



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. 139 del 21 dicembre 2020

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Aeroporto di Bologna nuovo Masterplan 2009-2023 - Prescrizioni: A.5, C.6.4, C.6.8 del Decreto VIA n.29 del 25/02/2013</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 4391</p> <p>Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030 - Prescrizioni: 1. a), 1. b), 2 del Provvedimento Direttoriale n°434 del 26/11/2018</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 5125</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile</p>

La 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. (d’ora innanzi D. Lgs. 152/06) e 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 (d’ora innanzi MATTM) del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità 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 di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze 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 (d’ora innanzi Ministro dell’Ambiente) 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 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), con nota prot.n.0146518-P del 23/12/2019 ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza per l’Aeroporto di Bologna relativamente:
 - o alle condizioni ambientali n. 1 e n.2 del Provvedimento Direttoriale n.434 del 26/11/2018 (d’ora innanzi ‘provvedimento Direttoriale n. 434/2018’) relativi al progetto Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030;
 - o alle prescrizioni A.5, C.6.4 e C.6.8 del Decreto VIA n.29 del 25/02/2013 (d’ora innanzi decreto VIA n. 29/2013’) relativi al progetto Aeroporto di Bologna nuovo Masterplan 2009-2023;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/7201 in data 05/02/2020;
- la Divisione con nota prot.n. MATTM/11362 del 18/02/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/590 in data 25/02/2020 ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica di verifica di ottemperanza alla prescrizione n. A.5 (istruttoria identificata con l’ID_VIP 4391) e ha trasmesso la domanda sopraccitata e la documentazione allegata; con tale nota la Divisione comunicava che, al fine di concludere il procedimento nei tempi stabiliti dall’art. 28 del D. Lgs. 152/2006 rimaneva in attesa del contributo

della Regione Emilia Romagna, dell'ARPA Emilia Romagna, del Comune di Bologna e del Comune di Calderara di Reno, enti coinvolti nelle verifiche di ottemperanza alla prescrizione A.5;

- la Divisione con nota prot.n. MATTM/11371 del 18/02/2020, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA/516 in data 19/02/2020 ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n.1 e n.2 (istruttoria identificata con l'ID_VIP 5125) e ha trasmesso la domanda sopraccitata e la documentazione allegata; con tale nota la Divisione comunicava che, al fine di concludere il procedimento nei tempi stabiliti dall'art. 28 del D. Lgs. n. 152/2006, rimaneva in attesa del contributo della Regione Emilia Romagna, dell'ARPA Emilia Romagna, del Comune di Bologna e del Comune di Calderara di Reno, enti coinvolti nelle verifiche di ottemperanza alle condizioni ambientali in argomento;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il 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;
- il progetto relativo al decreto VIA n. 29/2013 prevede la realizzazione di specifici interventi di sistema proposti nel Master Plan sulla base delle previsioni di traffico agli orizzonti 2013, 2018 e 2023, quali:
 - o definizione del nuovo sistema Airside,
 - o definizione della nuova Area Terminal con particolare riferimento all'Aerostazione passeggeri,
 - o definizione della nuova configurazione della viabilità Landside,
 - o definizione del nuovo assetto dei mezzi di rampa,
 - o definizione del nuovo assetto dell'area Ovest,
 - o definizione del nuovo assetto dell'area Nord,
 - o definizione del nuovo assetto dell'area Est,
 - o definizione del nuovo sistema delle Centrali tecnologiche,
 - o definizione dell'intero sistema delle Reti impiantistiche, idriche, fognarie, ecc.,
 - o interventi significativi di adeguamento delle sezioni pavimentate e di nuova distribuzione dei raccordi della via di rullaggio e delle bretelle di collegamento con la pista di volo,
 - o aumento delle superfici adibite a piazzali di sosta,
 - o potenziamento graduale del sistema terminal con ampliamenti e riconfigurazione funzionale dell'attuale aerostazione. Successivamente, realizzazione di una nuova Aerostazione, di superficie complessiva dell'aerostazione, calcolata utilizzando il fattore standard europeo di 60.000 m², così distribuiti:
 - m² 20.000 per "quota Arrivi",
 - m² 30.000 per "quota Partenze",
 - m² 10.000 per "quota Uffici",
 - o realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano avente superficie di circa 11.000 m² a livello, con realizzazione della stazione di arrivo della linea del People Mover, il nuovo sistema di connessione con la Stazione F.S.,
 - o realizzazione di un'area cargo, che includerà una aerostazione Cargo.

- con il provvedimento direttoriale n. 434/2018 è stata determinata l'esclusione da procedura di VIA per il progetto di aggiornamento del Masterplan 2016-2030 dell'Aeroporto "G. Marconi" di Bologna, a condizione che fosse ottemperata una serie di condizioni ambientali;
- l'aggiornamento al "Master Plan 2009-2023" si è reso necessario alla luce del notevole cambiamento, rispetto al 2009, del tipo di traffico presente nell'Aeroporto di Bologna, rendendo le infrastrutture previste non più adatte e sostenibili, sia per le esigenze attuali sia future, atteso che gli orizzonti temporali di crescita previsti nel Masterplan 2009-2023 devono essere posticipati temporalmente, a causa di un evidente cambiamento del trend legato alla diversa tipologia di traffico ed anche alla congiuntura economica;
- il Masterplan 2016-2030 pone la necessità di modificare il Masterplan vigente con gli obiettivi di:
 - o migliorare l'efficienza del layout aeroportuale, massimizzando l'utilizzo delle infrastrutture esistenti ed espandendo la capacità con interventi puntuali mirati che rendano possibile ottenere la capacità necessaria al 2030 lato terminal senza la costruzione del nuovo terminal ovest;
 - o razionalizzare il sistema infrastrutturale a servizio dell'Aeroporto, in particolare dei parcheggi all'utenza e della viabilità a loro servizio, con la separazione dei flussi in ingresso e in uscita;
 - o migliorare la ricettività del sistema aeroportuale con la realizzazione di una struttura alberghiera;
- le opere previste nel Masterplan 2016-2030 attengono alle tipologie "ampliamento aerostazione", "sistemazioni landside" e "sistemazioni airside";
- l'art. 2 di ciascuno dei decreti citati specifica le verifiche di ottemperanza delle prescrizioni, con indicazione degli enti vigilanti e degli eventuali enti coinvolti;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alle prescrizioni di competenza del MATTM così come disposto dalla Divisione con le note sopracitate prot.n. MATTM8590 e MATTM/516 del 18/02/2020:
 - Monitoraggio acustico di ricettori nell'intorno aeroportuale- Rev.1 ALL.1 del 06/12/2019,
 - Indagini Report di misura ALL.2 del 17/07/2019,
 - Piano monitoraggio acustico_rev2 ALL.3 del 15/02/2019,
 - Verbale approvazione Piano di Monitoraggio Acustico nota prot DVA/2020/83484 del 14/02/2019.
- per le verifiche di ottemperanze in questione si tiene conto inoltre che:
 - o con nota della Divisione prot. MATTM/30764 del 30/04/2020, pervenuta alla CTVIA con prot.n. CTVA/1182 del 15/05/2020 è stata trasmessa la documentazione con cui il Comune di Bologna ha inviato il proprio parere, relativamente alla verifica di ottemperanza, alla Regione Emilia-Romagna in data 14/01/2020 (PG 17413/2020) e con prot. MATTM/19866 del 16/03/2020 al MATTM, quale contributo per la verifica di ottemperanza della Regione;
 - o con nota acquisita con prot.n. MATTM/48282 del 24/06/2020 l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente dell'Emilia Romagna (di seguito ARPAE) ha fornito il contributo tecnico richiesto dal MATTM con la nota prot.n. MATTM/11371 del 18/02/2020;
 - o con verbale protocollo PG81520 del 20/02/2019, pervenuto con nota prot.n. DVA/83484 del 14/02/2019, il Comune di Bologna rendeva noti gli esiti della riunione del 14/02/2019 del Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale, che forniva condivisione dei contenuti del Piano di Monitoraggio Acustico con quattro prescrizioni integrative al piano stesso:
 - dovrà essere specificata la durata delle misure acustiche che, nel corso dell'incontro, è stata concordata in sette giorni consecutivi per ogni punto di misura;

- dovrà essere precisata graficamente la posizione del ricettore numero 74 riferito alla struttura sanitaria “Villa Erbosa”;
- la localizzazione dei due ricettori di Lippo di Calderara di Reno presso i quali saranno effettuate le misure interne verranno definite congiuntamente con il Comune di Calderara di Reno;
- dovrà essere indicato come ricettore da monitorare anche la scuola materna presente presso Lippo di Calderara di Reno.

Per quanto riguarda la prescrizione n. A 5

RILEVATO che:

- la prescrizione A.5 del decreto VIA n. 29/2013 oggetto della verifica d’ottemperanza in capo al MATTM di cui al procedimento ID_VIP 4391, dispone che:

“Dovrà essere condotto, concordato e definito con ARPA della Regione Emilia Romagna un monitoraggio esterno ed interno a tutti quei fabbricati residenziali più prossimi alla pista della frazione di Lippo che ancora segnalano un livello di inquinamento acustico superiore ai valori LVA previsti dalla Zonizzazione acustica. Il monitoraggio dovrà essere attuato secondo i criteri e la strumentazione prevista dalla norma rilevando oltre che il LVAj anche il SEL (Sound Exposure Level o Single Event Level) il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l’aereo. Qualora i livelli di inquinamento acustico si rilevassero superiori a quelli massimi previsti dalla normativa e/o comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere, oltre a quanto prescritto dalla Regione ER al punto 6 della DGR n. 1402 del 1/10/2012, l’installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell’indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 05/12/1997, nel rispetto architettonico delle facciate. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termo-igrometrico e del comfort ambientale, attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento. In accordo con i Comuni interessati e con la Regione, il Proponente dovrà valutare l’impatto acustico delle attività dell’aeroporto all’esterno dell’intorno aeroportuale, verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3 comma 2, il rispetto dei limiti assoluti di immissione nonché l’opportunità di eventuali misure di mitigazione”;

Per quanto riguarda le condizioni ambientali n.1 e n.2

RILEVATO che:

- le Condizioni ambientali n. 1 e n. 2 del provvedimento Direttoriale n. 434/2018 oggetto della verifica d’ottemperanza di cui al procedimento ID_VIP 5125, dispongono che:

*Condizione ambientale n° 1 – “Al fine di garantire il pieno rispetto dei limiti acustici previsti a livello territoriale, il proponente è tenuto a definire ed a condurre – in accordo con ARPA Emilia Romagna – un **monitoraggio esterno ed interno ai fabbricati residenziali più prossimi alla pista della frazione di Lippo** e rilevando oltre che il LVAj anche il LEQ. **I risultati del monitoraggio devono essere inoltrati al MATTM per ogni valutazione relativa all’opportunità delle misure di mitigazione, anche sui ricettori puntuali”;***

Condizione ambientale n° 2 – “In accordo con i Comuni interessati e con la Regione, il proponente dovrà valutare l’impatto acustico delle attività dell’aeroporto all’esterno dell’intorno aeroportuale verificando, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3 comma 2, il rispetto dei limiti assoluti di immissione nonché l’opportunità di eventuali misure di mitigazione”.

RILEVATO inoltre che:

- il Piano di monitoraggio acustico proposto dalla società di gestione Aeroporto di Bologna (nel seguito AdB) ed approvato dal Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale con verbale protocollato PG81520 del 20/02/2019 dal Comune di Bologna, prevede l'effettuazione di misure acustiche della durata di una settimana continuativa presso le seguenti scuole collocate in classe I della zonizzazione acustica comunale ed esterne all'intorno aeroportuale:
 - ricettore 71, Asilo nido Elefantino Blu, via della Beverara n. 58/12;
 - ricettore 53, Scuola media Acri, via Barbieri n. 5;
 - ricettore 55, Scuola elementare Casaralta, via Lombardi n. 40;
 - ricettore 58, Asilo nido Grosso, via Erbosa n. 22;
 - ricettore 58, Scuola primaria Grosso, via Cristoforo da Bologna n. 29;
 - ricettore 63, Scuola Croce Coperta, via Marziale n. 12;
 - ricettore 65, Scuola dell'infanzia Bolzani, via Flora n. 3;
 - ricettore 65, Scuola dell'infanzia Flora, via Flora n. 7;
 - ricettore 69, Scuola dell'infanzia Patini, Via Cignani n. 31;
 - ricettore 70, Scuola media Testoni, via Di Vincenzo n. 55;
 - ricettore 62, Istituto tecnico Aldini Valeriani, via Bassanelli n. 11;
 - ricettore 74, Villa Erbosa, via dell'Arcoveggio n. 50/2;

e all'interno dei due immobili ricettori residenziali, entrambi collocati all'interno della zonizzazione acustica aeroportuale:

- via Surrogazione n. 68;
- via Surrogazione n. 82,
- per l'Istituto tecnico Aldini Valeriani e la struttura sanitaria Villa Erbosa, stante l'estensione degli edifici e la loro esposizione a numerose sorgenti infrastrutturali, oltre alle misure fonometriche, al fine di consentire una lettura più precisa dei contributi indotti dalle diverse tipologie di infrastrutture sulle singole facciate degli edifici, il piano di monitoraggio acustico condiviso prevedeva l'utilizzo di un modello di calcolo previsionale, ma per esso sono state effettuate le sole misurazioni fonometriche;
- il Piano di monitoraggio acustico approvato dal Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale per la frazione di Lippo di Calderara di Reno ed in riferimento alla prescrizione A.5 decreto VIA n. 29/2013 e alla condizione ambientale n. 1 del provvedimento Direttoriale n. 434/2018, prevede che *“Le misure acustiche saranno svolte tenendo conto che:*
 - *la zona è interna alla Zonizzazione acustica aeroportuale, ove quindi valgono i limiti di rumorosità definiti dal DM 31/10/1997 espressi in termini di LVA;*
 - *presso la zona di analisi è presente una centralina acustica fissa del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale (posizione indicata in figura seguente che dal 2001 registra in continuo i livelli di rumorosità di origine aeroportuale rendendo dunque possibile il calcolo del LVA secondo i criteri previsti dalla norma, così come indicato dalle prescrizioni di riferimento. Pertanto, per quanto riguarda il monitoraggio esterno, saranno assunti i dati della suddetta centralina acustica fissa, senza dunque svolgere ulteriori misure esterne;*

- *il monitoraggio interno sarà svolto presso due ricettori residenziali di Lippo di Calderara di Reno da individuarsi in una successiva fase congiuntamente con la amministrazione comunale di riferimento;*
- *In ogni caso le misure acustiche avranno durata almeno di 7 giorni consecutivi e saranno svolte posizionando un fonometro per il rilevamento del livello di rumore Leq diurno e Leq notturno, in un periodo di maggiore operatività aeroportuale. Come peraltro evidenziato dalle stesse prescrizioni, trattandosi di valori non confrontabili con gli indici di zonizzazione acustica aeroportuale, gli esiti del monitoraggio saranno trasmessi alla Autorità competente per successive valutazioni. Le misure interne ai ricettori saranno svolte da ARPAE nell'ambito di specifica convenzione che sottoscritta con AdB”;*
- i monitoraggi, come condiviso dal Gruppo tecnico, sono avvenuti nel mese di luglio, in quanto statisticamente si verifica il maggior numero di movimenti aerei e inoltre, tenuto conto che i ricettori da monitorare constano in strutture scolastiche, tale periodo presentava il vantaggio di poter acquisire campioni prevalentemente scevri di rumore antropico che, nelle strutture scolastiche degli ordini minori, può essere particolarmente elevato e tale da interferire con l'obiettivo dei monitoraggi;
- l'ARPAE, nel contributo tecnico richiesto dal MATTM e pervenuto con prot. MATTM_48282 del 24/06/2020, ha evidenziato che:
 - *“Il rapporto del monitoraggio acustico presentato da ENAC al MATTM risponde parzialmente a quanto contenuto nella proposta di Piano condivisa con il Gruppo tecnico, poiché non sono state elaborate le simulazioni acustiche presso l'Istituto tecnico Aldini Valeriani e la struttura sanitaria Villa Erbosa”;*
 - *“I livelli di rumore esterni alle abitazioni di Lippo non sono stati valutati per mezzo della centralina n. 4 del sistema di monitoraggio aeroportuale, così come concordato, i cui dati non sono stati riportati nella relazione tecnica e nemmeno sono stati valutati in parallelo ai dati acquisiti all'interno delle abitazioni”;*
 - *“i livelli misurati non sono stati confrontati con quelli simulati nell'ambito della procedura di VIA, in modo da verificarne la rispondenza (utile per valutare l'estensione del monitoraggio ad ulteriori ricettori, qualora si rilevasse una significativa sottostima delle simulazioni)”;*
 - *“Nella relazione tecnica, infine, non sono riportate tutte le informazioni che si ritengono necessarie per valutare in modo più chiaro ed approfondito le ricadute della sorgente aeroportuale sul territorio”;*
 - *“alcune postazioni di misura sono state collocate in punti diversi rispetto a quanto descritto nella proposta di Piano e a concordato nell'ambito dei sopralluoghi tecnici condotti con Comune di Bologna, Arpa e AdB”;*
- a causa delle costanti condizioni meteorologiche di sole ed elevate temperature, nella campagna di misura di alcune postazioni dei plessi scolastici, si è riscontrata la presenza continua, durante il periodo di riferimento diurno, del frinío di cicale. Questo ha reso necessario un intervento di “taglio” delle frequenze per le bande in terzi d'ottava tra 4000 a 6300 Hz, al fine di ottenere un livello sonoro ambientale depurato dalla tipica sorgente estiva e quindi maggiormente rappresentativo della media del restante periodo dell'anno. Il mascheramento con il taglio in frequenza è stato effettuato sullo spettro in frequenza su short Leq di 1 secondo mediando i livelli tra le bande di 1/3 di ottava di 3150 Hz e 8000 Hz. Il mascheramento delle cicale consente di ottenere un livello sonoro ambientale diurno inferiore anche di 10 dB rispetto a quello non depurato.

VALUTATO e VERIFICATO che

- lo Studio acustico e le relazioni di misura sono stati redatti, come previsto dal comma 6 dell'articolo 2, della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, dall'Ing. Diletta Venturoli Pinardi Tecnico competente in acustica ambientale n. 5484 dell'elenco nazionale dei Tecnici Competenti in

acustica (ENTECA) e sono stati verificati dall'Ing. Flavio Pinardi tecnico competente in acustica ambientale n. 5313 dell'elenco nazionale dei Tecnici Competenti in acustica;

- le rilevazioni fonometriche sono state eseguite con strumentazione certificata e conforme a quanto prescritto dal decreto del Ministro dell'ambiente 16 Marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico". Durante i rilievi acustici è stato effettuato il controllo delle condizioni meteorologiche, attraverso centraline meteo delle quali sono riportate nei rapporti di monitoraggio i resoconti delle informazioni rilevate al fine della verifica della corretta applicazione del predetto decreto. Le misure effettuate sono quindi corrette ed in linea con quanto disposto dal decreto del Ministro dell'ambiente 16 marzo 1998;
- la verifica di ottemperanza posta all'attenzione del MATTM e sul quale è stata espressa la procedibilità da parte della CTAVIA dalla Direzione con le note acquisite dalla CTVIA con prot. CTVA_590 del 25/02/2020 e con prot. CTVA_516 del 19/02/2020 è relativa alla sola prescrizione A.5 del decreto VIA n. 29/2013 e alle condizioni ambientali n. 1 e n. 2 del provvedimento Direttoriale n. 434/2018;
- in relazione al ricettore di via Surrogazione n. 68, collocato all'interno dell'intorno aeroportuale, come definito dal decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1998, e che quindi risulta essere fabbricato residenziale più prossimo alla pista e soggetto alla prescrizione A.5 del decreto VIA n. 29/2013 e alla condizione ambientale n. 1 del provvedimento Direttoriale n. 434/2018, per il quale sono state effettuate misure fonometriche, da parte dell'ARPAE per conto del gestore aeroportuale, di durata settimanale con inizio 17/ 07/2019 - Ore 00:00 e come stabilito dal Piano di monitoraggio acustico. La misurazione è stata effettuata all'interno dell'edificio al primo piano, in una stanza adibita a camera da letto non arredata. L'immobile risulta disabitato e senza porte interne in ambiente interno dell'edificio. Per tale ricettore il livello sonoro equivalente diurno, relativo a tutte le sorgenti sonore presenti, compresa quella aeroportuale, varia tra 38.3 dB(A) e 46.4 dB(A). Il contributo acustico dei sorvoli aerei è stato valutato solamente il sabato e la domenica. Il Leq della sorgente aeroportuale è pari circa a 34.8 dB(A) sabato 20/07/2019 e 41.2 dB(A) venerdì 19/07/2019. Il livello sonoro equivalente notturno varia tra 32.1 dB(A) e 41.7 dB(A), con un contributo della sola sorgente aeroportuale nel week end pari a 30.1 dB(A) e 33.7 dB(A);
- per il ricettore di via Surrogazione n. 82, collocato nella fascia di pertinenza A della zonizzazione aeroportuale e che quindi soggetto alla prescrizione A.5 del decreto VIA n. 29/2013 e alla condizione ambientale n. 1 del provvedimento Direttoriale n. 434/2018, sono state effettuate misure fonometriche, da parte dell'ARPAE come stabilito dal Piano di monitoraggio acustico, di durata settimanale con inizio 17/ 07/2019 - Ore 00:00. Il punto di misura è ubicato presso un edificio residenziale di due piani fuori terra. La postazione fonometrica è stata installata all'interno dell'edificio al primo piano, in una stanza adibita a soggiorno. L'immobile risulta abitato, ma momentaneamente libero nelle ore giornaliere tra le 9:00 e le 18:30 e in tutto il week-end (rientro domenica alle 21:30). Per tale ricettore il livello sonoro equivalente diurno varia tra 30.8 dB(A) (nel week-end ad immobile senza proprietari) e 60.1 dB(A) (presenza dei proprietari all'interno dell'immobile). Il contributo acustico dei sorvoli aerei è stato valutato solamente il sabato e domenica in quanto i proprietari risultavano assenti dall'immobile. Il Leq della sorgente aeroportuale è pari circa a 28 dB(A) sabato 20/07/2019 e 35.7 dB(A) domenica 21/07/2019. Il livello sonoro equivalente notturno varia tra 26.9 dB(A) (nel week-end ad immobile senza proprietari) e 53.2 dB(A) (presenza dei proprietari all'interno dell'immobile), con un contributo della sola sorgente aeroportuale pari a 21.9 dB(A).
- per il ricettore di via Surrogazione n. 68 e il ricettore di via Surrogazione n. 82 la documentazione presentata non contiene le misurazioni fonometriche in ambiente esterno derivate dalle centraline (centralina n.4 come indicato da ARPAE) del sistema di monitoraggio acustico gestito da AdB ed eseguite con determinazione del Livello di valutazione del rumore aeroportuale (Lva) ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1998, secondo quanto previsto dal Piano di monitoraggio acustico approvato dal Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale. Tale dato è sicuramente rilevato dal predetto sistema di monitoraggio, in quanto obbligatorio ai sensi della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447 e del decreto del Ministro dell'ambiente

20 maggio 1999 “Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico” e controllato e verificato dall’ARPAE nell’ambito delle relazioni semestrali e del ruolo attribuito ai sensi dell’articolo 2, comma 5 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496 “Regolamento recante norme per la riduzione dell’inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili”;

- in relazione alla prescrizione ed alle condizioni ambientali indagate, ARPAE, nel contributo tecnico richiesto dal MATTM e pervenuto con nota acquisita con prot. MATTM_48282 del 24/06/2020, esprime “Il monitoraggio presentato da AdB non risponde compiutamente a quanto concordato con il Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale, in sintesi:
 - o alcune postazioni di misura sono state collocate in punti diversi rispetto a quanto descritto nella proposta di Piano e a concordato nell’ambito dei sopralluoghi tecnici condotti con Comune di Bologna, Arpae e AdB,
 - o non sono stati eseguiti gli approfondimenti tramite modello predittivo per l’Istituto tecnico Aldini Valeriani (ricettore 62) e la struttura Villa Erbosa (ricettore 74),
 - o non sono stati riportati i livelli registrati dalla centralina fissa n.4 assunta in sostituzione dei monitoraggi esterni presso la frazione di Lippo di Calderara, pertanto i livelli registrati all’interno delle abitazioni risultano parziali.

Nella relazione tecnica, infine, non sono riportate tutte le informazioni che si ritengono necessarie per valutare in modo più chiaro ed approfondito le ricadute della sorgente aeroportuale sul territorio. È pertanto necessario integrare la documentazione con quanto sopra evidenziato.

Dai dati di rumore riportati nella relazione tecnica di monitoraggio emerge che la situazione di criticità non è limitata ai 3 ricettori individuati da AdB, costituiti dai ricettori presso i quali è stato rilevato che la sorgente aeroportuale è dominante sulle rimanenti sorgenti infrastrutturali: Scuola primaria Grosso (ricettore 58), Scuola elementare Croce Coperta (ricettore 63) e Scuola dell’infanzia Bolzani (ricettore 65)”.

Anche concentrandosi solo sui valori medi settimanali, infatti, vi sono ulteriori ricettori in cui il rumore aeroportuale, seppure inferiore alle altre sorgenti (prevalentemente il traffico veicolare), è comunque superiore ai limiti di I classe ed il suo contributo energetico è tale da incrementare il rumore di 1÷2 dBA diurni (quindi aumentando la criticità dell’area):

- o Asilo nido Grosso (ricettore 58), in cui si passa da 57,5 dBA (in assenza del rumore aereo) a 59,5 dBA diurni (con rumore aereo);
- o Scuola dell’infanzia Flora (ricettore 65), in cui si passa da 59,0 a 60,0 dBA diurni;
- o Scuola dell’infanzia Patini (ricettore 69), in cui si passa da 56,5 a 57,5 dBA diurni;
- o Asilo nido Elefantino Blu (ricettore 71), da 58,0 a 59,5 dBA diurni;
- o Istituto tecnico Aldini Valeriani (ricettore 62), da 58,0 a 59,5 dBA diurni;
- o Villa Erbosa (ricettore 74), da 62,5 a 63,5 dBA diurni.

Prendendo a riferimento i livelli giornalieri, come evidenziato nelle tabelle riportate nella presente istruttoria, in alcune giornate si può constatare che la sorgente aeroportuale comporta dei peggioramenti più alti, e ciò in dipendenza sia del numero di eventi aerei, sia della tipologia prevalente di movimenti (decolli o atterraggi).

Tenuto conto di quanto sopra, è necessario individuare un percorso per condividere, tra tutti gli Enti coinvolti e AdB, gli interventi di mitigazione per tutti i ricettori impattati dal rumore aeroportuale, ovviamente in modo proporzionato al contributo indotto dalle specifiche sorgenti infrastrutturali.

- nel parere espresso dal Comune di Bologna relativamente alla verifica di ottemperanza, pervenuto alla CTVA con prot. CTVA_1182 del 5/05/2020, quale contributo per la verifica di ottemperanza della Regione, si rileva che è stata dato riscontro alle sole prescrizioni in capo alla Regione,

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 alle Condizioni ambientali n. 1 e n. 2 del provvedimento Direttoriale n. 434 del 26/11/2018 relativo al progetto *Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030* ed alla prescrizione A.5 del Decreto VIA n.29 del 25/02/2013 relativo al progetto *Aeroporto di Bologna nuovo Masterplan 2009-2023*, le seguenti condizioni ambientali e prescrizioni:

- **la prescrizione A.5 del Decreto VIA n. 29 del 25/02/2013 e le condizione ambientale n. 1 del Provvedimento Direttoriale n. 434 del 26/11/2018 sono da ritenersi parzialmente ottemperate**, in quanto nella documentazione fornita da AdB non sono stati presentati i dati relativi alle misure in ambiente esterno degli edifici monitorati (via della Surrogazione 68 e 82) all'interno della zonizzazione aeroportuale e riferiti alla centralina n. 4, come previsto dalle prescrizioni stesse e dal Piano di monitoraggio approvato dal Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale. Fatti salvi gli adempimenti derivanti dal rispetto dei limiti stabiliti dalla zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1998 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" e le prescrizioni previste dall'articolo 10, commi 5, 5 bis e 5 ter della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di piani di contenimento ed abbattimento del rumore, occorrerà pertanto completare l'ottemperanza al quadro prescrittivo con le rilevazioni della centralina n.4, comprensive delle correlazioni con gli eventi aeroportuali, per il periodo corrispondente a quello delle misure all'interno dei ricettori (settimana dal 17/07/2019), al fine di consentire al Ministero le valutazioni relative all'opportunità delle misure di mitigazione, anche sui ricettori puntuali;
- **la condizione ambientale n. 2 del provvedimento Direttoriale n. 434 del 26/11/2018 è da ritenersi parzialmente ottemperata**, in quanto, rilevato il superamento dei valori limite relativi alla classe I della zonizzazione comunale di alcuni ricettori, non sono state indicate le misure di mitigazione che il gestore AdB intende operare per il rientro a norma. Inoltre, come evidenziato dall'ARPAE, i dati di rumore riportati nella relazione tecnica di monitoraggio evidenziano che la situazione di criticità non è limitata ai soli tre ricettori individuati da AdB, ma che ci sono superamenti dei livelli sonori a causa anche del solo rumore aeroportuale per altri ricettori sensibili monitorati. Fatti salvi gli adempimenti derivanti dal rispetto dei valori limite stabiliti dalla zonizzazione acustica comunale ai sensi della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447 e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e dei limiti stabiliti per il Livello di valutazione aeroportuale all'esterno dell'intorno aeroportuale (Lva) dal decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1998 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" e le prescrizioni previste dall'articolo 7 comma 1 e dall'articolo 10, commi 5, 5 bis e 5 ter, della stessa legge quadro sull'inquinamento acustico, in materia rispettivamente di piani di risanamento acustico comunali e di piani di contenimento ed abbattimento del rumore, occorrerà pertanto che il gestore indichi le misure di mitigazione che intende adottare estendendole anche agli altri plessi scolastici in cui il contributo del rumore aeroportuale concorre al superamento dei valori limite della classe I. Tale azione dovrà essere perpetrata individuando un percorso programmatico e condiviso tra tutti gli Enti coinvolti e AdB per la definizione degli interventi di mitigazione da porre in essere per tutti i ricettori impattati dal rumore aeroportuale.