



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 205 del 15 marzo 2021

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030. Decreto di esclusione dalla VIA n. 434 del 26/11/2018. Verifica di ottemperanza condizione ambientale n. 5.</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 5871</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">ENAC</p>

La Sottocommissione VIA

RICORDATA 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. n. 152/2006) 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 L. 17 luglio 2020, n. 77;
- 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;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

PREMESSO che:

- la Società ENAC in data 18/02/2021 con nota 18728 ha presentato, ai sensi dell’art. 28 del D. Lgs. n. 152/2006, domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza condizione ambientale n. 5 impartita con il decreto n. 434 del 26/11/2018 con il provvedimento di esclusione da procedura alla VIA per il progetto “Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030” da realizzarsi nel Comune di Bologna;
- 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/18766 in data 23/02/2021;
- la Divisione con nota prot. N. MATTM/20464 del 26/02//2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/979 del 26/02/2021 ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica e ha trasmesso, per l’ottemperanza alla condizione ambientale n. 5, la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il decreto di compatibilità ambientale D. M. n. 29 del 25/02/2013 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 prescrizioni;

- in data 15/11/2017 con nota prot.n.115529 ENAC ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n.1 52/2006 per l'intervento “*Master Plan Aeroportuale - aggiornamento 2016-2030*” dell'Aeroporto di Bologna;
- la necessità di aggiornare il Masterplan vigente 2009-2023 è stata motivata principalmente dal fatto che gli orizzonti temporali di crescita previsti nel Masterplan 2009-2023 devono essere posticipati temporalmente, a causa di un evidente cambiamento del trend legato alla diversa tipologia di traffico ed anche alla congiuntura economica;
- in data 26/11/2018 con la Determinazione Direttoriale prot. n. DVA/Decreti/434 il progetto “*Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030*” è stato escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale nel rispetto delle prescrizioni di cui all'art.1 della stessa determinazione;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alla prescrizione n. 5 di competenza del MATTM così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata nota prot. N. MATTM/20464 del 26/02//2021;

- Attività di ricerca inerente lo studio di scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei per l'aeroporto G. Marconi di Bologna (rif. Masterplan 2016-2030) – Valutazione del rischio d'area e verifica di accettabilità.

Per quanto riguarda la prescrizione n. 5

RILEVATO che:

- la prescrizione n. 5 riporta:

- *“Il proponente dovrà presentare uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei. Tale studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incedenti aerei mediante modelli di calcolo. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti, con stima dei danni materiali attesi nelle varie Zone di rischio, nell'area ad alta tutela, nell'area interna e nell'area intermedia ed esterna. Lo studio dovrà anche individuare le misure, a carico del Proponente, per eliminare o ridurre il danno, misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad 1×10^{-4} in base ai risultati degli scenari probabilistici”;*
- Ambito di applicazione: Altri aspetti
- Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza ANTE OPERAM - fase di allestimento e preparazione del cantiere
- Verifica di ottemperanza: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

l'indice contiene:

- Caratterizzazione territoriale
- La valutazione degli scenari di pericolo per la sicurezza e la salute per il territorio (ambiente e beni) per effetto di un incidente aereo
- Caratterizzazione impianti produttivi a Rischio di Incidente Rilevante (RIR)
- La valutazione del rischio d'area
- Risultati dell'analisi
- Conclusioni
- Bibliografia, Sitografia, Figure e Tabelle.

Le conclusioni dello studio sono:

- le conseguenze attese degli incidenti causati da impatto meccanico, sviluppo compiuto di eventi iniziatori compatibili e potenziali effetti domino, generati dall'esercizio aeronautico (Masterplan 2030) nell'aeroporto di Bologna, sono risultati comparabili per estensione territoriale, e solo in alcuni casi di maggiore severità (avendo cautelativamente considerato le quantità massime sversabili e l'assenza di interventi di mitigazione), rispetto a quanto già previsto nelle analisi di sicurezza disponibili e relative all'esercizio di sistemi complessi insistenti sulla medesima area geografica (infrastrutture di viabilità, impianti industriali e impianti RIR);
- di contro, le probabilità di accadimento degli incidenti associabili al traffico aereo, tenuto conto dei movimenti effettuati sulla pista RWY 12/30, sono risultate nettamente inferiori (mediamente di 2-3 ordini di grandezza) rispetto a quelle dell'incidentalità tipica dovuta all'esercizio dei suddetti sistemi complessi, anche nel caso in cui siano state assunte, ove le condizioni specifiche lo consentono, analoghe modalità di rilascio (per quanto specificato, istantaneo per cedimento catastrofico);
- conseguentemente, tali incidenti sono risultati caratterizzati da tempi di ritorno molto più lunghi. In termini comparativi rispetto ai rischi presenti nell'area, tipici dell'attività antropica (impianti industriali, infrastrutture di servizi, ecc.), l'indicatore di rischio ascrivibile alle attività aeroportuali risulta mediamente più basso (a seconda del termine di comparazione, l'effetto indotto dal rischio aeroportuale è di alcuni ordini di grandezza inferiore, come evidenziato nelle trattazioni specifiche – cfr. impianti RIR, Rischio stradale, Rischio ferroviario);
- l'esercizio aeroportuale, pertanto, nella realizzazione dell'adeguamento previsto non implica condizioni critiche, esprimibili sinteticamente in termini di indicatore di rischio totale (residuo), tali da comprometterne la realizzazione, considerate con effetto aggiuntivo migliorativo le condizioni di gestione dell'impianto richiamate nel piano di emergenza aeroportuale e le modalità di intervento previste nella pianificazione territoriale di emergenza;
- la sintesi dei risultati, indicati nella tabella seguente, verifica il criterio soglia ($1.00E-04$) per il Rischio Totale d'Area (RTA), che tiene conto di tutti i contributi della valutazione effettuata, e specifica i tempi di ritorno, distinguendo gli effetti in termini di Rischio Locale Personale (RLP) aeroportuale che rappresenta la probabilità annua di subire gli effetti di un incidente per un soggetto che soggiorni in una particolare area per 24 ore al giorno e per 365 giorni l'anno e il Rischio Totale d'Area che rappresenta il Valore Atteso del Danno compatibile con lo sviluppo completo degli Alberi degli Eventi considerati e, quindi, degli

scenari di fine ramo conseguenti l'evoluzione del flusso del pericolo a partire dagli Eventi Iniziatori costituenti il Gruppo Completo di Eventi Incompatibili ipotizzati per le condizioni di deviazione del sistema rispetto al comportamento atteso;

Sintesi dei risultati della valutazione di rischio (per la sicurezza)

Indicatore di rischio	Valore	Tempo di Ritorno (T_R)	Soglia
Rischio totale d'area	1.51E-06	5.24E+07	1.00E-04
RLP aeroportuale	2.10E-08	4.76E+ 07	

- rispetto alla valutazione dei rischi per la salute umana e per l'ambiente, legati alla produzione del servizio, gli eventi analizzati possono presentare effetti nel breve periodo sulla salute della popolazione che si sostanziano nell'alterazione dei parametri fisico-chimici dell'ambiente causati da un evento eccezionale di natura antropica. La normativa vigente, pur prevedendo un regime di gestione ordinaria sui temi dell'ambiente, non esclude il ricorso a procedure di carattere emergenziale e straordinario qualora si manifesti un pericolo per la salute della popolazione che risiede in un'area soggetta al rischio specifico;
- per quanto concerne le valutazioni di rischio ambientale riguardanti le matrici (sorgenti secondarie) e i relativi meccanismi di trasporto dell'inquinante, nella tabella seguente sono riassunti i risultati di sintesi in termini di Probabilità di impatto e Tempi di ritorno. Il danno conseguente è stato valutato secondo i modelli in uso di valutazione del rischio ambientale che traduce l'impatto dell'inquinante sulla singola matrice in termini opportuni (ad esempio, valore di concentrazione dell'inquinante per la contaminazione del suolo e del sottosuolo);

Sintesi dei risultati della valutazione di rischio ambientale (condizione più gravosa)

Impatto territoriale	Probabilità d'impatto (Pimp)	Tempo di Ritorno (T_R)
Impatto sulle acque artificiali		3.13E+04
Impatto sulla flora e sulla fauna	5.05E-07	1.98E+06
Impatto su paesaggio e beni culturali	2.30E-09	4.35E+08

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il proponente ha presentato uno studio, corredato da modelli di calcolo, riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei;
- la redazione dello studio è stata affidata al Dipartimento di Ingegneria Chimica, Materiali, Ambiente Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale Sapienza - Università di Roma;
- lo studio descrive i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti, ma senza stima dei danni materiali attesi nelle varie Zone di rischio, nell'area ad alta tutela, nell'area interna e nell'area intermedia ed esterna

- lo studio non individua misure a carico del Proponente per eliminare o ridurre il danno, le misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad 1×10^{-4} in base ai risultati degli scenari probabilistici;

la 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 prescrizioni n. 5 del provvedimento di esclusione dalla VIA alla VIA del decreto di compatibilità ambientale n. 434 del 26/11/2018 relativo al progetto "Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030", così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità MATTM/20464 del 26/02/2021:

- la condizione ambientale n 5 è ottemperata per la redazione dello studio e la descrizione dei possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente;
- la condizione ambientale n 5 non è ottemperata per stima dei danni materiali attesi nelle varie zone di rischio e per le misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad 1×10^{-4} in base ai risultati degli scenari probabilistici.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla