tale area.

CONSIDERATO e VALUTATO che

-La Relazione PUTRS fornisce elementi sufficienti a garantire che, sul totale di circa 11.000 m³ di terre derivanti dagli scavi, allo stato attuale della caratterizzazione circa 1.000 m³ delle terre prodotte dagli scavi (i volumi effettivi sono indicati nella tabella seguente tratta dal PUTRS) saranno gestite come sottoprodotti e utilizzate per le attività di rimodellamento all’interno dell’ex Cava Olmi, sistemazione disposta dalla prescrizione n. C 7.9 della Regione Emilia Romagna impartita dal decreto di VIA n. 29/2013;

- circa 2.500 m³ saranno riutilizzati nello stesso sito di produzione, ex art. 185 D. Lgs. 152/06 e s.mm.ii.;

-circa 7.500 m³ saranno gestiti come rifiuti per via della tipologia e, per circa due terzi di tale volume, in quanto in eccesso rispetto alle possibilità di riutilizzo nello stesso sito di produzione, peraltro non conferibili all'ex cava Olmi per via del superamento delle CSC per il parametro "Idrocarburi C12-40".

Tabella 7 – Scenario di gestione dei materiali da scavo

PIANO DEGLI SCENARI DI GESTIONE DEI MATERIALI DA SCAVO IN RELAZIONE ALLE ESIGENZE DEL PROGETTO				
LAVORAZIONE DI PRODUZIONE Mds	VOLUME PRODOTTO (mc)	POSSIBILE UTILIZZO NEL PROGETTO del Mds	SCENARIO DI GESTIONE	VOLUMI PER GESTIONE (mc)
FRESATURA	1.503	Non previsto	Rifiuto: CER 17.03.01* - 17.03.02 (Smaltimento a Discarica / Centro di Recupero)	1.503
SCARIFICA	632	Non previsto	Rifiuto: CER 17.03.01* - 17.03.02 (Smaltimento a Discarica / Centro di Recupero)	632
SCAVO PLATEE	7.567	Parziale riutilizzo in sito per riinterro fondazioni	a) Riutilizzo in sito ex art. 185 d.lgs. 152/06	2.359
			b) Utilizzo su altro sito per il materiale eccedente "a" (rimodellazione Cava Olmi)	0 (CSC non compatibile)
			c) Gestione come rifiuto per il materiale eccedente "a+b" CER 17.05.04 (Conferimento a Centro di Recupero)	5.208
SCAVO PALI	987	Non previsto	b) Utilizzo su altro sito (rimodellazione Cava Olmi)	987
			c) Gestione come rifiuto per il materiale eccedente "b" (Smaltimento a Discarica / Centro di Recupero)	eventuale
SCAVO AIUOLE ESISTENTI	369	Parziale riutilizzo in sito per opere a verde	Riutilizzo in sito ex art. 185 d.lgs. 152/06	130
			Gestione come rifiuto per il materiale eccedente (Smaltimento a Discarica / Centro di Recupero)	239

- Sia la relazione PUTRS sia l'Allegato 1 alla relazione medesima indicano che le risultanze stratigrafiche evidenziano spessori significativi di terreni di riporto per i quali non è specificata la percentuale in peso dei materiali antropici ivi contenuti, ma che a fronte della stima approssimativa che sarebbe stata possibile attraverso le carote dei sondaggi eseguiti, una più attendibile quantificazione potrà essere eseguita con la metodologia di cui all'Allegato 10 anche con campionamento in corso d'opera secondo le procedure di cui all'Allegato 9 del DPR 120/2017.

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alla prescrizione n. A2 del decreto di compatibilità ambientale n. 29 del 25.02.2013 relativamente al progetto "Nuovo Parcheggio Multipiano Est" afferente al progetto Aeroporto di Bologna - Masterplan 2009-2023, da realizzarsi nel Comune di Bologna (BO): **la prescrizione n. A2 è da ritenersi ottemperata.**

Per la fase successiva si formulano le seguenti condizioni:

Condizione ambientale n.1

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase della progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà aggiornare il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, al fine di incrementare, se possibile, l'ammontare dei sottoprodotti anche ai fini del rimodellamento della cava Olmi, alla luce degli esiti:</p> <p>a) di ulteriori campionamenti e analisi integrati dai test di cessione sulle acque sotterranee, eseguiti sui terreni di riporto e comunque almeno fino a 2,50 m di profondità dal p.c.,</p> <p>b) della quantificazione dei materiali di origine antropica nei terreni di riporto, che dovrà essere eseguita con la metodologia di cui all'Allegato 10 anche con campionamento in corso d'opera secondo le procedure di cui all'Allegato 9 del DPR 120/17.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio della attività di cantierizzazione
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPAER
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico, Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente deve rendere gli interventi di ritombamento della cava Olmi finalizzati all'utilizzo delle terre da scavo come sottoprodotti e alla sistemazione della cava medesima, quest'ultima disposta dalla prescrizione n. C 7.9 della Regione Emilia Romagna impartita dal decreto di VIA n. 29/2013:</p> <p>a) compatibili con le prescrizioni regionali n. C 7.4 e C 7.6 nello stesso decreto, secondo le quali il recapito finale delle acque ivi indicate dovrà essere la rete idrica interna che confluisce nella cava medesima, e con la prescrizione C 7.10 relativa all'eventuale approvvigionamento idrico dai pozzi all'interno della cava stessa,</p> <p>b) eseguiti in coerenza con gli analoghi interventi previsti in ottemperanza alla prescrizione A2 per gli altri interventi, autorizzati con il decreto VIA n. 29/2013, presentati per stralci ai fini della verifica d'ottemperanza alla prescrizione medesima.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPAER