

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno lunedì 01 **del mese di** ottobre
dell' anno 2012 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Errani Vasco	Presidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Freda Sabrina	Assessore
4) Gazzolo Paola	Assessore
5) Lusenti Carlo	Assessore
6) Marzocchi Teresa	Assessore
7) Melucci Maurizio	Assessore
8) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
9) Peri Alfredo	Assessore
10) Rabboni Tiberio	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore Muzzarelli Gian Carlo

Oggetto: PARERE IN MERITO ALLA PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE SUL MASTERPLAN 2009 - 2023 DELL'AEROPORTO DI BOLOGNA [DLGS 3 APRILE 2006, N. 152 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI]

Cod.documento GPG/2012/1468

Num. Reg. Proposta: GPG/2012/1468

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 1.1 con nota pervenuta in data antecedente il 27 giugno 2011, ma acquisita al protocollo regionale con n. 158690 del 29 giugno 2011, ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha trasmesso gli elaborati di legge per consentire gli adempimenti regionali nell'ambito dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale presentata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi del DLGS 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, relativa al Masterplan 2009 - 2023 dell'aeroporto di Bologna;
- 1.2 è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito del SIA e degli elaborati progettuali relativi al progetto in argomento, con avviso pubblicato sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" ed "Il Resto del Carlino" del 27 giugno 2011;
- 1.3 la redazione del SIA è stata curata da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA (SAB), che gestisce la struttura aeroportuale;
- 1.4 considerato che il Masterplan aeroportuale, come piano ricompreso nella definizione di cui alla lettera e) del comma 1, dell'art. 5 del DLGS 152/06, rientra nell'ambito di applicazione della VAS di cui all'art. 6, comma 2, del medesimo DLGS 152/06, e pertanto la procedura di VIA può essere effettuata solo a seguito della conclusione del procedimento di VAS previsto dalla Parte Seconda del DLGS 152/06, la Regione Emilia-Romagna con lettera prot. n. 233801 del 28 settembre 2011 indirizzata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha chiesto chiarimenti circa il procedimento di VIA attivato;
- 1.5 in risposta ai rilievi effettuati nella suddetta nota, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con lettera prot. DVA-2011-

0027077 del 27 ottobre 2011, ha motivato la scelta di assoggettare il Masterplan aeroportuale a VIA e non a VAS, sulla base della natura degli interventi in esso previsti, rientranti nella categoria dei "progetti" piuttosto che in quella dei "piani";

- 1.6 in data 29 settembre 2011, presso la sede della Regione Emilia-Romagna in via della Fiera, 8 a Bologna, ha illustrato il SIA ed il progetto depositato agli Enti ed Amministrazioni locali coinvolti dal progetto;
- 1.7 in data 13 ottobre 2011 si è tenuta, presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, una riunione istruttoria in cui l'Ente proponente ha illustrato il SIA ed il progetto presentato;
- 1.8 l'istruttoria del SIA e del relativo progetto è stata condotta in costante e continua collaborazione con le strutture degli enti locali interessati;
- 1.9 a seguito delle prime fasi dell'istruttoria congiunta, dopo attento esame della documentazione presentata, la Regione Emilia-Romagna, con nota prot. n. 273318 del 10 novembre 2011 indirizzata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e per conoscenza ad ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha chiesto le seguenti integrazioni:

QUADRO PROGRAMMATICO

1. Premesso che:

- *in data 15 luglio 2008 è stato siglato da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, Società Aeroporto di Bologna SpA, l'"Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto" [nel seguito del presente documento denominato "Accordo Territoriale"], dove sono indicati i limiti dell' "Ambito delle attività aeroportuali" e del "Perimetro del Polo funzionale", nonché la capacità edificatoria e le condizioni di sostenibilità per lo sviluppo delle attività aeroportuali;*
- *i contenuti di tale accordo sono stati recepiti nei vigenti Piano Strutturale Comunale (PSC) e*

Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) dei Comuni di Bologna e di Calderara di Reno;

- rispetto a quanto esplicitato al punto precedente, il quadro delineato nell'elaborato "Relazione Generale" depositato, risulta obsoleto;
- la planimetria relativa allo stato di fatto contiene delle discrepanze rispetto alla reale situazione riscontrabile sul territorio e/o all'attuale stato di avanzamento delle pratiche in corso;

si chiede di:

- a) aggiornare, considerando sia il Comune di Bologna sia il Comune di Calderara di Reno, la "Relazione Generale" e gli elaborati grafici al reale stato attuale dell'area, esplicitando anche l'attuale stato di avanzamento delle pratiche urbanistico/edilizie in corso;
- b) svolgere una dettagliata verifica di conformità e rispondenza all'Accordo Territoriale siglato, sotto il profilo urbanistico, ambientale e della mobilità; in particolare dovranno essere effettuati gli approfondimenti in merito alle carenze di seguito evidenziate:
 - per quanto riguarda gli aspetti urbanistici, si rileva che gli interventi sono descritti in modo sommario e utilizzando parametri diversi; sono infatti indicate alternativamente le superfici fondiarie, le superfici coperte, le altezze ed i volumi dei fabbricati e tali dati, seppur utili, non agevolano il confronto con quelli inerenti le attività integrative e complementari, stabiliti dall'Accordo Territoriale e dal PSC, espressi in termini di superficie utile;
 - non è chiaro come gli interventi previsti si suddividano in "attività integrative" e "attività complementari" e se la somma di detti interventi sfrutti solamente la capacità edificatoria aggiuntiva stabilita dall'Accordo all'art. 5 (30.000 mq di SU) o se venga utilizzata anche la capacità edificatoria acquisibile con il principio della perequazione urbanistica nell'area di cui alla lettera A dell'allegato II

dell'Accordo, ossia quella esterna al perimetro del Polo funzionale ma interna all'Ambito del PSC (cfr art. 8 dell'Accordo); non viene inoltre data evidenza del rispetto delle "condizioni per l'insediamento delle attività integrative e complementari" richieste all'art.5 c.5 ed eventualmente all'art.8 c.4;

- c) esplicitare nella "Relazione Generale", ed in particolare nel programma temporale degli interventi in essa contenuto, la programmazione/realizzazione degli interventi di mitigazione e delle misure di sostenibilità, previsti dagli artt. 6 e 7 dell'Accordo, in relazione alle tempistiche definite dall'art. 8 dell'Accordo stesso, seppur tali interventi siano previsti in cofinanziamento con i Comuni di Bologna e Calderara di Reno.
2. Considerato che in adiacenza del polo funzionale dell'aeroporto è presente il sito appartenente a Rete Natura 2000 SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo", si chiede di presentare, ai sensi della normativa di settore, uno specifico Studio d'Incidenza teso ad individuare l'incidenza del progetto su habitat e specie animali e vegetali d'importanza comunitaria tutelati nell'ambito del SIC.
3. Per il dimensionamento delle infrastrutture aeroportuali, il Masterplan parte dai dati ricavati dalla previsione di crescita base, ma la velocità di crescita dei volumi è risultata molto maggiore. Si prevede, infatti, il raddoppio dei passeggeri al 2023 (target 8.325.880 passeggeri), mentre già oggi è possibile che venga raggiunta la soglia dei 6 milioni di passeggeri. Considerazioni analoghe valgono per i movimenti. Pur considerando come poco realistico il mantenimento a lungo di tali tassi di crescita, si chiede di chiarire, anche solo in via preliminare, se e quanta ulteriore capacità è ottenibile o ipotizzabile, soprattutto airside, dalla nuova impostazione infrastrutturale, considerando i limiti sia del sedime, sia dell'ubicazione e della possibilità di un futuro prolungamento della pista, lasciata al momento invariata.

4. *Per una migliore comprensione di come si intenda valorizzare il ruolo aeroportuale nel sistema della mobilità regionale, si chiede di definire meglio la destinazione funzionale dell'aerostazione esistente, a partire dal 2023 semplicemente "adibita a nuove funzionalità", non specificate e quindi in teoria non necessariamente connesse al trasporto passeggeri e merci. Molti sono, infatti, i richiami nella documentazione depositata all'aeroporto inteso come struttura polifunzionale dotata anche di attività complementari, quali quelle logistiche, congressuali, espositive, ricettive, retail, funzioni di assistenza all'utenza, "business centre": si chiede di chiarire che tipo di accessibilità e spazi saranno richiesti e se e come potrà interferire con le funzioni principali (e gli eventuali potenziamenti futuri) dell'aeroporto.*
5. *Rilevato che la Tavola 10, rappresentativa delle aree da espropriare, è carente di base cartografica di riferimento e, pertanto, di non facile lettura, si chiede di provvedere in merito.*
6. *Si segnala la mancata rispondenza tra legenda e contenuti della Tavola TT089003PLA008A - PIANO DI SVILUPPO - ORIZZONTE 2019-2023, in ordine alla presenza di una struttura alberghiera non rilevabile nel progetto: si chiede di provvedere in merito.*
7. *Si segnala la necessità di estendere maggiormente la descrizione tematica della Tavola TT08003PLA0003 - SUPERFICI DELLE LIMITAZIONI ED OSTACOLI sul territorio del Comune di Calderara di Reno: si chiede di provvedere in merito.*
8. *In ordine alla localizzazione di progetto delle compagnie petrolifere e dei depositi di carburanti, si chiede di verificare gli impatti inerenti le questioni di sicurezza sia intrinseca che legata alla posizione scelta, prossima al punto di atterraggio/decollo dei velivoli, ma soprattutto adiacente all'insediamento produttivo del Bargellino.*

ACCESSIBILITÀ

9. Premesso che:

- lo studio trasportistico presentato ha per oggetto la verifica del sistema di viabilità su mezzo privato relativo all'attuazione del Masterplan;
- i risultati delle simulazioni di traffico mostrano, per tutti gli scenari futuri, condizioni generali di circolazione, sulla rete stradale presa in esame, migliori di quelle presenti nello stato attuale, derivanti 1) dagli interventi infrastrutturali contemplati nello scenario del PSC del Comune di Bologna e del Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che introducono nel settore occidentale della città importanti interventi di potenziamento dell'assetto infrastrutturale (come la trasversale e l'intermedia di pianura), 2) dal potenziamento del trasporto pubblico con la realizzazione e l'entrata in esercizio del People Mover, sistema di collegamento in sede propria tra Aeroporto e Stazione Centrale FS; 3) dalle previsioni del Piano di Sviluppo aeroportuale che prevedono la ripartizione degli accessi alle funzioni aeroportuali da tre fronti diversi, anziché dall'unico presente allo stato attuale, ed il potenziamento di via dell'Aeroporto e di via della Salute;
- sulla base delle ipotesi assunte, nello studio si afferma che l'incremento di carico veicolare conseguente all'attuazione del Masterplan risulta pienamente sostenibile dal sistema infrastrutturale di accessibilità locale previsto dallo stesso Piano ed inquadrato nello scenario futuro assunto dagli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e provinciale;
- diversamente da quanto richiesto all'art. 6 c.2a dell'Accordo Territoriale, non vengono evidenziate le modalità con cui garantire il collegamento tra il People Mover e la nuova Aerostazione, prevista ad ovest di quella attuale e programmata per l'ultima fase di intervento: infatti, secondo il layout predisposto il sistema "People Mover" di

accesso al complesso aeroportuale rimane attestato sulla aerostazione esistente, separata dalla nuova infrastruttura da una servitù di passaggio a favore dell'aerea militare, con significativi e importanti flussi di mobilità pubblica, che devono collegarsi in maniera efficiente alla nuova aerostazione; considerazioni analoghe valgono per parte del sistema dei parcheggi per auto private;

- si ritiene che il suddetto collegamento sia indispensabile per l'efficace funzionalità nel lungo periodo delle due infrastrutture, Aeroporto e People Mover, e per garantire la quota di diversione modale indicata nello studio trasportistico;

si chiede di:

- a) effettuare simulazioni di traffico che tengano conto di scenari intermedi rispetto a quello considerato di completa realizzazione delle previsioni di potenziamento infrastrutturale in capo alle Amministrazioni Pubbliche;
- b) chiarire la funzionalità del nuovo sistema di accesso stradale, basato principalmente sulla riqualificazione di via dell'Aeroporto, e non più sull'attuale viabilità che era meglio collocata sulla rotatoria del nuovo svincolo della tangenziale;
- c) dare evidenza, anche nel medio periodo, del collegamento tra la Stazione Aeroporto del People Mover e l'area terminal nella sua attuale posizione;
- d) definire termini e condizioni di cui gode l'area militare a sud dell'aeroporto, individuando cartograficamente la servitù e la stessa area militare, per meglio chiarire i vincoli e le condizioni cui è soggetta la realizzazione del collegamento "People Mover" - nuova aerostazione;
- e) descrivere in dettaglio, anche attraverso disegni e fotosimulazioni in scala e tenendo conto della presenza del corridoio di passaggio per gli elicotteri militari, quali soluzioni tecniche si intendono utilizzare al fine di garantire l'accessibilità pubblica a tutto il sistema aerostazione.

10. Si segnala che le cartografie sul sistema stradale non sono coerenti: nuovo svincolo assente nella tav. 9, il potenziamento Via dell'Aeroporto sembra prevedere collegamento diretto con la tangenziale nella tav. 4: si chiede di provvedere in merito.
11. Si chiede di dettagliare come si intenda garantire una quota di utenza che utilizzi il trasporto pubblico su gomma (urbano ed extraurbano) e su bus turistici pari a circa il 12% complessivi nel medio-lungo periodo, considerando che, nel momento in cui entrerà a regime il sistema People Mover, la linea urbana BLQ verrà eliminata, ne' è pensabile l'istituzione di nuovi servizi in futuro.
12. Si chiede di chiarire quali siano le previsioni per il trasporto pubblico su gomma (bus e taxi) in termini di accessi, fermate e zone di sosta riservate, e di un loro funzionale ed efficiente collegamento con l'aerostazione.
13. Si chiedono approfondimenti circa gli interventi previsti per il potenziamento e la riqualificazione di via dell'Aeroporto, via della Fornace, via della Salute e via Commenda: dovranno essere descritti gli interventi, verificandone l'effettiva fattibilità ed i livelli di efficacia ed affrontando, in particolare, i problemi realizzativi che potrebbero insorgere relativamente alla rotatoria prevista nell'intersezione via Dell'Aeroporto/via Bencivenni, costituente il principale punto di accesso al nuovo terminal passeggeri, a causa dei vincoli ambientali e territoriali dovuti alla presenza, a ridosso delle sedi stradali, sia del complesso di Villa Valmy sia delle aree militari sede del Secondo Reggimento di sostegno Aves "Orione".
14. Nel flussogramma tendenziale al 2023, appare sottodimensionato il carico di traffico da ipotizzare a servizio dello scalo e soprattutto delle quote riferite alla nuova sede delle compagnie petrolifere e della nuova aerostazione merci/magazzini spedizionieri, sottovalutando l'attrattività per i mezzi medi e pesanti dello svincolo di Borgo Panigale per accedere al sistema

tangenziale/autostrada, nonché per attestarsi sulla direttrice di San Giovanni Persiceto, anche in dipendenza delle opere di adeguamento viario a carico di RFI per la soppressione del passaggio a livello ed il raccordo tra via Commenda e via della Salute. Si evidenzia, inoltre, l'inadeguatezza dell'ipotesi progettuale del suddetto innesto che può creare alla viabilità del Bargellino seri problemi di movimentazione del traffico in arrivo ed in uscita dal polo produttivo ed interno ad esso. Si chiedono approfondimenti in merito.

15. Preso atto dell'ipotesi progettuale che indirizza importanti flussi veicolari verso l'intermedia di pianura e la persicetana, si chiede di fornire indicazioni circa le tempistiche di progettazione e realizzazione delle infrastrutture viarie di supporto alle strade citate e l'adeguamento delle strade esistenti: appare, infatti, opportuno coordinare dette tempistiche alle fasi di realizzazione del Piano di sviluppo aeroportuale per non congestionare le reti con gli effetti degli ampliamenti previsti.

16. Si chiede di verificare, fornendo gli opportuni approfondimenti tematici, la possibilità di utilizzare la stazione SFM di Bargellino, in funzione e posta a m 200 dalla viabilità interna allo scalo ed a circa km 1 dal previsto accesso all'area cargo, in maniera complementare ed integrativa al sistema di accessibilità all'aeroporto delineato nella documentazione depositata.

17. Si chiede di verificare la fattibilità ed opportunità di chiudere "ad anello" attorno al perimetro dello scalo, la prevista viabilità di perimetrazione da potenziare/realizzare contestualmente agli interventi di ampliamento dell'aeroporto.

RUMORE

18. Rilevato che:

- l'impatto acustico dovuto alle previsioni del Masterplan è da ricondurre principalmente al

rumore indotto dall'aumento dei sorvoli aerei nei diversi scenari di progetto;

- le simulazioni acustiche elaborate per tale specifica sorgente sonora considerano una percentuale di decolli in direzione della città di Bologna (decolli per pista 12) pari al 51% nello stato attuale, e del 65% per gli scenari di progetto al 2018 ed al 2023;
- il numero dei decolli registrati negli ultimi anni ha tuttavia evidenziato che le percentuali di decollo su pista 12 sono state superiori al 60% per ben 8 mesi l'anno nel biennio 2009÷2010, con un ulteriore incremento durante il 2011 (in cui la percentuale del 60% è stata sempre superata), e quindi, già allo stato attuale i decolli per pista 12 presentano delle percentuali che si avvicinano fortemente a quelle ipotizzate per gli scenari futuri;
- l'aumento dei movimenti aerei porterà a una maggiore specializzazione delle piste, favorendo gli atterraggi strumentali da Bargellino ed i decolli in direzione della città di Bologna;

si chiede di giustificare le ipotesi assunte nello studio, esplicitando anche quali azioni saranno messe in campo per attestare le percentuali di decolli e partenze, su pista 12 o su pista 30, sui valori considerati nello studio per gli scenari futuri.

19. Considerato che:

- a) le simulazioni acustiche elaborate per gli scenari futuri mantengono una distribuzione statistica dei sorvoli uguale a quella dello stato attuale;
- b) la violazione delle procedure di decollo anti-rumore (che comporta un ritardo della virata verso nord e dunque il sorvolo diretto di aree densamente urbanizzate) e l'utilizzo della rotta statistica 10 (rotta P5L - ex Peretola) contribuiscono all'innalzamento del clima acustico in contesti territoriali in cui, già allo stato attuale, si ha una situazione di diffuso superamento dei limiti dovuto a molteplici sorgenti;

- c) il Masterplan non prevede azioni e/o interventi che compensino tale criticità, se non limitandosi ad ipotizzare e simulare delle nuove procedure di decollo anti-rumore di cui non è assicurata l'effettiva approvazione da parte degli enti preposti (Enav, Commissione tecnica aeroportuale) e la cui efficacia è condizionata all'effettiva applicazione di dette procedure da parte dei vettori aerei (quindi potenzialmente affetta da una significativa percentuale di violazioni);
- d) dall'analisi dei dati di traffico e di passeggeri stimati negli scenari futuri, si riscontra che tra il 2008 ed il 2023 è previsto un incremento di circa il 64% dei movimenti aerei e di circa il 121% di passeggeri; tali percentuali evidenziano un maggior tasso di occupazione degli aerei che, incidendo sul peso degli stessi e quindi sul fattore di spinta richiesto al decollo, comportano una maggiore generazione di rumore da parte dei vettori aerei;

si chiede di:

- esplicitare le azioni e/o interventi che si intendono intraprendere per mitigare la criticità evidenziata al punto b) e pervenire al rispetto delle procedure di decollo anti-rumore;
- fornire una stima del possibile guadagno derivante dall'attuazione delle procedure anti-rumore in termini di popolazione esposta;
- valutare quanto esplicitato al punto d) rielaborando le simulazioni acustiche per gli scenari futuri o perlomeno quantificando l'aggravio dal punto di vista acustico.

20. Premesso che non si valuta condivisibile uno sviluppo del traffico aereo che porti ad un ulteriore peggioramento del clima acustico presso dei ricettori caratterizzati, già allo stato attuale, dal superamento dei limiti normativi, ritenendo che lo sviluppo del traffico aeroportuale non possa disgiungersi dalla realizzazione di un sistema ILS per l'atterraggio guidato dal lato Bologna (atterraggi su pista 30), indispensabile per modificare il trend evolutivo e contenere

l'impatto acustico sulla città, si chiede di verificare concretamente la possibilità di installare il sistema di atterraggio strumentale anche sul lato Bologna o, qualora tecnicamente non fattibile, darne adeguata motivazione.

21. Con riferimento ancora all'impatto acustico atteso:

- *nello studio presentato non sono stati dettagliatamente esplicitati i dati di traffico aereo utilizzati per la taratura del modello INM (è stata fornita solamente la percentuale rispetto al totale annuale), né quelli utilizzati per simulare acusticamente gli scenari di progetto nei diversi intervalli temporali considerati (3 settimane di punta per l'indice LVA, 1 anno per il parametro LAeq): si chiede una presentazione più organica e dettagliata di tali dati;*
- *relativamente al livello LVA utilizzato per la taratura del modello INM, si segnala che per la centralina NMT-1 (zona industriale del Bargellino) è stato preso a riferimento un valore LVA di 65,5 dB(A), non corrispondente al valore di 67,5 dB(A) dichiarato nel "Rapporto ambientale 2009" predisposto da SAB;*
- *per quanto riguarda la taratura del modello previsionale Lima (modello utilizzato per le rimanenti sorgenti infrastrutturali), questa è stata dimostrata solo per le postazioni P1÷P3, mentre non è stata eseguita per le postazioni E1÷E8: si chiede di approfondire tale aspetto;*
- *si evidenzia che le tabelle riportate nell'allegato "Livelli acustici sui ricettori" (MP-VA-T-0) contengono alcune discordanze tra i livelli puntuali e le mappe acustiche riportate nell'allegato "Elaborati grafici" (MA-VA-0) (per il ricettore scolastico 53, ad esempio, per lo "scenario mitigativo A 2023" è riportato un LAeq notturno di 43,0 dB(A) non congruente con la mappa acustica notturna rappresentata nella tavola 2.46.a): si chiede di verificare la coerenza tra i livelli puntuali e le mappe acustiche;*

22. Entrando nel dettaglio dei risultati forniti dal modello INM, per lo scenario di progetto al 2023 si riscontra, rispetto al 2018, un peggioramento delle curve LVA più accentuato nella porzione di territorio ad ovest dell'aeroporto rispetto a quella ad est. Siccome tra i due scenari la percentuale di utilizzo delle piste rimane la medesima, il peggioramento è da attribuirsi unicamente all'incremento percentuale dei movimenti aerei (uguale per entrambe le direzioni), per cui non si comprende un così marcato sbilanciamento nel comportamento delle curve LVA tra il territorio ad est e ad ovest dell'infrastruttura nel passaggio tra il 2018 ed il 2023. Si chiede di approfondire tale aspetto fornendo le necessarie spiegazioni.
23. Il progressivo peggioramento del clima acustico a seguito dell'attuazione del Masterplan è confermato anche dai livelli sonori LAeq calcolati al ricettore. Mentre per i ricettori residenziali l'incremento di rumore generato dall'aumento dei voli è generalmente mascherato dalle altre sorgenti sonore infrastrutturali (la sorgente aeroportuale incide in misura minore sul clima acustico rispetto alle infrastrutture stradali, ferroviarie, etc.), per le prime classi il rumore aeroportuale è invece la sorgente dominante, per cui l'aumentato inquinamento acustico stimato per gli scenari futuri porterà ad un ulteriore e inaccettabile aggravio dell'attuale situazione di criticità. Si chiede di valutare le necessarie misure di mitigazione finalizzate a non aggravare ulteriormente l'attuale situazione di criticità acustica. In particolare si chiede di verificare, proponendo le opportune opere di mitigazione, gli impatti attesi sull'insediamento del Bargellino, interessato dal rumore direttamente proiettato al suolo dalle manovre degli aerei in fase di decollo verso Bologna.

ATMOSFERA

24. Premesso che:
- per valutare l'impatto del Masterplan in termini di emissioni e concentrazioni in atmosfera, sono stati confrontati 4 scenari: situazione attuale, scenario di progetto al

2018 ed al 2023, scenario tendenziale al 2023 (scenario futuro senza attuazione del Masterplan);

- per quanto riguarda i risultati dei bilanci emissivi, per i quattro scenari sono state confrontate le emissioni del solo traffico aereo (cicli LTO) con quelle dovute al traffico stradale e nelle conclusioni viene evidenziato che il contributo emissivo della sorgente aeronautica è notevolmente inferiore rispetto a quello del traffico stradale, ossia pari a circa il 10% per gli NOx e all'1% per i PM₁₀;
- sommando tutte le sorgenti aeroportuali e confrontando tra loro gli scenari, emerge che il contributo aeroportuale rispetto al traffico stradale passa:
 - per gli NOx: dal 12,4% (attuale) al 16,5% (2018) al 19,8% (2023);
 - per il PM₁₀: da 2,4% (attuale) al 3,6% (2018) al 4,2% (2023);
 - per gli idrocarburi non metanici, che sono dovuti esclusivamente al traffico aeroportuale, si ha infine un incremento del 84% al 2018 e del 110% al 2023;
- l'apporto degli inquinanti dovuti all'aeroporto sulla qualità dell'aria delle zone limitrofe non è trascurabile e nello studio presentato, le azioni di mitigazione proposte sono limitate ad un probabile miglioramento tecnologico degli aerei nei prossimi anni e appaiono quindi poco approfondite, anche rispetto alle iniziative intraprese in questi anni da altri aeroporti nazionali ed internazionali (ad es. veicoli elettrici per spostamenti interni, azioni di mobility management, adesione volontaria al Airport Carbon Accreditation);

si chiede di:

- a) confrontare le emissioni da traffico stradale con la somma di tutte le sorgenti aeroportuali (LTO + GSE + APUs + parcheggi + sorgenti fisse) e non solo con quelle dovute agli aerei, anche se ovviamente queste ultime sono le più rilevanti;
- b) chiarire l'origine dei miglioramenti previsti nelle emissioni in atmosfera da traffico veicolare agli orizzonti temporali 2018 e 2023,

specificando se derivano dalle dimensioni dell'area di studio che non contiene le strade sulle quali viene drenato il traffico o da altre considerazioni;

- c) commentare ed approfondire il dato del notevole aumento degli idrocarburi non metanici;
- d) confrontare le stime di concentrazioni di NOx ottenute con la modellistica utilizzata e i valori medi rilevati nel gennaio 2009 da una stazione fissa di monitoraggio della qualità dell'aria presente all'interno dell'area di studio (Borgo Panigale - Via della Salute), al fine di effettuare una valutazione qualitativa dell'attendibilità delle stime di concentrazione riferite a tutte le sorgenti inquinanti considerate (lo studio già riporta un confronto con la situazione dell'aeroporto di Budapest, dotato al suo interno di una stazione di rilevamento della qualità dell'aria);
- e) stimare la variazione percentuale del contributo relativo della sorgente aeronautica rispetto al totale delle principali sorgenti inquinanti considerate, prendendo come riferimento per la stima delle concentrazioni di fondo dell'inquinante NOx una percentuale di NO2 pari a circa 68 - 70% degli ossidi di azoto totali; tale percentuale è quella mediamente rilevata nelle stazioni di monitoraggio di fondo del nostro territorio provinciale (ad esempio Monte Cuccolino a Bologna, San Pietro Capofiume a Molinella);
- f) esplicitare le azioni e/o gli interventi che si intendono mettere in atto per mitigare e/o compensare gli impatti attesi sulla componente atmosfera, specificandone la tempistica di realizzazione in riferimento all'attuazione degli interventi previsti nel Masterplan.

25. In merito al monitoraggio periodico degli inquinanti, si chiede di dar conto di come si intende ottemperare a quanto previsto dal vigente Accordo Territoriale del 15 luglio 2008, il quale all'art. 12 prevede "l'installazione di centraline nei comuni limitrofi per il monitoraggio delle concentrazioni degli inquinanti" e "studi e analisi

cadenzate per valutare l'impatto dello scalo sulla concentrazione di inquinanti in atmosfera".

ACQUE SUPERFICIALI

26. Premesso che:

- il Masterplan prevede l'ampliamento su nuove aree per circa mq 310.000, di cui quota parte sarà di nuova impermeabilizzazione;
- il SIA presentato divide le nuove opere infrastrutturali in funzione della loro localizzazione rispetto al baricentro del sedime aeroportuale (area a nord, area ed est, area a sud, area ad ovest ed area di manovra) e descrive per ognuna di esse i sistemi di smaltimento delle acque previsti;
- il ciclo delle acque meteoriche proposto non è volto all'ottimale smaltimento delle stesse ed i sistemi di disinquinamento previsti non offrono sufficienti garanzie; nello specifico si ritiene, in ottemperanza alla normativa regionale in materia (delibere di Giunta Regionale 286/2005 e 1860/2006), che come "acque di prima pioggia" delle aree impermeabilizzate che ospiteranno le attività legate alla movimentazione e alla sosta degli aerei e degli elicotteri, nonché i depositi carburante, si debbano considerare i primi mm 5 di pioggia, e non i mm 2,5 come proposto; pare inoltre opportuno prevedere, anche per le superfici pavimentate adiacenti ai fabbricati, adibite a parcheggio, destinate al transito veicolare, etc., il trattamento dei primi mm 2,5 di pioggia;

si chiede di:

- rivedere le soluzioni progettuali proposte alla luce della normativa regionale in materia sopra citata, valutando l'applicazione delle indicazioni espresse ed eventualmente giustificandone l'impossibilità della realizzazione.

27. Considerato che la documentazione presentata stima che la capacità residua del sistema di smaltimento delle acque meteoriche dell'aeroporto nei corpi ricettori esterni sia pari a 2,2 mc/s, il

che determinerebbe una superficie ancora pavimentabile, rispetto all'attuale, pari a mq 135.000, si chiede che venga eseguito uno studio idraulico volto a calcolare la portata attualmente ancora utile della rete fognaria aeroportuale, al netto della portata attualmente circolante in presenza di eventi meteorici con TR 100 anni. La finalità di tale studio dovrà essere quella di fornire indicazioni, nelle fasi di attuazione dei singoli interventi edilizi, per il dimensionamento e la progettazione delle eventuali opere di laminazione.

ASPETTI VEGETAZIONALI

28. Rilevato che:

- gli interventi inerenti le sistemazioni a verde previsti all'interno del perimetro aeroportuale sono descritti sommariamente, fornendo informazioni sull'attuale stato delle aree (non sempre corrispondenti alla realtà) e indicazioni di massima sull'assetto futuro (in termini di: "zone a verde ornamentale", "interventi da definire", quantificazione dei costi);
- per gli interventi di compensazione ambientale (rete ecologica di livello locale finalizzata ad assicurare l'inserimento paesaggistico del polo funzionale prevista nel lato nord) richiesti dall'art. 7 dell'Accordo Territoriale, lo studio rimanda ad una progettazione successiva;

si chiede di:

- a) fornire una descrizione più dettagliata e corrispondente alla situazione reale dello stato di fatto delle diverse aree interessate dal Masterplan, dal punto di vista vegetazionale e della permeabilità, esplicitando, per le singole zone di intervento, il bilancio della "permeabilità" tra pre e post operam;
- b) indicare gli step procedurali, gli elementi progettuali e le modalità di attuazione degli interventi di compensazione ambientale previsti dall'art. 7 dell'Accordo Territoriale.

29. Rilevato che nella documentazione depositata non viene considerata l'area di ex cava Berleta, posta tra l'area portuale e lo svincolo della tangenziale, che, sulla base dell'art. 8 dell'Accordo Territoriale, deve contribuire a fornire le adeguate dotazioni territoriali e ambientali finalizzate al potenziamento della rete ecologica nonché alla realizzazione della parte del Parco Lungo Reno ad essa afferente, e sviluppa una capacità edificatoria, da realizzare all'interno del perimetro per attività aeroportuali, da attuarsi con il principio della perequazione urbanistica, si chiede di considerare anche tale contributo sia nel progetto delle dotazioni territoriali e ambientali da sviluppare, sia nel conteggio della capacità edificatoria da realizzare all'interno del perimetro per le attività aeroportuali.

ENERGIA

30. Considerato che:

- lo sviluppo al 2023 dell'Aeroporto prevede un importante aumento del traffico aereo e veicolare e stima di triplicare le volumetrie degli ambienti riscaldati (che passeranno da 245.255 mc attuali a 609.719 mc al 2023), l'obiettivo di contenimento dei consumi energetici risulta perciò particolarmente importante;
- le scelte d'indirizzo considerate in merito all'efficienza energetica dei futuri edifici (soprattutto per il nuovo terminal) e degli impianti connessi (in particolare per la centrale di trigenerazione) non sembrano rispettare le Linee guida per l'energia, contenute nel Programma Energetico del Comune di Bologna, che richiedono il rispetto di determinati requisiti per il raggiungimento di un'alta efficienza energetica;
- non sono state considerate le recenti normative comunitarie conseguenti all'applicazione del pacchetto europeo "clima-energia 20-20-20", ed in particolare la Direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia nella quale si prevede che, dal 1 gennaio 2020, tutti

gli edifici di nuova costruzione siano "edifici a energia quasi zero";

- *nell'Accordo Territoriale è prevista l'adozione di scelte progettuali che dovranno concorrere alla riduzione delle emissioni totali del 20% rispetto ai valori di emissione al 1990;*

si chiedono approfondimenti dei temi sopra illustrati. In particolare si chiede di esplicitare quali azioni, opere e tecnologie si intendono adottare in riferimento agli edifici nuovi ed esistenti e alle nuove attività da gestire, eventualmente in termini di prescrizioni e di limiti assoluti da rispettare nei progetti qualora non fosse possibile giungere in questa fase ai progetti definitivi ed in relazione all'art 9 dell'Accordo Territoriale, si chiede specificamente quali azioni il piano intenda assumere per ridurre le emissioni climalteranti del 20%.

31. *In merito alla stima delle emissioni di CO₂-eq dovute all'incremento del traffico aereo al 2023, valutate in consistente aumento nello studio presentato, non risulta chiaro se siano state considerate le ricadute della recente inclusione nell'Emission Trading System (ETS). Infatti, per attenuare gli effetti sul clima dei trasporti aerei, l'Ue ha posto un limite alle emissioni di CO₂ prodotte dai voli, da e per l'Ue, a partire dal 2012; le compagnie aeree, per rispettare tali livelli, saranno indotte ad introdurre quote crescenti di biocarburanti o aeromobili con propulsione più efficiente. Si richiede che la stima delle emissioni di CO₂-eq, tenga conto degli effetti dell'applicazione di tali obiettivi comunitari.*

- 1.10 *la suddetta richiesta di integrazioni, formulata dalla Regione Emilia-Romagna raccogliendo i contributi delle Amministrazioni locali interessate dal progetto, non è stata recepita in analoga richiesta formalizzata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, competente proceduralmente;*
- 1.11 *con lettera acquisita al protocollo regionale con n. 305582 del 19 dicembre 2011, ENAC ha trasmesso integrazioni volontarie che hanno inteso fornire riscontro ai rilievi effettuati dal gruppo istruttore*

della Commissione VIA nazionale nella riunione tenutasi il 13 ottobre 2011 presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

- 1.12 dell'avvenuto deposito della suddetta documentazione integrativa, ed in particolare dello Studio di Incidenza relativo al sito appartenente a Rete Natura 2000 SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo" adiacente al polo funzionale dell'aeroporto, è stata data comunicazione con avviso pubblicato sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" ed "Il Resto del Carlino" del 17 febbraio 2012;
- 1.13 in data 6 marzo 2012, presso la sede della Regione Emilia-Romagna in via della Fiera, 8 a Bologna, SAB ha illustrato la documentazione integrativa depositata, che ha fornito solo parzialmente risposta alle richieste di approfondimenti avanzate dalla Regione Emilia-Romagna con la citata lettera prot. n. 273318 del 10 novembre 2011;
- 1.14 tramite e-mail in data 19 marzo 2012, al fine di chiarire alcuni aspetti dubbi emersi nel corso delle riunioni istruttorie tenutesi in ambito regionale, SAB ha trasmesso una nuova planimetria del polo funzionale dell'aeroporto, che si discosta in parte da quelle precedentemente depositate in sede procedurale;
- 1.15 con lettera prot. n. 143924 del 12 giugno 2012, la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso il suddetto elaborato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare affinché fosse recepito in sede procedimentale e potesse costituire riferimento per l'istruttoria della Commissione VIA; nella stessa lettera, indirizzata anche ad ENAC e SAB, sono state ribadite alcune richieste di integrazioni, ritenute necessarie al fine della formulazione del parere regionale: non risulta pervenuto alcun riscontro alle suddette richieste;

2 DATO ATTO CHE:

- 2.1 il SIA e gli elaborati inerenti al Masterplan 2009 - 2023 dell'aeroporto di Bologna, sono stati depositati continuativamente, per 60 giorni, al fine della libera consultazione del pubblico, presso il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità

Ambientale della Regione Emilia-Romagna, in via della Fiera, 8 a Bologna:

- dal 27 giugno 2011 al 26 agosto 2011;
- dal 17 febbraio 2012 al 17 aprile 2012 (ripubblicazione a seguito integrazioni progettuali), data che costituisce il termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati;

2.2 a seguito delle suddette pubblicazioni sono pervenute alla Regione Emilia-Romagna le seguenti osservazioni scritte (tra parentesi è riportato il primo firmatario nonché il numero e la data di acquisizione al protocollo della Regione Emilia-Romagna):

- OSS. 1 Mauro Zanetti [Mauro Zanetti - prot. n. 208137 del 29/08/2011];
- OSS. 2 Motori Minarelli SpA [Gianfranco Zironi - prot. n. 208148 del 29/08/2011];
- OSS. 3 Siriem Srl [Gabriele Nanni - prot. n. 208158 del 29/08/2011];
- OSS. 4 Abitanti fraz. Lippo di Calderara di Reno [Paolo Ferrari - prot. n. 208167 del 29/08/2011];
- OSS. 5 Società Persicetana Vecchia Srl [Cesare Nanni - prot. n. 229532 del 23/09/2011];
- OSS. 6 Abitanti fraz. Lippo di Calderara di Reno [Paolo Ferrari - prot. n. 64655 del 12/03/2012];
- OSS. 7 Siriem Srl [Vincenzo Aiello - prot. n. 94407 del 16/04/2012];
- OSS. 8 Smirne Spa [Gianfranco Zironi - prot. n. 96546 del 17/04/2012];
- OSS. 9 Motori Minarelli SpA [Gianfranco Zironi - prot. n. 96616 del 17/04/2012];
- OSS. 10 Società Persicetana Vecchia Srl [Cesare Nanni - prot. n. 96620 del 17/04/2012];
- OSS. 11 Società Cave Nord Srl [Gabriele Nanni - prot. n. 96627 del 17/04/2012];

2.3 le suddette osservazioni non sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in quanto contestualmente indirizzate allo stesso Ministero;

3 CONSIDERATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:

3.1 le ipotesi di evoluzione del flusso di traffico in arrivo ed in partenza e del traffico merci per

l'Aeroporto di Bologna, alla base del "dimensionamento" delle varie opere da realizzare nel contesto del Masterplan, derivano dall'aggiornamento dei dati di previsione forniti in sede di Domanda di Affidamento della Gestione Totale dell'Aeroporto di Bologna e inseriti nel documento di Piano Economico Finanziario 2003, e sono stati rielaborati in considerazione della stima di traffico consolidato 2008 e delle previsioni di budget per l'anno 2009 elaborate da SAB; la previsione è stata aggiornata per il traffico Passeggeri (PAX) e per i Movimenti di aeromobili (ATM - Air Traffic Mvts), e per il Traffico Merci, negli scenari di Crescita Minima, Base e Massima;

3.2 nella seguente tabella è riportata la sintesi del numero passeggeri anno e dei relativi movimenti di aeromobili per i vari step temporali previsti nello scenario di crescita base, che è stato preso a riferimento per il dimensionamento delle infrastrutture aeroportuali dal Masterplan:

STEP	2009	2013	2018	2023
PAX/ANNO	4.483.445	6.017.701	7.122.654	8.325.880
Incremento medio annuo	-	7,65%	3,43%	3,17%
MOVIMENTI/ ANNO	58.240	71.432	77.028	82.981
Incremento medio annuo	-	5,24%	1,52%	1,50%

3.3 nelle integrazioni volontarie presentate sono state aggiornate le previsioni di traffico movimenti e passeggeri consuntivando i dati al 2010 (non disponibili alla data di attivazione della procedura di VIA) e si è proceduto ad un ulteriore aggiornamento delle previsioni di traffico per il medio periodo (orizzonte 2016), sulla base delle elaborazioni effettuate nell'ambito della predisposizione annuale del budget societario, in modo da verificare eventuali scostamenti rispetto a quanto indicato in sede progettuale iniziale;

3.4 secondo quanto riferito nelle integrazioni volontarie presentate, nel biennio 2009-2010 l'aeroporto di Bologna ha visto una crescita della domanda di trasporto aereo superiore alle stime avanzate in sede progettuale, a seguito del forte sviluppo del settore

low cost; nello specifico, il vettore Ryanair ha contribuito in modo significativo alla crescita complessiva dei passeggeri, generando un elevato tasso di sviluppo del traffico e anticipando così le previsioni inizialmente formulate, ma, secondo gli accordi contrattuali sottoscritti con il gestore aeroportuale, il vettore Ryanair esaurirà il proprio sviluppo su Bologna a partire dal 2013; inoltre, gli aggiornamenti di crescita del traffico passeggeri e movimenti per il medio periodo (orizzonte 2016), evidenziano una certa contrazione della crescita, con ritorno progressivo dei dati di traffico ai volumi annuali ipotizzati in fase progettuale;

3.5 nel dettaglio, dalle nuove analisi effettuate emerge quanto segue:

Traffico movimenti

- nell'anno 2009 il traffico movimenti è risultato superiore del 2% rispetto alla previsione di Masterplan, equivalente a 4 movimenti/giorno di differenza, mentre al 2010 la differenza è risultata pari al 5%, con un incremento rispetto alle previsioni di 6 movimenti/giorno; riguardo agli orizzonti futuri, aggiornando le previsioni di crescita di medio periodo (orizzonte 2016) secondo quanto previsto in sede di budget societario, e mantenendo invariati i tassi di incremento per il lungo periodo (2017-2023), ritenuti al momento attendibili, si ottengono volumi annuali di traffico movimenti, agli orizzonti futuri Masterplan, inferiori del 2% rispetto alle previsioni di Masterplan;

Traffico passeggeri

- nel biennio consuntivato 2009-2010 il volume di traffico passeggeri è risultato superiore rispetto alle previsioni formulate in sede progettuale; analogamente al traffico movimenti, applicando i tassi di crescita aggiornati secondo le stime formulate in sede di budget societario per il medio periodo (orizzonte 2016), e mantenendo inalterati i tassi di crescita del lungo periodo, reputati ancora validi, si ottengono volumi futuri annuali di traffico passeggeri in linea con le previsioni di progetto al 2013 e inferiori del 5% rispetto alle previsioni di progetto per gli orizzonti Masterplan 2018 e 2023;

3.6 nelle integrazioni depositate, gli scostamenti di previsione evidenziati sono ritenuti trascurabili sia rispetto al dimensionamento degli interventi infrastrutturali sia rispetto alle analisi ambientali: la valutazione dei futuri impatti ambientali associati al traffico aeromobili (rumore, impatto atmosferico) svolta in sede di SIA, è ritenuta cautelativa poiché gli impatti sono stati valutati considerando un numero di movimenti maggiore rispetto a quelli previsti a valle dell'aggiornamento effettuato;

3.7 gli elementi di criticità dell'attuale sistema aeroportuale di Bologna individuati nel SIA, sono:

Sistema Air-side

- attuale configurazione dei piazzali ed indisponibilità di aree Air-side per il loro ampliamento, fattori che limitano fortemente il numero di movimenti aeromobili; altri fattori di crisi che emergono dall'analisi della situazione attuale dello scalo bolognese e che limitano il livello di capacità del sistema airside possono ricondursi ai seguenti sottosistemi:

- l'attuale configurazione dei piazzali e la conseguente riduzione della loro capacità inerente alla ridotta distanza tra le piazzole di stazionamento ed Apron Taxiway;
- il sottodimensionamento delle piazzole di sosta per aeromobili che attualmente sono 24 contro le 30 necessarie;
- il sistema delle bretelle di collegamento tra Pista e rullaggio non risulta idoneo a rendere fluido il traffico sulle aree di manovra;
- indisponibilità di aree Airside per il futuro ampliamento dei piazzali;
- vincoli all'espansione inerenti a future acquisizioni di aree;

Aerostazione passeggeri

- i recenti interventi di ampliamento dell'aerostazione passeggeri, che hanno riguardato essenzialmente un'estensione della sala check-in a piano terra sul lato ovest, hanno comportato solo un minimo miglioramento dei servizi offerti, lasciando essenzialmente inalterati gli attuali standards di servizio al passeggero; l'attuale Terminal risulta già sottodimensionato rispetto

agli attuali volumi di traffico per alcuni elementi funzionali e più specificatamente:

- spazio a disposizione per le operazioni di controllo sicurezza;
- sala imbarchi;
- numero di gates;
- sala restituzione bagagli;
- hall arrivi;
- sistema trattamento bagagli;

oltre ai suddetti elementi di criticità si deve considerare che attualmente le operazioni di check-in vengono effettuate su due livelli diversi, creando così dei reali problemi di intersezione tra i flussi passeggeri in arrivo ed in partenza; si deve inoltre considerare che gli interventi di ampliamento che potranno eseguirsi sull'attuale Aerostazione Passeggeri consentiranno il soddisfacimento della domanda solo a breve termine, data la rigidità di configurazione della struttura e la sua posizione nel contesto aeroportuale tale da non consentirne futuri rilevanti sviluppi;

Sistema viabilità di accesso e parcheggi

- il "Lanside", dell'aeroporto si caratterizza per una situazione di criticità generalizzata, che riguarda sia la viabilità di accesso all'area terminale, per l'accosto all'aerostazione, che le aree destinate ai parcheggi; la viabilità di accesso, infatti, non è in grado di smaltire l'attuale traffico diretto all'accosto, con i necessari margini di sicurezza, né di consentire il richiesto fronte di accosto, ai rispettivi livelli arrivi e partenze, per le operazioni di carico e scarico; il sistema parcheggi esistenti, costituito da un parcheggio multipiano, un parcheggio fast-park e parcheggi a raso, risulta sufficiente a soddisfare solo la domanda attuale, mentre le ridotte capacità residuali di spazi nell'area land side dell'aerostazione, non permette ulteriori significative realizzazioni di posti auto e bus tali da soddisfare le esigenze a medio e lungo termine;

- 3.8 i suddetti fattori di criticità limitano il livello di capacità, sia del sistema Airside (ridotti movimenti/ora per sequenza mista atterraggi e decolli rispetto alla capacità effettiva della Pista) sia del

sistema Terminale che nelle ore di punta raggiunge il livello di congestione (Check in, Sala imbarchi, Controlli di sicurezza, restituzione bagagli etc.): gli interventi previsti dal masterplan per il potenziamento dell'Aerostazione consentiranno di assecondare lo sviluppo dello scalo bolognese già in atto, convogliando su tale aeroporto quote sempre più consistenti della domanda di trasporto aereo dell'area emiliana e portando a circa 32 movimenti/ora l'attuale capacità operativa della pista di volo, pari a 20 movimenti/ora;

3.9 nella documentazione depositata è precisato che il Masterplan in esame si configura come strumento di pianificazione strategica, a breve, medio e lungo termine (2013-2018-2023), che nel fornire gli indirizzi programmatici di sviluppo dell'intero sistema aeroportuale, definisce il complesso degli interventi da realizzare durante l'intero corso evolutivo dello scalo; il Piano si pone, inoltre, come aggiornamento e revisione del "Piano di Sviluppo Aeroportuale" relativo al periodo 2006-2020 dell'Aeroporto di Bologna, redatto nel 2006; infatti, il complesso aeroportuale assorbirà il peso del futuro incremento del traffico sullo scalo bolognese fino ad esaurimento delle aree disponibili all'interno dell'attuale sedime con le sole espansioni sui nuovi suoli da acquisire per la realizzazione della nuova Area Terminale e della viabilità di accesso rispettivamente ai settori Est ed Ovest del comprensorio dell'aeroporto;

4 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:

4.1 come riportato esplicitamente nella documentazione depositata, il Masterplan aeroportuale ha carattere prevalentemente programmatico; esso prevede il potenziamento della infrastruttura aeroportuale da attuarsi tramite interventi puntuali che, necessariamente, presentano uno scarso grado di definizione progettuale, non consono al dettaglio richiesto da una procedura di VIA e che rendono difficoltosa l'espressione di un parere circostanziato circa la loro compatibilità ambientale: gli elementi contenuti all'interno della documentazione depositata si limitano spesso all'individuazione, all'interno del lay-out generale, della destinazione d'uso e della consistenza edilizia di massima;

4.2 altro elemento di criticità è rappresentato dall'orizzonte temporale di sviluppo del Masterplan (15 anni), che costringe a fare valutazioni su tendenze e previsioni di lungo termine che potrebbero facilmente dimostrarsi arbitrarie e comunque non reali, sia in senso migliorativo che peggiorativo: già in sede di integrazioni volontarie alcune previsioni sono state riviste alla luce dei dati reali, ed è dunque facilmente prevedibile che tali previsioni subiscano ulteriori modifiche;

5 CONSIDERATO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

5.1 il vigente Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) affrontando il tema del sistema aeroportuale regionale, riconosce all'aeroporto di Bologna un ruolo di preminenza a livello nazionale, in concorrenza con gli scali veneti e complementarietà con quelli lombardi, riconoscendo la necessità di importanti azioni infrastrutturali e organizzative, interne ed esterne allo scalo, in grado di assicurare qualità all'aeroporto stesso; prevede inoltre l'opportunità di realizzare uno specifico collegamento tra l'aeroporto e la stazione centrale;

5.2 ai sensi del PTCP della Provincia di Bologna, approvato con delibera di Consiglio Provinciale 19 del 30 marzo 2004 e successivamente modificato a seguito di Variante sul sistema della mobilità provinciale [approvata con delibera di Consiglio Provinciale n. 29 del 31 marzo 2009] e di Variante in materia di insediamenti commerciali (POIC) [approvata con delibera di Consiglio Provinciale n. 30 del 7 aprile 2009] e Variante al PTCP in recepimento del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione, approvata con Delibera del Consiglio Provinciale n. 15 del 04/04/2011 e Variante non sostanziale al PTCP per il recepimento dei Piani Stralcio per i Bacini dei Torrenti Samoggia e Senio e aggiornamenti-rettifiche di errori materiali approvata con Delibera del Consiglio Provinciale n. 27 del 25/06/2012, il Masterplan in esame e gli interventi da esso previsti, come integrati volontariamente da SAAB in particolare in merito alla coincidenza del perimetro del Polo Funzionale con quanto riportato nell'Accordo Territoriale, interessano i seguenti ambiti oggetto di tutela:

- Tavola 1 "Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storici culturali": Reticolo idrografico minuto (art.4.2), Complessi di rilevanza archeologica (art. 8.2), Zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura, Nodo ecologico complesso e Zona di rispetto (Art. 7.4);
- Tavola 2A "Rischio da frana, assetto versanti e gestione delle acque meteoriche": Controllo degli apporti d'acqua (art.4.8);
- Tavola 2B "Tutela delle acque superficiali e sotterranee": Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura di tipo B (Artt.5.2 e 5.3);
- Tavola 3 "Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità": Poli funzionali (Art. 9.4), Unita' di paesaggio della Pianura della conurbazione bolognese (Artt. 3.1 e 3.2), Centri abitati: aree urbanizzate e aree pianificate per usi urbani (residenza, servizi, terziario, attivita' produttive) (Titolo 10 e 13);
- Tavola 4A "Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità": Stazioni e fermate SFM secondarie di scambio con il TPL (Art. 12.6, comma5), Viabilita' locale (Art. 12.12), Tracciati ferroviari esistenti e di progetto (Art. 12.7);
- Tavola 5 "Reti ecologiche": Connettivo ecologico diffuso periurbano (Art. 3.5), Nodi ecologici semplici Complessi e zone di rispetto (Art. 3.5);

5.3 in data 15 luglio 2008 è stato sottoscritto da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, SAB, l' "Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto" [nel seguito del presente documento denominato "Accordo Territoriale"], dove sono indicati i limiti dell' "Ambito delle attività aeroportuali" e del "Perimetro del Polo funzionale", nonché la capacità edificatoria e le condizioni di sostenibilità per lo sviluppo delle attività aeroportuali; nell'Accordo Territoriale sono definite e disciplinate le "attività integrative" e le "attività complementari" che possono essere realizzate nell' "Ambito delle attività aeroportuali", oggetto specificamente del presente Masterplan, e che concorrono a migliorare la qualità complessiva dell'offerta del sistema aeroporto di Bologna;

- 5.4 il suddetto Accordo Territoriale stabilisce le politiche urbanistiche e territoriali per la crescita del polo funzionale dell'Aeroporto, assumendo il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2007-2022, di cui il presente Masterplan costituisce aggiornamento e revisione, come riferimento per la definizione dell'ambito territoriale interessato dallo sviluppo, a precisazione, integrazione e individuazione di quanto contenuto nel vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Bologna;
- 5.5 in ottemperanza a quanto ivi stabilito, i Comuni di Bologna e Calderara di Reno hanno recepito nei rispettivi strumenti urbanistici i contenuti dell'Accordo Territoriale, adeguando ad essi la pianificazione di competenza;
- 5.6 nel Comune di Bologna risultano vigenti il Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 133 del 14.07.2008, il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 137 del 27.04.2009 ed il Piano Operativo Comunale (POC) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 144 del 05.05.2009; l'area è soggetta ai seguenti vincoli, così come rilevabile dai fogli n. 6 e 7 del PSC:
- Infrastrutture, suolo e servitù:
 - Aeroporto: limitazioni alle altezze degli edifici; limitazioni relative agli ostacoli ed ai pericoli alla navigazione aerea (art. 707 commi 1, 2, 3, 4 Codice della Navigazione); limite della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, disciplinato dall'articolo 15, comma 2, del Quadro Normativo (QN);
 - Strade, disciplinata dall'articolo 15, comma 4, del QN;
 - Ferrovie, disciplinata dall'articolo 15, comma 3, del QN;
 - Gasdotto, disciplinato dall'articolo 15, comma 5, del QN;
 - Sito con bonifica in corso di progettazione/esecuzione;
 - Elettromagnetismo:
 - Emissione radio televisiva 1 - Area di divieto localizzazione impianti, disciplinato dall'articolo 15, comma 14, del QN;

- Cabine ed elettrodotti ad alta e media tensione, disciplinari dall'articolo 15, commi 12 e 13, del QN;

l'area oggetto dell'intervento è inoltre soggetta alle seguenti tutele, così come rilevabile dai fogli n. 6 e 7 del PSC vigente:

- Risorse idriche e assetto idrogeologico:
 - Reticolo idrografico coperto, disciplinato dall'articolo 11, comma 2, del QN;
 - Fasce di tutela fluviale, disciplinata dall'articolo 11, comma 3, del QN;
 - Aree di ricarica della falda - Settori B e D (fine pista verso Reno), disciplinati dall'articolo 11, comma 9, del QN;
 - Alvei attivi e invasi dei bacini idrici disciplinati dall'articolo 11, comma 1, del QN;
 - Aree dei terrazzi fluviali e dei conoidi permeabili della pedecollina ed alta pianura, disciplinate dall'articolo 11, comma 7, del QN;
- Testimonianze storiche e archeologiche:
 - Zona ad alta potenzialità archeologica, disciplinata dall'articolo 14, comma 3, del QN;
 - Zona ad bassa potenzialità archeologica, disciplinata dall'articolo 14, comma 5, del QN;
 - Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica disciplinata dall'articolo 14, comma 1, del QN;
 - Aree di concentrazione di materiali archeologici (e fascia di rispetto archeologico della via Emilia) disciplinata dall'articolo 14, comma 2, del QN;
- Elementi naturali e paesaggistici:
 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale della pianura, disciplinata dall'articolo 13, comma 9, del QN;

5.7 il PSC del Comune di Bologna ha recepito i contenuti dell'Accordo Territoriale, definendo, all'articolo 22 "Ambiti da riqualificare", l'Ambito n. 123 "Aeroporto Marconi"; la specifica scheda d'ambito contenuta nelle Norme Tecniche di attuazione del PSC stabilisce infatti che: *"Il PSC recepisce i contenuti dell'Accordo territoriale per il polo funzionale Aeroporto fra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e Sab-Aeroporto di Bologna, approvato con deliberazione consiliare Pg n. 134576/2008, il quale stabilisce le politiche*

urbanistiche e territoriali, assumendo il Piano di sviluppo aeroportuale 2007/2022 di Sab come riferimento.”; tale Accordo, congiuntamente ad altri aspetti, definisce il “Perimetro del Polo Funzionale”, l’”Ambito delle attività aeroportuali” e le attività insediabili, distinguendole in: “attività aeroportuali” (art. 4 dell’Accordo), “attività integrative” e “attività complementari” (art. 5); la planimetria inviata tramite e-mail in data 19 marzo 2012 perimetra l’ambito per le attività aeroportuali e le aree che dovranno ospitare le attività integrative e complementari, puntualizzando quanto stabilito dall’Accordo;

- 5.8 le attività aeroportuali previste dal Masterplan Aeroportuale 2009-2023 da realizzarsi all’interno dell’Ambito delle Attività Aeroportuali, riguardano in sintesi la nuova costruzione di: aerostazione passeggeri, parcheggi a raso e multipiano, aerostazione Aviazione Generale, nuovo hangar Aviazione Generale, aerostazione merci, edificio di bilanciamento dei VV.F, deposito e distributore carburanti, hangar elicotteristi Polizia di Stato, caserma ricovero mezzi Vigili del Fuoco, hangar elicotteristi Vigili del Fuoco, mezzi di rampa e deicing, sistema di impianti, centrali e reti tecnologiche, piazzali e accessi; il Masterplan prevede anche, nel periodo temporale 2013-2018 (fase II), edifici di nuova costruzione destinati ai magazzini spedizionieri che, sulla base dell’art. 5 comma 2 dell’Accordo, sono da ritenersi attività integrative; le attività di catering, anch’esse attività integrative, risultano in parte localizzate all’interno di un edificio esistente ed in parte in una nuova costruzione; nel periodo 2019-2023 (fase III), il progetto prevede che i magazzini spedizionieri esistenti e il nuovo edificio catering vengano demoliti;
- 5.9 nel Comune di Calderara di Reno risultano vigenti il PSC ed il RUE, approvati rispettivamente con delibere di Consiglio Comunale n. 47 e n. 48 del 7.04.2011; nei citati strumenti sono recepiti tutti i vincoli derivanti dal codice della navigazione e le aree coinvolte dall’infrastruttura areroportuale (disciplinati all’art. 65 del PSC) quali:
- zone di rischio aeroportuali;

- zone aeroportuali soggette al codice della navigazione;
- ambiti delle attività aeroportuali;
- ambito aeroportuale nord;

sono inoltre individuate le aree dei Nodi ecologici, le zone di rispetto dei nodi ecologici complessi, i corridoi ecologici (art. 40) che coincidono con le ex aree di cava e le dotazioni ecologiche "DOT_E" (art. 64) che coincidono con le fasce boschive previste dall'Accordo Territoriale;

5.10 nelle aree individuate come 'Ambito aeroportuale nord' dal PSC del Comune di Calderara di Reno, la destinazione d'uso del territorio è agricola, più precisamente 'Ambito Agricolo Periurbano - AAP' (artt. 36, 36bis e 37 del PSC e art. 52 del RUE); i vincoli ambientali ed ecologici disciplinati dal PSC nell'area aeroportuale sono i seguenti:

- Area di ricarica della falda settore B (art. 56);
- Aree a vulnerabilità naturale dell'acquifero elevata o estremamente elevata (art. 57);
- Connettivo ecologico diffuso perturbano (art. 40.3);
- Zone di rispetto dei nodi ecologici complessi;
- Corridoi ecologici principali - Tipo di intervento 'Miglioramento';

i vincoli di tutela storico -architettonico e/o testimoniale sono i seguenti:

- Presenza di alcuni edifici tutelati, nell'ambito aeroportuale nord;
- Presenza di alcuni alberi monumentali;
- Presenza di un'area di accertata e rilevante consistenza archeologica (art. 20);

parte dell'area interessata dal perimetro aeroportuale (Cava S. Anna-Luogonuovo) è disciplinata dal Piano per le Attività Estrattive (PAE) e più precisamente il piano definisce le seguenti aree:

- Zone Dae per attività estrattive esistenti;
- Zone Drs per sistemazione di attività estrattive esaurite;
- Zone Die impianti di lavorazione degli inerti esistenti;

6 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

- 6.1 le integrazioni volontarie presentate non hanno fornito risposta ai rilievi di ordine programmatico contenuti nella richiesta di integrazioni formulata dalla Regione Emilia-Romagna, in particolare non sono stati considerati i vigenti strumenti urbanistici del Comune di Calderara di Reno, pertanto, l'analisi della conformità alla pianificazione e delle ripercussioni sul territorio comunale delle scelte effettuate nel Masterplan in esame risulta carente;
- 6.2 il Comune di Calderara è solo in parte interessato dall'infrastruttura dell'aeroporto, precisamente in due aree poste al limite sud del territorio comunale, viene però coinvolto in maniera importante dai vincoli e dalle limitazioni che l'infrastruttura impone al territorio circostante: si sottolinea che la mancata rappresentazione della realtà del territorio del Comune di Calderara di Reno e degli strumenti urbanistici vigenti nell'ambito della documentazione di VIA depositata, non consente di valutare, col dovuto grado di certezza, gli impatti complessivi indotti dall'attuazione del Masterplan;
- 6.3 l'Accordo Territoriale, al quale sono stati adeguati i vigenti strumenti urbanistici dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno, costituisce per la Regione il principale ed imprescindibile strumento per misurare la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate nel Masterplan: il mancato riscontro alle richieste avanzate circa la coerenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale con quanto contenuto nell'Accordo Territoriale, rappresenta un elemento di indeterminazione per la formulazione del parere circa la compatibilità ambientale del Masterplan;
- 6.4 dalla lettura degli elaborati forniti (relazione e tavole) sono emerse alcune incongruenze con l'Accordo Territoriale, in particolare il "Perimetro del Polo" indicato nella cartografia depositata risulta diverso da quello individuato dall'Accordo Territoriale (art. 3 ed allegato II dell'Accordo), ovvero non individua nella parte nord l'*ambito aeroportuale nord*, mentre include erroneamente nella parte sud-est le aree poste a sud di via Fornace e la Cava Berleta (Comune di Bologna) e nella parte nord-est comprende il Comparto industriale n.137 in Comune di Calderara di Reno in corso di attuazione: dette incongruenze sembrerebbero

parzialmente risolte dalla tavola inviata da SAB tramite e-mail il 19 marzo 2012;

6.5 l'introduzione, nel "Ambito per le attività aeroportuali", di nuove attività integrative e complementari, anche se non esplicitamente individuate nel Masterplan, rientra nella capacità edificatoria stabilita dall'articolo 5, comma 4, dell'Accordo Territoriale e deve quindi garantire le condizioni per l'insediamento stabilite dallo stesso articolo 5 al comma 5: negli elaborati progettuali presentati non è chiaramente specificato quali nuovi interventi che si intendono realizzare rientrino tra le attività integrative e complementari e come tali interventi rispettino le condizioni che l'Accordo pone per la loro insediabilità;

7 RITENUTO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

7.1 sia necessario subordinare l'attuazione del Masterplan in esame alle seguenti prescrizioni:

1. nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:

a) fermo restando che dovrà essere garantito il rispetto integrale delle previsioni contenute nell'Accordo Territoriale, con riferimento allo stesso:

- dovrà essere specificato con maggiore dettaglio il perimetro delle aree connesse alle attività aeroportuali, definito come "ambito di sviluppo del Masterplan" nella tavola trasmessa tramite e-mail da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA in data in data 19 marzo 2012, che si considera a tutti gli effetti parte integrante della documentazione di VIA, e quello delle attività integrative e/o complementari;
- dovrà essere specificato se, tra le attività previste dal Masterplan da realizzarsi all'interno dell'Ambito delle Attività Aeroportuali, siano previste solamente "attività inerenti il funzionamento dell'Aeroporto", come definite dall'art. 4 dell'Accordo Territoriale, o se siano previste anche "attività integrative" e/o "attività complementari", definite all'articolo 5 dello stesso Accordo; in

particolare, si dovrà dare riscontro delle varie tipologie di attività previste in riferimento alle tre categorie sopra richiamate, si ricorda infatti che la realizzazione di attività integrative e complementari, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, dell'Accordo Territoriale è subordinata all'attuazione degli interventi infrastrutturali definiti all'articolo 6 commi 2c) e 4; se si intende confermare la realizzazione di attività integrative e/o complementari, dovrà essere quantificata la superficie utile netta al fine del calcolo della residua capacità edificatoria, stabilita all'articolo 5 dell'Accordo Territoriale, pari a mq 30.000 totali;

- b) dovrà essere riportata la rappresentazione del territorio del Comune di Calderara di Reno e dei suoi strumenti urbanistici, dovranno essere analizzate le ripercussioni delle previsioni del Masterplan sul territorio comunale e proposte le eventuali necessarie mitigazioni; qualora gli interventi non dovessero coinvolgere il territorio del Comune di Calderara, dovrà essere comunque dimostrato ed argomentato il non coinvolgimento del suo territorio;

8 CONSIDERATO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

- 8.1 nella documentazione depositata è sottolineato che nella definizione delle proposte di piano sono state privilegiate soluzioni volte a garantire la massima flessibilità e libertà del nuovo sistema insediativo (modularità degli spazi e dei corpi di fabbrica), il Piano di Sviluppo, tuttavia, non rappresenta per sua natura il progetto preliminare delle opere da realizzare nel sedime aeroportuale, ma deve intendersi esclusivamente come documento programmatico, di riferimento per l'attuazione degli interventi e per il raggiungimento degli obiettivi posti alla base del processo di pianificazione dello sviluppo aeroportuale;
- 8.2 nella definizione delle direttrici guida per lo sviluppo dell'aeroporto di Bologna, sono stati presi a riferimento sia gli indirizzi di pianificazione della rete aeroportuale nazionale, così come delineati dal Piano Generale degli Aeroporti, sia gli aspetti legati

alle possibilità di sviluppo dell'attuale sedime aeroportuale compatibilmente con la politica d'interventi urbanistici e territoriali intrapresa dai Comuni di Bologna e Calderara di Reno;

8.3 secondo la descrizione contenuta nella documentazione depositata, attualmente l'aeroporto Marconi presenta le seguenti caratteristiche:

- occupa un sedime complessivo pari a circa ha 240 a seguito anche dell'ampliamento sul lato ovest, in conseguenza dei lavori di prolungamento della pista di volo, eseguiti nel corso nel 2004;
- la pista di volo ha una lunghezza complessiva di ml 2.850 e larghezza ml 45 più due shoulder laterali di m 7,5 ciascuna, per una superficie pavimentata di circa di mq 171.000; la pavimentazione della pista di volo risulta essere di tipo flessibile (in conglomerato bituminoso) con una capacità portante pari a PCN 71; la classe della pista (ai sensi del Regolamento ENAC per la Costruzione e Gestione degli Aeroporti) è la 4C;
- il collegamento tra la pista di volo ed i piazzali di sosta aeromobili, avviene mediante la via di rullaggio, parallela alla pista, ed un sistema di raccordi con pavimentazione di tipo flessibile (in conglomerato bituminoso) con una capacità portante pari a PCN 71, di cui sono dettagliate le caratteristiche geometriche;
- la superficie pavimentata complessiva, comprensiva della pista di volo, via di rullaggio e raccordi è pari a mq 349.912;
- lo scalo bolognese dispone di due aree di parcheggio aeromobili con pavimentazione rispettivamente rigida per l'area di parcheggio Apron1 (main) e rigida/flessibile per l'area di parcheggio Apron 2 (west); le piazzole di sosta per l'area di parcheggio Apron 1 sono 15 (numerate da 102 a 116), con una superficie complessiva comprensiva delle aree di manovra di mq 76000; le piazzole di sosta per l'area di parcheggio Apron 2 sono 20 (numerate da 201 a 220) con una superficie complessiva comprensiva delle aree di manovra di mq 60000;
- l'Aerostazione passeggeri, costituita da un unico corpo di fabbrica, è ubicata a sud della pista di volo; l'edificio è articolato su tre livelli: il

piano terra di circa mq 19.446, il piano primo con una superficie di circa mq 13.508 ed infine il piano secondo con una superficie complessiva di circa mq 10.770; il sistema aerostazione passeggeri è articolato su due distinti livelli funzionali adibiti rispettivamente agli arrivi ed alle partenze, sia per voli nazionali che internazionali; per ciò che concerne la gestione dei passeggeri in arrivo, attività che si svolge tutta al piano terra, sono presenti due distinte sale restituzione bagagli, una per i voli nazionali, sul lato est, ed una per i voli internazionali, nella zona centrale, per un totale di undici nastri di riconsegna bagagli; nelle aree land side ed air side delle zone partenze sono presenti diverse attività commerciali, oltre che uffici degli enti di stato, delle compagnie aeree e le biglietterie; al secondo livello, collegato da una scala fissa e da un ascensore panoramico, sono presenti attività di ristorazione e bar; nella relazione generale del masterplan sono dettagliati, sia come tipologia che consistenza, gli edifici dell'area terminale presenti all'interno del sedime aeroportuale;

- ad ovest dell'Aerostazione passeggeri sono localizzate le strutture degli Enti di Stato (VV.FF. e PS), una serie di edifici ed hangar destinati ad attività di aeroclub e basi compagnie aeree, i magazzini per spedizionieri, edifici per la manutenzione dei mezzi di rampa ed il sistema Aviazione Generale, di recente realizzazione, costituito dall'Aerostazione (sup. coperta mq 630 ed altezza di circa m 10) e da un hangar per il ricovero e la manutenzione degli aeromobili; anche in questo caso in relazione sono dettagliati sia come tipologia che consistenza le strutture del complesso area Ovest;
- l'infrastruttura aeroportuale, a pochi chilometri di distanza dal centro del capoluogo, è lambita dall'ultimo tratto dell'Autostrada Adriatica A14 Taranto-Bologna, le cui uscite più prossime sono Bologna San Lazzaro e Borgo Panigale, in diretto collegamento con l'Autostrada del Sole A1; in affiancamento scorre il Raccordo Autostradale 01, noto come Tangenziale di Bologna o complanare, nel tratto compreso tra Bologna Casalecchio e Bologna San Lazzaro; poco più a sud, in attraversamento al

centro di Borgo Panigale, si legge il tracciato della SS 9 Emilia; le vie di collegamento locale sono rappresentate dalla Via del Triumvirato, che costeggia il recinto aeroportuale sul lato Est, e la via dell'Aeroporto; attualmente l'aeroporto non è direttamente collegato alla rete ferroviaria, il suo intorno è però attraversato da più tracciati, afferenti ai vari sistemi di collegamento su ferro: Servizio Ferroviario Regionale, Servizio Ferroviario Metropolitano, Alta Velocità; i tre sistemi (SFR, SFM, AV) si integrano ed hanno il principale nodo di interscambio nella stazione Centrale di Bologna, che si trova in posizione ideale rispetto al centro cittadino;

- l'attuale sistema parcheggi a servizio dell'Aeroporto di Bologna è costituito da:
 - a) edificio parcheggio multipiano 4 livelli fuori terra ubicato sul lato sud/ovest dell'aerostazione passeggeri con una superficie coperta di piano pari a mq 7600 e per un numero di posti auto complessivi di 1520;
 - b) edificio fast park su 2 livelli ubicato in prossimità dell'ingresso dell'aerostazione passeggeri con una superficie coperta di piano pari a mq 13500 e per un numero di posti auto complessivi di 1350;
 - c) parcheggi a raso fronte aerostazione disposti su una superficie complessiva di mq 41000 e per un numero di posti auto di 2050;
- riguardo alle infrastrutture tecnologiche esistenti, la relazione generale depositata distingue tra fabbricati dove svolge la propria attività e quelli dati in sub-concessione a soggetti terzi e non legati all'aviazione commerciale; questi ultimi rappresentano unità a sé stanti ognuna dotata di impianto autonomo sia per quanto riguarda l'alimentazione elettrica, che il caldo e il freddo e gli impianti telematici, mentre i fabbricati dove svolge la propria attività strettamente connessa all'attività di aviazione commerciale, sono state realizzate soluzioni il più possibile centralizzate, è presente, pertanto, in prossimità del terminal passeggeri, una centrale tecnologica di dimensioni in pianta di circa mq 1.000, collegata all'aerostazione mediante un cunicolo interrato di sezione ml. 3.50 x 3.50; in relazione è sottolineato che ha attivato un

importante intervento per il risparmio energetico sia relativamente agli assorbimenti elettrici (sia illuminazione che Forza Motrice) che al Calore e al Freddo, in particolare sono state installate le tecnologie a basso consumo e a basse emissioni più avanzate e individuate soluzioni progettuali in grado di assicurare i minori assorbimenti ad oggi possibili, ed a seguito di ciò il Ministero dell'Ambiente ha riconosciuto a due Certificati Verdi ed ha ammesso alla fase finale dell'istruttoria la richiesta per i certificati bianchi;

8.4 il masterplan si prefigge il soddisfacimento, tramite un adeguato livello di servizio, della domanda di traffico prevista agli orizzonti 2013, 2018 e 2023 (sostanzialmente confermata nelle integrazioni volontarie trasmesse); gli interventi previsti nel Masterplan per il raggiungimento di tale obiettivo, riguardano:

- il **potenziamento** programmato dei **Piazzali di Sosta Aeromobili** in funzione dello sviluppo del traffico passeggeri e merci agli orizzonti previsti;
- la **nuova configurazione** ed ampliamento dell'**Area Terminale** con particolare riferimento all'Aerostazione passeggeri rilocalata baricentricamente rispetto alla pista di volo ed al nuovo sistema di piazzali aeromobili;
- la **nuova configurazione** della **viabilità di accesso land-side** ed il potenziamento dei collegamenti con le reti infrastrutturali esistenti (tangenziale ed autostrada, metrotranvia e people mover);
- il **nuovo assetto** dell'**Area Ovest** (zona dell'attuale Aerostazione Aviazione Generale) ove saranno rilocati gli hangars, i magazzini spedizionieri, l'aerostazione merci, gli uffici P.S., l'edificio di bilanciamento dei Vigili del Fuoco e l'area distribuzione carburanti;
- il **nuovo assetto** dell'**Area Nord**, ove è prevista la rilocalazione delle strutture operative degli Enti di Stato e dei Vigili del Fuoco;
- il **nuovo sito** per la riprotezione dei **depositi carburanti JA1**;
- il **nuovo sistema** delle **centrali tecnologiche**;

- il **nuovo sistema** delle reti impiantistiche, idriche, fognarie, ecc.;
- 8.5 nella documentazione depositata sono descritti, con diversi livelli di dettaglio, i singoli interventi in previsione, che comporteranno un ampliamento del sedime aeroportuale (attualmente di mq 2.450.000) di circa mq 310.000; il programma temporale degli interventi è suddiviso in tre fasi:
- fase I (2009 - 2013);
 - fase II (2014 - 2018);
 - fase III (2018 - 2023);
- 8.6 il SIA ha individuato gli interventi infrastrutturali di breve, medio e lungo periodo necessari per permettere e sostenere l'incremento di domanda di trasporto aereo (passeggeri e merci) con adeguati livelli di servizio e standards di sicurezza, nel rispetto delle linee guida fissate dall'ENAC;
- 8.7 gli interventi previsti dal Masterplan che determinano i maggiori impatti sul sistema della mobilità urbana di Bologna e sull'accessibilità all'Aeroporto sono quelli di seguito indicati (con relative fasi ed orizzonti temporali):
- Interventi di fase II - 2018
 - Nuovo polo Cargo Merci zona ovest;
 - Ampliamento Terminal passeggeri;
 - Interventi di fase III - 2023
 - Nuovo Terminal passeggeri;
 - Potenziamento sistema parcheggi e nuovo parcheggio multipiano;
 - Potenziamento di via dell'Aeroporto e via della Salute;
 - Potenziamento della viabilità di accesso lato terra;
- 8.8 in dettaglio, gli interventi più rilevanti che riguardano direttamente l'accessibilità e la viabilità sono:
- Potenziamento sistema parcheggi

	POSTI AUTO ATTUALI	POSTI AUTO 2023
Parcheggi	1.520	1.520 + 1.500
Parcheggi Fastpark	1.350	2.150
Parcheggi a raso	2.050	3.100
TOTALE	4.920	8.270

- Sistema della viabilità di accesso

a fronte dell'attuale sistema di accessibilità alla infrastruttura aeroportuale, che consiste in un unico ramo di ingresso/uscita connesso alla rotatoria nord di svincolo del sistema tangenziale su via Triumvirato, il Masterplan prevede il potenziamento/adequamento di via dell'Aeroporto e di via della Salute ed una configurazione al 2023 con un sistema di tre diversi accessi alla infrastruttura: 1) quello attuale dalla rotatoria, 2) quello principale per i passeggeri da via dell'Aeroporto per l'accesso al nuovo parcheggio multipiano in corrispondenza del nuovo Terminal, 3) un terzo ad ovest su via della Salute per l'accessibilità dei mezzi di movimentazione merci;

8.9 per quanto riguarda la viabilità di riferimento nel sistema città, nello studio trasportistico sono stati considerati, nei rispettivi orizzonti temporali, gli interventi inseriti negli strumenti di pianificazione PSC e POC del Comune di Bologna (tra cui il People Mover e la Metrotranvia per quanto riguarda il calcolo della diversione modale), mentre per quanto riguarda il sistema viabilistico extracomunale è stato fatto riferimento alle opere programmate nel Piano della Mobilità Provinciale (PMP) della Provincia di Bologna, tra le quali quelle che riguardano più direttamente il territorio comunale di Bologna, sono:

- il completamento della Trasversale di Pianura;
- la realizzazione dell'Intermedia di Pianura e viabilità di collegamento verso sud;
- la realizzazione del Passante Autostradale Nord;

non risulta che lo studio abbia preso in considerazione la viabilità di accesso all'aeroporto proveniente dal Comune di Calderara di Reno;

8.10 nello studio trasportistico si è supposto il People Mover già in esercizio nell'anno 2013, mentre il nuovo svincolo autostradale Aeroporto, citato nella relazione generale del Masterplan, non è stato inserito nel grafo

stradale, non essendo presente negli strumenti di programmazione del Comune di Bologna; nel grafo utilizzato per la simulazione non è stato considerato il nuovo collegamento tra via Bencivenni e via della Salute, recentemente realizzato;

8.11 nello studio trasportistico, per la verifica del sistema di viabilità su mezzo privato derivante dall'attuazione del Masterplan, come scenari infrastrutturali e come scenari di domanda si sono presi a riferimento quelli relativi all'attuazione degli interventi previsti nel PMP, nel PSC e nel POC del Comune di Bologna, e nello stesso Masterplan, nei vari orizzonti temporali; la metodologia è stata quella di sovrapporre, per ogni scenario, alla matrice di domanda attuale, di POC o di PSC (ricavate dal database in dotazione all'Amministrazione Comunale), quella relativa ai movimenti con Origine o Destinazione l'Aeroporto, ricavata dalle previsioni di domanda contenute nel Masterplan;

8.12 per quanto riguarda lo scenario tendenziale al 2023 sono stati ipotizzati gli interventi infrastrutturali previsti nel PMP e nel PSC ed è stata prevista la domanda di mobilità aeroportuale ferma ai valori del 2013, in conseguenza della non attuazione degli interventi inseriti nel Masterplan:

SCENARIO	QUADRO INFRASTRUTTURALE	MATRICE DI DOMANDA
Attuale	Rete Attuale	Matrice O/D attuale
2018 di Progetto	Rete di attuazione del POC	Matrice O/D POC + Mat. O/D Aerop. al 2018
2023 Tendenziale	Rete di attuazione del PSC e del PMP	Matrice O/D PSC + Matrice Aerop. al 2013
2023 di Progetto	Rete di attuaz. PSC, PMP e Masterplan	Matrice O/D PSC + Matrice Aerop. al 2023

le varie matrici sono riferite all'ora di punta mattutina del traffico stradale (non coincidente con l'ora di punta degli accessi/uscite dall'aeroporto), e sono state ulteriormente disaggregate in mezzi leggeri e mezzi pesanti;

8.13 per ottenere le matrici O/D relative ai movimenti aventi come origine o destinazione l'aeroporto, sono state assunte le stime di crescita dell'utenza

aeroportuale contenute nel Masterplan, mentre come distribuzioni temporali mensili e giornaliere dei movimenti sono state mantenute quelle attuali, ipotizzando che il giorno di punta del traffico complessivo sulla rete sia il giorno feriale medio del periodo Settembre - Ottobre;

8.14 i dati utilizzati per la calibrazione del modello e le simulazioni dei vari scenari sono i seguenti:

UTENZA AEROPORTUALE	ATTUALE	2018 Progetto	2023 Tendenz.	2023 Progetto
Passeggeri annuali	4.700.000	7.300.000	6.300.000	8.000.000
Quota People Mover	0%	19,1%	17,3%	19,3%
Quota Navette + Bus	27,6%	11,8%	11,8%	11,8%
Quota Mezzi Privati	72,4%	69,1%	70,9%	68,9%
Veic. Leggeri in ingresso	6.883	9.330	8.048	10.891
Veic. Pesanti in ingresso	266	212	180	248
Veic. Leggeri in uscita	6.697	9.048	7.835	10.605
Veic. Pesanti in uscita	266	212	180	248
Veic. Leggeri in ingresso	358	478	464	632
Veic. Pesanti in ingresso	30	40	40	52
Veic. Leggeri in uscita	169	225	185	247
Veic. Pesanti in uscita	8	11	9	15

8.15 lo Studio trasportistico, analizzando i risultati delle simulazioni di traffico, osserva che tutti gli scenari futuri mostrano condizioni generali di circolazione, sulla rete stradale presa in esame, migliori di quelli presenti nello scenario attuale; ciò in relazione agli interventi infrastrutturali contemplati negli scenari del PMP e del PSC del Comune di Bologna, che introducono nel settore occidentale della città importanti interventi di potenzialmente dell'assetto infrastrutturale, come la Trasversale e l'Intermedia di pianura, che contribuiscono a migliorare il funzionamento della rete anche per quanto riguarda l'accessibilità alla infrastruttura aeroportuale, oltre ad interventi di potenziamento del trasporto pubblico locale, in particolare la realizzazione e l'entrata in esercizio del People Mover;

8.16 anche le previsioni del Piano di Sviluppo aeroportuale, che prevede la ripartizione degli accessi alle funzioni aeroportuali da tre fronti diversi, anziché dall'unico

presente allo stato attuale, ed il potenziamento di via dell'Aeroporto e di via della Salute, contribuiscono, in base alle valutazioni contenute nello Studio, ad un miglioramento della situazione esistente;

8.17 in conclusione, nello Studio si afferma che l'incremento di carico veicolare, conseguente all'attuazione degli interventi previsti nell'ambito del Masterplan, risulta pienamente sostenibile dal sistema infrastrutturale di accessibilità locale previsto dallo stesso Piano e inquadrato nello scenario futuro assunto dagli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e provinciale; nelle successive fasi progettuali, al fine di migliorare la gestione dei diversi accessi previsti dal Masterplan, viene proposta nello studio trasportistico anche l'attivazione di un sistema di informazione e guida all'utenza a messaggio variabile, finalizzato al governo ed alla distribuzione dei flussi veicolari verso le aree di sosta, al fine di limitare il più possibile fenomeni di congestione locale o di accodamenti impropri nei momenti di maggiore affluenza allo scalo aeroportuale;

9 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

9.1 nello studio trasportistico sono state considerate le infrastrutture di trasporto di massa previste nel PSC del Comune di Bologna, che comportano una notevole diversione modale; in particolare, per quanto riguarda la Metrotranvia, considerato che il Comune di Bologna ha presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un progetto preliminare per la realizzazione del servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese, mediante interventi di completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano, e che è in corso di svolgimento la conferenza di servizi in ambito CIPE per approvare la ridestinazione a favore di tale progetto dei fondi statali già destinati alla Metrotranvia, sarebbe stato più cautelativo valutare scenari di simulazione del traffico di lungo periodo che non ne prevedessero l'attuazione;

9.2 è da sottolineare l'assenza, nel grafo utilizzato per la simulazione, del nuovo collegamento tra via Bencivenni e via della Salute, recentemente realizzato,

e che per la sua ubicazione si ritiene possa influenzare in modo non trascurabile la viabilità nell'intorno della zona aeroportuale: si osserva, a questo proposito, la coesistenza nello studio di interventi infrastrutturali a diverso livello di sviluppo pianificatorio e programmatico, elemento che limita in parte l'efficacia dell'approccio, in quanto basato su scenari che potrebbero non verificarsi completamente all'interno degli orizzonti temporali considerati;

- 9.3 nella costruzione della matrice traffico e mobilità di accesso all'aeroporto, inoltre, è stata esclusa la viabilità proveniente dal Comune di Calderara di Reno (punto 2 della Relazione tecnica del Quadro di riferimento ambientale MP VRA RTCN 0), l'analisi della matrice risulta, pertanto, parzialmente carente;
- 9.4 per quanto riguarda il People Mover, il Masterplan non dà evidenza del collegamento tra la Stazione Aeroporto del People Mover stesso e l'area terminal nella sua attuale posizione, impegno espressamente atteso e previsto sulla base dell'Accordo siglato tra SAB, Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Regione Emilia-Romagna per la realizzazione dell'opera pubblica denominata "People Mover", siglato il 23 Luglio 2007, ove in particolare nell'art. 2, punto 2.1, comma 3, tra gli impegni a carico di SAB si indica *"impegno alla diretta realizzazione della passerella di collegamento tra la fermata Aeroporto e l'Aerostazione passeggeri, il cui importo è stimato in circa 300.000,00 Euro...."*, ed al comma 3 dell'art.5 *"L'opera sarà realizzata a cura e spese di Aeroporto di Bologna, che assumerà a proprio carico tutte le responsabilità anche verso i terzi, nonché i relativi costi di progettazione, manutenzione e gestione, fornitura di utenze. L'opera dovrà essere ultimata e funzionante prima della messa in esercizio del sistema di trasporto"*: si ritiene pertanto indispensabile che all'interno del Masterplan sia data evidenza di tale collegamento e dell'impegno alla sua realizzazione;
- 9.5 non è stato sviluppato il tema della fattibilità tecnica del prolungamento del tracciato del People Mover, in particolare verso il nuovo terminal passeggeri, tenuto conto dei nuovi edifici in progetto e del corridoio di passaggio per gli elicotteri

militari, utilizzato in virtù di un impegno tra le parti: si sottolinea l'importanza di tale prolungamento per l'efficace funzionalità dell'infrastruttura nel lungo periodo e per garantire la quota di diversione modale indicata nello studio trasportistico;

9.6 seppur nel quadro di uno strumento del tutto generale come il Masterplan, si osserva che non sono stati sufficientemente descritti e dettagliati gli interventi previsti per il potenziamento e la riqualificazione di via dell'Aeroporto, via della Fornace, via della Salute e via Commenda, in termini di effettiva fattibilità ed efficacia, né le modalità per la loro realizzazione e le relative tempistiche;

10 RITENUTO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

10.1 sia necessario subordinare l'attuazione del Masterplan in esame alle seguenti prescrizioni:

1. nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:

a) in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 6, comma 2, punto a), dell'Accordo Territoriale:

- dovrà essere sviluppata ad idoneo livello di dettaglio, la progettazione della passerella di collegamento della fermata Aeroporto del People Mover, così come attualmente ubicata in rapporto all'attuale terminal passeggeri, dando evidenza dell'impegno di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA alla sua realizzazione;
- dovrà essere garantito il collegamento tra il People Mover e il nuovo terminal passeggeri in previsione, evidenziandone le modalità realizzative, complete di analisi e valutazioni preliminari di fattibilità tecnica, vista anche la presenza dell'ambito demaniale militare presente a sud dell'attuale aerostazione e del corridoio di passaggio per gli elicotteri militari; per non ostacolare uno sviluppo del prolungamento del People Mover verso il nuovo terminal passeggeri, non dovranno essere attuati opere e/o interventi che possano precluderne la realizzazione;

b) dovranno essere sviluppati nel dettaglio, gli interventi previsti per il potenziamento e la

- riqualificazione della viabilità comunale di accesso alle aree aeroportuali, in particolare al nuovo Polo Cargo (quali ad esempio via della Fornace, via Commenda e via della Salute); tali progetti dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'Amministrazione comunale di Bologna, che effettuerà anche l'attività di Alta Sorveglianza su dette opere e interventi;
- c) dovranno essere maggiormente dettagliati, gli interventi previsti a favore di bus turistici, navette e taxi, in termini di accessi, fermate, zone di sosta riservate, collegamenti pedonali, garantendo una loro efficace integrazione con il sistema aeroportuale;
2. con riferimento alla fase di cantiere degli interventi previsti nel Masterplan sulla viabilità comunale:
- a) prima dell'inizio dei lavori, o in sede di elaborazione del progetto di gara, dovrà essere sottoposto al Comune di Bologna un piano di cantierizzazione che illustri con sufficiente dettaglio modalità e tempi di svolgimento delle attività di cantiere; durante il periodo dei lavori la viabilità coinvolta e sottoposta ad usura dalle attività dei cantieri dovrà essere mantenuta in sicurezza con interventi di manutenzione e riparazione a carico di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, che sarà in ogni caso l'interfaccia dell'Amministrazione comunale;
 - b) l'eventuale segnaletica stradale integrativa, atta a migliorare le condizioni di sicurezza e la percezione del traffico e dei disagi indotti dai cantieri, sarà a carico di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA;
 - c) il Piano di sicurezza, di cui al progetto di appalto, dovrà prendere in esame non solo le attività all'interno della recinzione di cantiere, ma anche lo scenario circostante interessato dal traffico di cantiere, proponendo le dovute misure di mitigazione e di sicurezza;
3. i nuovi tratti stradali in progetto, previsti per dare accessibilità al nuovo terminal passeggeri ed indispensabili per la sostenibilità a livello trasportistico del Masterplan, dovranno rimanere in carico ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, che ne curerà la gestione e la manutenzione;

4. dovrà essere installato un sistema di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso al sistema aeroportuale, così come proposto nello Studio trasporti stico depositato, al fine di indirizzare in modo rapido ed efficiente l'utenza su mezzo privato alle varie aree di parcheggio;

11 CONSIDERATO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

atmosfera

11.1 il SIA contiene l'analisi dello stato di qualità dell'aria nella zona su cui insiste la struttura aeroportuale e la valutazione degli impatti dovuti alle previsioni del Masterplan; è stato confrontato lo stato della componente nella condizione attuale (elaborato con dati 2009) e nei seguenti scenari futuri di esercizio:

- Tendenziale 2023: traffico aereo e passeggeri stimabili senza interventi - (flussi 2013) e assetto infrastrutturale/urbanistico previsto dal PSC del Comune di Bologna;
- Masterplan 2018: traffico aereo e passeggeri 2018 e assetto infrastrutturale/ urbanistico previsto dal POC del Comune di Bologna;
- Masterplan 2023: traffico aereo e passeggeri 2023 e assetto infrastrutturale/ urbanistico previsto dal PSC del Comune di Bologna;

11.2 gli inquinanti esaminati sono NO_x e PM₁₀, ovvero quelli tipici delle aree urbane, che a Bologna sono particolarmente critici, con le medie annuali registrate dalla rete di rilevamento al di sopra dei valori limite di legge; solo per la valutazione del contributo degli aerei, sono inoltre stati considerati gli idrocarburi non metanici totali;

11.3 le emissioni dell'aeroporto analizzate includono le sorgenti fisse (centrali termiche a gasolio e metano gestite da), i veicoli aeroportuali (GSE), i parcheggi degli autoveicoli interni ed esterni al sedime aeroportuale gestiti da e gli aeromobili (cicli LTO); per il calcolo delle emissioni e concentrazioni di inquinanti è stato utilizzato il modello analitico previsionale EDMS 5.1.3; le emissioni da sorgenti mobili (traffico stradale) sono state calcolate in un intorno di circa km 2 rispetto al sedime aeroportuale,

area che comprende un tratto di autostrada A1 e di tangenziale della città di Bologna;

11.4 nell'ambito di analisi, la qualità dell'aria nello scenario attuale è stata inoltre caratterizzata sulla base della zonizzazione provinciale della qualità dell'aria (fonte: Piano di Gestione della Qualità dell'Aria, 2007) e dei dati della rete fissa di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico di Bologna; per i diversi scenari, sono state calcolate le emissioni dovute alle varie sorgenti aeroportuali ed al traffico della zona, e sono state elaborate delle mappe di concentrazione per quantificare l'apporto dell'aeroporto sulla concentrazione dell'inquinante al suolo; lo studio è stato elaborato considerando un tendenziale aumento di decolli su Bologna, in quanto esiste attualmente un unico apparato di atterraggio strumentale lato Bargellino, che quindi facilita gli atterraggi da ovest e i decolli verso est;

11.5 le conclusioni dello studio riportano che "per quanto riguarda gli inquinanti critici PM_{10} e NO_x , il contributo emissivo della sorgente aeronautica risulta notevolmente inferiore rispetto a quello del traffico stradale, ossia pari a circa il 10% per gli NO_x e all'1% per i PM_{10} ": le azioni di mitigazione proposte all'interno del SIA si limitano a considerazioni circa il miglioramento tecnologico degli aerei e circa i criteri di progettazione delle strutture fisse di nuova realizzazione, che garantiranno il massimo grado di efficientamento energetico;

rumore

11.6 nella documentazione presentata sono valutate le ricadute acustiche associate all'incremento di traffico aereo e veicolare previste a seguito dell'attuazione del Masterplan; gli scenari analizzati per la componente acustica sono:

- stato attuale riferito al 2009;
- scenario di progetto al 2018, in cui è stato considerato l'assetto urbanistico/infrastrutturale derivante dall'attuazione del POC 2009 del Comune di Bologna, il traffico veicolare ed aereo previsti al 2018, un'accessibilità all'aeroporto uguale allo stato attuale;

- scenario di progetto al 2023, in cui i carichi veicolari ed aerei previsti per il 2023 sono stati valutati in riferimento all'assetto urbanistico/infrastrutturale da PSC del Comune di Bologna, tenendo conto anche del nuovo accesso al terminal passeggeri;
- scenario tendenziale al 2023, che si differenzia dal precedente per la mancata realizzazione degli interventi previsti dal Masterplan, e quindi considerando la massima potenzialità di movimenti aerei consentita dall'attuale infrastruttura aeroportuale;

11.7 per la caratterizzazione acustica dell'area di studio è stata svolta una campagna strumentale costituita da misure fonometriche di lunga durata (24÷48 ore) presso 11 postazioni, ritenute maggiormente rappresentative per sorgenti infrastrutturali e/o ricettori presenti; le informazioni raccolte sono state integrate con i dati registrati nel corso degli ultimi anni dal sistema di monitoraggio acustico del rumore aeroportuale [movimenti aerei, Livello del Rumore Aeroportuale (LVA), LAeq]; i suddetti dati sono stati presi a riferimento nella taratura dei modelli previsionali utilizzati per la ricostruzione del clima acustico attuale dell'area di studio (LIMA per le sorgenti sonore stradali e ferroviarie, INM per la sorgente sonora aeroportuale);

11.8 le simulazioni acustiche sono state elaborate con l'obiettivo di verificare il rispetto dei seguenti valori limite fissati dalla normativa italiana:

- limiti della zonizzazione acustica aeroportuale, definiti ai sensi del DM 31.10.1997, in riferimento al livello LVA associato alla sola sorgente sonora aeroportuale: 75 dB(A) per la zona B; 65 dB(A) per la zona A; 60 dB(A) per le zone esterne all'intorno aeroportuale;
- limiti delle classificazioni acustiche comunali all'esterno delle zone di cui sopra, in cui il LAeq associato alla sorgente sonora aeroportuale è stato sommato alle rimanenti sorgenti sonore infrastrutturali presenti sul territorio (strade, autostrade, ferrovie);

11.9 per le simulazioni degli scenari futuri sono state

considerate delle ipotesi di crescita e di utilizzo delle piste in base allo storico 2005÷2009, mentre per la distribuzione dei voli sulle rotte statistiche sono stati presi a riferimento i dati rilevati nel 2009; nella documentazione integrativa l'analisi dei dati di traffico aereo è stata estesa anche al 2010, confermando le ipotesi formulate per gli scenari futuri; non sono state formulate stime in merito all'evoluzione tecnologica dei velivoli, se non per quanto riguarda il mantenimento del trend registrato nel periodo 2005÷2009 relativamente alla sostituzione di alcune tipologie di aerei a favore di altre;

11.10 l'ambito di studio comprende i territori comunali interessati dai sorvoli aerei (Bologna, Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Castel Maggiore), prevedendo un livello di approfondimento maggiore (mappe acustiche di dettaglio, livelli sonori al ricettore) per le aree acusticamente più sensibili (prime classi ed edifici dai quali sono pervenute segnalazioni in merito al rumore aeroportuale) e/o potenzialmente più impattate dall'incremento del traffico veicolare ed aereo;

11.11 la ricostruzione del clima acustico attuale, i cui risultati sono stati restituiti con mappe acustiche e tabelle riportanti i livelli puntuali al ricettore, evidenzia:

- nell'intorno aeroportuale, il sostanziale rispetto dei limiti LVA della zonizzazione acustica aeroportuale, ad esclusione di alcune aree non abitate ad ovest dell'aeroporto;
- esternamente all'intorno aeroportuale, una diffusa situazione di superamento dei limiti delle classificazioni acustiche comunali per le strutture scolastiche/ospedaliere e per molti dei ricettori residenziali indagati: mentre per i ricettori residenziali il contributo del rumore aeroportuale risulta trascurabile rispetto alle altre infrastrutture di trasporto, per le strutture scolastiche/ospedaliere il rumore aeroportuale determina, da solo, superamenti dei limiti di I classe e, in taluni casi, risulta essere la sorgente sonora dominante;

11.12 le simulazioni elaborate per gli scenari futuri evidenziano:

- una compatibilità di massima dei livelli LVA sul territorio anche a seguito dell'incremento dei movimenti aerei, con superamenti dei limiti della zonizzazione acustica aeroportuale che, per il territorio comunale di Bologna, sono circoscritti alle aree produttive di via del Traghetto;
- un aumento dei livelli LAeq dovuti alla sorgente aeroportuale per i ricettori residenziali esterni all'intorno aeroportuale, i cui valori assoluti sono tuttavia trascurabili rispetto al rumore indotto dalle altre infrastrutture di trasporto esistenti (strade, ferrovie);
- un aumento dei livelli LAeq per alcuni ricettori in I classe, per i quali il contributo del rumore aeronautico è già responsabile del superamento dei limiti previsti dalla classificazione acustica;
- con riferimento al rumore dovuto al traffico veicolare indotto, impatti ravvisabili unicamente presso i ricettori prospicienti la viabilità di adduzione all'aeroporto, laddove l'aumento di rumore dovuto al traffico veicolare va ad incrementare la situazione di superamento dei limiti già presente allo stato attuale; relativamente a tali ricettori, il SIA rimanda il dimensionamento di mitigazione acustica alla fase di progettazione degli interventi di adeguamento della viabilità di accesso al nuovo terminal;

11.13 in base ai risultati forniti dalle simulazioni acustiche, nello studio depositato sono espresse le seguenti considerazioni:

- dal punto di vista dei limiti definiti dalla normativa italiana per il rumore aeroportuale, si riscontrano dei superamenti dei limiti in aree scarsamente abitate, quindi tali da non comportare eccessive criticità; per tali aree viene ritenuta opportuna la modifica della zonizzazione acustica aeroportuale, da attuarsi con le modalità previste dal DM 31.10.1997;
- dal punto di vista dei limiti delle classificazioni acustiche comunali, il rumore indotto dai sorvoli aerei genera un peggioramento del clima acustico valutabile in circa 2÷3 dB(A) presso i ricettori scolastici ed ospedalieri; per compensare tali peggioramenti sono state ipotizzate delle modifiche alle procedure di decollo anti-rumore che,

anticipando la virata, potrebbero riportare i livelli di rumore a quelli attuali; nel merito, viene precisato che l'attivazione di tali procedure è competenza della Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997, preposta a valutarne la fattibilità tecnica; detta Commissione è presieduta dal proponente ENAC, e le valutazioni da essa formulate devono necessariamente tener conto del parere di ENAV [Ente Nazionale Assistenza al Volo]; le simulazioni svolte tenendo conto di tali ipotesi di variante alle procedure di decollo, evidenziano un miglioramento presso le zone a maggior densità di popolazione e presso i ricettori più sensibili, per i quali lo studio ha evidenziato un aumento delle criticità dovute all'attuazione del Masterplan;

11.14 nelle integrazioni volontarie presentate viene introdotto l'argomento della barriera antirumore presso la frazione di Lippo di Calderara di Reno, prescritta nel Decreto Ministeriale di VIA del 1999 e realizzata in difformità dalla suddetta prescrizione per motivi di sicurezza [realizzazione di via di fuga che collega la pista di volo con la viabilità esterna al sedime aeroportuale], problematica non affrontata nel SIA inizialmente depositato: nel merito si rileva che non viene dimostrata l'efficacia delle soluzioni proposte per risolvere le criticità che caratterizzano la frazione di Lippo;

ambiente idrico

11.15 il SIA suddivide le nuove opere infrastrutturali in funzione della loro localizzazione rispetto al baricentro del sedime aeroportuale, descrive gli usi e le tipologie realizzative previste per ciascuna delle aree e ne analizza gli impatti sul sistema di smaltimento delle acque reflue e meteoriche, indicando gli interventi previsti per la loro mitigazione:

Area nord

- in quest'area verranno realizzate le nuove basi operative degli Enti di Stato che attualmente sono localizzate nella parte sud del sedime aeroportuale; nel dettaglio si tratta di due insediamenti:
 - quello di maggiori dimensioni (mq 45.000) in cui verranno realizzati 5 edifici (mq 8.945) dove verranno localizzate le caserme, gli uffici

amministrativi e le basi operative oltre ad aree pavimentate per parcheggio elicotteri VVF e Polizia di Stato (mq 15.270) ed altre aree pavimentate adiacenti ai fabbricati ed adibite in minima parte al parcheggio per le maestranze (mq 20.415);

- l'insediamento di dimensioni minori collocato nella porzione nord est consta di un edificio (mq 900) con annesse aree pavimentate adibite a parcheggio per le auto di servizio (mq 6.800);

la gestione delle acque reflue proposta nel Masterplan prevede:

- a) le acque di prima pioggia (corrispondenti ai primi mm 2,5) provenienti dal dilavamento dei piazzali adibiti allo stazionamento degli elicotteri verranno separate all'interno di vasche di prima pioggia, trattate e poi immesse nella rete fognaria interna all'aeroporto, che recapita nei fossi superficiali Fontana e Cava tramite gli scarichi esistenti;
- b) le acque di seconda pioggia derivanti dal dilavamento dei piazzali adibiti allo stazionamento degli elicotteri verranno immesse direttamente nella rete che collega le acque meteoriche della zona nord con la fognatura comunale e, qualora necessario, lo scarico sarà preceduto da una eventuale laminazione;
- c) le acque di dilavamento delle altre superfici pavimentate (adiacenti ai fabbricati ed adibite in minima parte al parcheggio per le maestranze) e delle superfici coperte, verranno immesse all'interno della rete di smaltimento dell'aeroporto che recapita nei fossi Fontana e Cava, eventualmente precedute da una laminazione intermedia;

Area Ovest

- in quest'area, che verrà impermeabilizzata complessivamente per mq 98.000, verranno realizzati:
 - un piazzale aeromobili dedicato alle operazioni cargo (mq 35.000);
 - un'area dedicata alle basi per il deposito carburanti (mq 5.800);
 - una serie di edifici (hangar, magazzini, etc.);
 - aree pavimentate per il transito e la sosta dei mezzi delle maestranze;

la gestione delle acque reflue proposta nel Masterplan prevede:

- a) le acque di prima pioggia (corrispondenti ai primi mm 2,5), generate dal dilavamento del piazzale aeromobili e dall'area dedicata al deposito carburanti, verranno separate all'interno di vasche di prima pioggia, trattate con sedimentazione e disoleazione e poi immesse nella rete fognaria interna all'aeroporto, recapitante nel bacino di laminazione Cava Olmi, prima dell'immissione nel fosso Fontana;
- b) le acque di seconda pioggia derivanti dalle suddette superfici verranno immesse direttamente nella rete interna dell'aeroporto, recapitante nel bacino di laminazione Cava Olmi, prima dell'immissione nel fosso Fontana;
- c) prima dell'immissione delle acque di dilavamento nella rete interna aeroportuale, verranno eseguite verifiche di capacità del sistema esistente, finalizzate a verificare la capacità residua del sistema e, qualora necessaria, verrà interposta una laminazione al fine di regolamentare la portata in immissione nella rete interna;
- d) tutte le acque derivanti dalle altre superfici pavimentate e dal coperto degli edifici verranno immesse all'interno del fosso Cava, che passa in prossimità dell'area, secondo le prescrizioni del Consorzio della Bonifica Renana;
- e) per la gestione delle eventuali emergenze dovute a sversamenti incidentali di sostanze liquide sulle aree carico-scarico, sala pompe e bacino serbatoi della zona deposito Jet A1, è prevista l'installazione di valvole a saracinesca sulle condotte di raccolta delle acque;
- f) tutte le acque ricadenti sui bacini di contenimento dei serbatoi carburanti (fuori terra) saranno raccolte e trattate da apposito sistema di trattamento chimico-fisico-biologico e scaricate successivamente nella pubblica fognatura;

Area sud

- quest'area è quella principalmente interessata dall'espansione delle infrastrutture terminali; in quest'area verranno realizzati:
 - gli ampliamenti del terminal passeggeri;

- i parcheggi per automobili (multipiano e non);
- la nuova viabilità di accesso al futuro terminal;

le superfici dell'area sono già parzialmente edificate e quindi pavimentate; le nuove aree impermeabilizzate ammontano a circa mq 40.000, dove si prevede di localizzare la nuova viabilità di accesso ed una parte delle infrastrutture terminali; è prevista la realizzazione di ulteriori piazzali per aeromobili (mq 75.000) in area già pavimentata;

la gestione delle acque reflue proposta nel Masterplan prevede:

- a) le acque di prima pioggia (corrispondenti ai primi mm 2,5), generate dal dilavamento dei nuovi piazzali per aeromobili, verranno separate all'interno di vasche di prima pioggia, trattate con sedimentazione e disoleazione e poi immesse, insieme a quelle di seconda pioggia, nella rete fognaria interna all'aeroporto che recapita nei fossi Fontana e Cava;
- b) la relazione indica che preliminarmente verranno eseguite verifiche di capacità della rete interna aeroportuale per testarne la capacità residua e definire l'eventuale necessità di interporre una ulteriore laminazione;
- c) le acque di dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione verranno immesse nel fosso Canocchia mediante una laminazione preventiva, secondo le prescrizioni fornite dal Consorzio della Bonifica Renana;

Area est

- in quest'area si prevede la realizzazione di una piazzola per l'effettuazione delle procedure di de-icing per gli aeromobili in partenza; la piazzola occuperà un'area di circa mq 25.000; a servizio delle attività è prevista la realizzazione di un edificio di circa mq 800 per lo stoccaggio del materiale e dei mezzi operativi;
- la gestione delle acque reflue proposta nel Masterplan prevede:

- a) la zona denominata "piatto de-icing" verrà dotata di canali di drenaggio grigliati, che permetteranno di delimitare tale area, dedicata all'irrorazione della carlinga degli aerei con i preparati de-icing, e di raccogliere gli

- effluenti contaminati;
- b) il sistema progettato, in tempo secco raccoglierà i liquidi utilizzati per il de-icing, stoccandoli all'interno di una vasca interrata di contenimento (mc 28), e li invierà lentamente nell'arco dell'intera giornata alla fognatura comunale di Bologna (tali reflui sono assimilati a reflui di tipo domestico); in caso di pioggia, le acque in uscita dal piazzale de-icing saranno collettate da due distinte tubazioni, a seconda che siano acque provenienti dal piatto o dalle aree esterne al piatto; la condotta proveniente dalle aree esterne confluirà direttamente all'impianto di trattamento acque di prima pioggia, mentre la condotta proveniente dal piatto confluirà alla vasca di stoccaggio per lo smaltimento in fognatura nera delle portate di tempo secco e, una volta riempita la vasca, defluiranno a gravità verso il trattamento di prima pioggia;
- c) tutte le acque di prima pioggia in uscita dal trattamento, le acque di seconda pioggia defluenti dal bypass del trattamento e le acque del coperto dell'edificio si immetteranno in un impianto di sollevamento, che provvederà ad inviare le acque alla fognatura bianca esistente, che confluisce nella fognatura mista di Lippo di Calderara;

11.16 all'interno del sedime aeroportuale saranno presenti 3 reti di distribuzione idrica separate:

- una per usi potabili;
- una per usi industriali;
- una per usi antincendio;

la rete per usi industriali ed antincendio avrà un unico sistema di approvvigionamento realizzato nella zona nord ovest della pista di volo nell'area della vecchia cava ivi ubicata; il sistema prevede di attingere acqua dal bacino di deposito e di accumularla in una o più vasche in modo da costituire una riserva anche in caso di mancanza d'acqua nel bacino stesso; l'acqua prelevata, prima di essere immessa nelle vasche di accumulo, sarà trattata e filtrata in modo da essere resa idonea per l'uso; a supporto del sistema si provvederà al prelievo da

pozzi che attingeranno acqua direttamente dalla falda acquifera;

vegetazione, flora, fauna

- 11.17 con riferimento alla componente vegetazione, flora e fauna, il SIA riferisce che nel comprensorio interessato dall'attuale sedime aeroportuale e dai futuri interventi, sono presenti ambienti a valenza naturale localizzati lungo le aste fluviali del fiume Reno e del torrente Lavino; nel SIA sono individuate diverse aree, per ognuna delle quali sono descritti l'attuale utilizzo del suolo, gli interventi in progetto ed i relativi impatti sulla componente considerata;
- 11.18 nell'ottica di migliorare l'inserimento paesaggistico e naturalistico dell'infrastruttura aeroportuale, sono previsti interventi di carattere compensativo ed integrativo; in particolare la fase II del Masterplan contempla la realizzazione di interventi di risistemazione a verde (importo complessivo dichiarato di 2 milioni di euro) per la formazione di ampie aree a verde ornamentale nell'intorno del nuovo terminal e del parcheggio multipiano: detti interventi, non sono al momento sviluppati progettualmente;
- 11.19 oltre al suddetto verde ornamentale, il SIA riferisce che sono previsti altri importanti interventi; in particolare è citato l'Accordo Territoriale che, con la previsione di una ampia fascia arborea a nord del sedime aeroportuale, garantirà un migliore inserimento della infrastruttura aeroportuale nel tessuto ecologico locale; la progettazione di tale fascia arborea terrà conto delle esigenze di ripristino della vegetazione attualmente presente nelle aree di futura espansione del sedime aeroportuale;
- 11.20 a parziale riscontro delle richieste formulate dalla Regione Emilia-Romagna, in sede di integrazioni volontarie sono stati prodotti lo Studio di Incidenza relativo al sito appartenente a Rete Natura 2000 SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo limitrofo al sedime aeroportuale, un aggiornamento al programma temporale degli interventi con l'indicazione dei costi delle mitigazioni e compensazioni ambientali e la Relazione Paesaggistica;

11.21 a seguito dell'analisi condotta nello Studio di Incidenza sono individuate diverse incidenze negative, ma non significative, sugli elementi oggetto di tutela all'interno del SIC, inerenti sia la fase di cantiere sia la fase di esercizio del progetto; viene rilevato che il principale impatto non mitigabile dovuto alla realizzazione del Masterplan, non direttamente incidente sul SIC, è l'impermeabilizzazione, e quindi il consumo di suolo pari a 31 ettari;

11.22 al fine di compensare le incidenze rilevate sono previsti due interventi:

- la fascia arborea continua collocata sul limite nord del Polo funzionale (la cui realizzazione è prevista entro l'orizzonte temporale del Masterplan 2023) che collega i nodi ecologici semplici del bacino di laminazione a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e l'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara e che si configura come un elemento della rete ecologica di livello locale;
- interventi di riqualificazione direttamente nel sito oggetto di tutela, consistenti in misure di mitigazione e/o compensazione e/o monitoraggio;

11.23 relativamente alla fascia boscata a nord del sedime aeroportuale, prevista dall'art. 7 dell'Accordo Territoriale, viene specificato che la progettazione e realizzazione relativa, sono rimandate a fasi successive in quanto l'intervento non rientra nel Masterplan perchè non strettamente afferente la funzionalità dell'aeroporto; inoltre l'attuazione di tale intervento, secondo quanto condiviso tra , Comune di Bologna e Comune di Calderara, è correlata alle risorse derivanti dagli interventi di nuova edificazione (perequazione territoriale);

11.24 nell'aggiornamento al programma temporale degli interventi, presentato anch'esso con le integrazioni volontarie, per garantire una copertura economica di eventuali interventi mitigativi, viene quantificata una quota pari al 2,5%, dedotta dai costi di realizzazione di ciascun intervento previsto a partire dal 2013, per un totale di € 6.506.825, ripartiti come nel seguito specificato:

- in fase I (orizzonte 2009-2013) sono previsti € 27.000 per compensazioni ambientali;
- in fase II (orizzonte 2014-2018) è già prevista la spesa di € 1.950.000 per sistemazioni compensative a verde (sistemazioni land-side, nord-est) e l'accantonamento di € 1.379.075 per compensazioni ambientali;
- in fase III (orizzonte 2019-2023) sono previsti € 3.150.750 per compensazioni ambientali;
- in totale sono previsti € 6.506.825, di cui € 4.556.825 accantonati per compensazioni ambientali da definire;

energia ed emissioni climalteranti

11.25 relativamente agli aspetti energetici e climatici, nel SIA si afferma che il Masterplan, in quanto tale, non contiene alcun dettaglio progettuale riguardo alle nuove infrastrutture previste, se non elementi di generale dimensionamento quali le volumetrie o le superfici coperte previste, pertanto la previsione degli impatti ambientali climalteranti non può risultare come conseguenza di scelte progettuali già fissate; con tale motivazione, lo studio energetico effettuato è stato inquadrato come uno strumento di indirizzo progettuale in cui fissare i criteri di intervento, a livello di involucri edilizi ed impiantistici, che si intenderanno adottare in fase di progettazione delle nuove infrastrutture, al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati di riduzione delle emissioni di CO₂: si afferma che le scelte di indirizzo considerate, oltre ai riferimenti normativi costituiti dalle Delibere di Giunta Regionale 156/2008 e 1362/2010, rispettano le indicazioni riportate nell'Accordo Territoriale e nel Piano Energetico (PEC) del Comune di Bologna;

11.26 sono stati analizzati gli attuali consumi energetici per il condizionamento degli ambienti (riscaldamento e climatizzazione), il consumo di energia elettrica e di carburante per autotrazione; per quanto riguarda gli orizzonti futuri, sono state individuate soluzioni progettuali a livello di involucro edilizio ed impiantistico, da applicare alle nuove realizzazioni, inoltre, è stato considerato il contributo fornito dall'impianto di trigenerazione a metano;

11.27 per quanto riguarda le sorgenti mobili, è stato svolto il calcolo delle emissioni di CO₂ associate agli aeromobili (cicli LTO), senza tenere conto dei previsti benefici associati alla nuova configurazione del layout aeroportuale e la riconfigurazione dei raccordi, con conseguente ottimizzazione dei tempi di movimentazione a terra dei velivoli,

11.28 in merito alle emissioni climalteranti complessive, incluse le sorgenti mobili, il SIA rileva che le emissioni associate agli aeromobili contribuiscono in maniera prevalente rispetto alle infrastrutture; per le emissioni di CO₂eq prodotte da tutte le componenti aeroportuali (incluso il traffico aereo), è stato stimato un incremento nei valori assoluti e un contemporaneo decremento nei valori relativi espressi per Unità di Traffico; è stato stimato che le emissioni climalteranti complessivamente prodotte dalle attività aeroportuali ed aeronautiche, espresse in termini relativi per unità di traffico trattata (passeggero ovvero kg 100 di merce trasportata), potrà diminuire del 16,3% rispetto allo stato attuale;

11.29 nella relazione integrativa viene nuovamente dichiarato che *"lo studio energetico proposto nel SIA prevede la definizione delle linee strategiche di indirizzo da adottarsi in fase di progettazione delle nuove infrastrutture, sulla base di quanto previsto dal quadro normativo e di regolamentazione vigente"*; si fa quindi riferimento al PEC del Comune di Bologna del 2007, alle delibere di Giunta Regionale 156/2008 e 1362/2010, infine si indica il quadro normativo futuro così come delineato dalla recente direttiva 2010/31/UE, affermando che, non essendo oggi note le modalità di attuazione di tale direttiva, non sono disponibili ulteriori elementi normativi su cui basarsi per le finalità dello studio energetico: in conclusione, è ribadita la coerenza della progettazione con la disciplina vigente in materia;

12 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

12.1 le analisi inerenti l'inquinamento atmosferico connesso all'attuazione del Masterplan sono state svolte considerando tutte le sorgenti fisse e mobili che al momento possono essere stimate; per quanto riguarda i risultati dei bilanci emissivi, paragonando le

emissioni da traffico con la somma di tutte le sorgenti aeroportuali, e non solo con quelle dovute agli aerei in senso stretto (cicli LTO), emerge che la percentuale dovuta all'aeroporto rispetto al traffico stradale passa: per gli NO_x dal 12% (2009) al 20% (2023); per PM₁₀ dal 2% al 4%, inoltre, gli idrocarburi non metanici (la cui sorgente è esclusivamente l'aeroporto) hanno un incremento dal 2009 al 2023 del 110%;

12.2 per quanto sopra riportato, il contributo del sistema aeroporto sulla qualità dell'aria delle zone limitrofe non appare trascurabile:

- l'emissione di idrocarburi non metanici vede una importante crescita nello scenario temporale del Masterplan, con percentuali anche maggiori rispetto all'incremento dei voli, dato che non viene commentato né valutato nello studio presentato;
- nelle simulazioni dal 2009 al 2023, l'apporto aeroportuale aumenta sia di intensità sia di estensione verso Bologna: si valuta che gli effetti diretti sulle concentrazioni di NO_x interessino quasi tutto il quadrante di città delimitato a sud dalla ferrovia, a ovest dall'autostrada e a est dalla cintura ferroviaria - zona Lame Zanardi del quartiere Navile, che è un'area su cui già gravano tra l'altro gli effetti di alcune attività produttive e importanti assi stradali quali via Zanardi e via Marco Polo;

12.3 per le condizioni attuali dello stato della qualità dell'aria di Bologna, in generale, e per l'ubicazione della struttura aeroportuale, in particolare, l'aumento di immissione di inquinanti deve essere considerato con attenzione, attuando le migliori tecnologie disponibili sul mercato per ridurre le emissioni in atmosfera e comunque tutte le azioni di mitigazione e/o compensazione possibili per le aree limitrofe;

12.4 nella documentazione depositata non vi è alcun accenno al monitoraggio periodico degli inquinanti previsto all'art. 12 del vigente Accordo Territoriale;

12.5 l'impatto acustico dovuto alle previsioni del Masterplan è da ricondurre principalmente al rumore indotto dall'aumento dei sorvoli aerei nei diversi scenari di progetto, ed in particolare ai decolli in

direzione della città di Bologna (direttrice 12 ovest-est);

- 12.6 le simulazioni acustiche elaborate per tale specifica sorgente sonora, considerano una percentuale di decolli nella direttrice 12 pari al 51% nello stato attuale, e del 65% per gli scenari di progetto al 2018 ed al 2023; nella documentazione integrativa trasmessa, viene fornito un approfondimento circa i dati di traffico aereo registrati nel periodo 2005÷2009 e nel 2010, in base al quale viene evidenziata la mancata esistenza di un legame tra il volume annuale di movimenti aerei e l'utilizzo delle direttrici; non esistendo alcuna correlazione tra le due grandezze, l'estensore dello studio ritiene condivisibile prendere a riferimento i valori medi di utilizzo delle direttrici registrati negli ultimi anni, ribadendo la correttezza e l'attendibilità delle simulazioni acustiche che, anche alla luce delle stime previste nell'ultimo budget societario (che prevedono una contrazione del 2% rispetto ai movimenti stimati nel precedente studio), sono ritenute cautelative;
- 12.7 è da sottolineare che il trend registrato negli ultimi anni ha evidenziato un utilizzo sempre più intensivo della direttrice 12 per i decolli, con percentuali che si sono attestate su valori del 59÷60% nel 2009÷2010 (quindi 8÷9 punti percentuali in più rispetto a quelli implementati nella simulazione dello stato attuale): considerando che l'aumento dei movimenti aerei previsto per gli scenari futuri porterà ad una maggior specializzazione delle direttrici, non è possibile escludere che il numero di decolli in direzione della città possa essere maggiore di quanto modellizzato, a meno che non siano approntati degli strumenti e/o azioni che aiutino a contrastare tale trend in crescita;
- 12.8 tra i suddetti strumenti e/o azioni può essere considerata l'installazione di un sistema di atterraggio strumentale ILS anche per la direttrice 30 est-ovest che, secondo quanto comunicato da SAB nel corso di un incontro tenutosi presso la Regione Emilia-Romagna il 6.03.2012, è avvenuta di recente: il nuovo sistema non è ancora operativo, in quanto necessita di un periodo di collaudo, ma il suo utilizzo potrebbe

apportare un riequilibrio nell'utilizzo delle due direttrici di decollo;

- 12.9 le simulazioni acustiche elaborate per gli scenari futuri mantengono una distribuzione statistica dei sorvoli uguale a quella dello stato attuale, con il 30% circa dei decolli nella direttrice 12 ovest-est che segue una rotta non conforme alle procedure di decollo anti-rumore (dati riportati nel "Rapporto ambientale 2009" predisposto da SAB) e con circa il 7% che sorvola direttamente la città (rotta statistica 10); il mancato rispetto della traiettoria di decollo di cui alle procedure anti-rumore (che comporta un ritardo della virata verso nord e dunque il sorvolo diretto di aree densamente urbanizzate) e l'utilizzo della rotta statistica 10 (rotta P5L - ex Peretola) contribuiscono all'innalzamento del clima acustico in contesti territoriali caratterizzati, già allo stato attuale, da una situazione di diffuso superamento dei limiti;
- 12.10 se da un lato il mantenimento di tali percentuali per gli scenari futuri porta a valutazioni a favore di sicurezza per quanto riguarda la verifica sul rispetto dei limiti della zonizzazione acustica aeroportuale (in quanto si estende l'impronta al suolo dei livelli LVA), dall'altro mette in evidenza come il mancato rispetto di tali procedure sia un elemento di forte criticità per la città di Bologna;
- 12.11 il progressivo peggioramento del clima acustico a seguito dell'attuazione del Masterplan è confermato anche dai livelli sonori LAeq calcolati al ricettore all'esterno dell'intorno aeroportuale; per i ricettori residenziali l'incremento di rumore generato dall'aumento dei voli è generalmente mascherato dalle altre sorgenti sonore infrastrutturali, mentre per alcuni ricettori in I classe, il rumore aeroportuale è invece la sorgente di rumore dominante, e l'aumento di rumore stimato per gli scenari futuri porterà ad un ulteriore aggravio di una situazione di criticità acustica già attualmente presente sul territorio: considerato che per tali ricettori è stimato un incremento del rumore di origine aeronautica già ad oggi non conforme all'art. 3, comma 3, del DPCM 14.11.1997, occorrerà prevedere, sin dall'approvazione del Masterplan, procedure di verifica ed eventuale mitigazione presso tali ricettori;

12.12 in relazione alle criticità che caratterizzano la frazione di Lippo di Calderara di Reno, si reputa necessario che sia realizzata la barriera acustica prescritta nel Decreto Ministeriale di VIA del 1999, modificando le barriere esistenti secondo le caratteristiche geometriche individuate nell'ambito della precedente procedura di VIA ministeriale; qualora ciò non fosse possibile per oggettive ragioni di sicurezza che dovranno essere argomentate, dovrà essere studiata una soluzione alternativa di cui dovrà essere dimostrata l'efficacia, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive; l'eventuale proposta alternativa di mitigazione del rumore nella frazione del Lippo, dovrà essere concertata con il Comune di Calderara di Reno e dovrà essere presentata nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare nella successiva fase autorizzativa; la proposta dovrà definire tempi certi di realizzazione per risolvere la problematica già emersa nel corso della procedura di VIA ministeriale del 1999;

12.13 l'insediamento del Bargellino in Comune di Calderara di Reno, di carattere prevalentemente industriale/artigianale ma in cui sono presenti anche edifici residenziali, risulta particolarmente esposto all'inquinamento acustico indotto dai movimenti aerei, infatti, gli aerei effettuano la manovra proiettando direttamente il rumore al suolo su detto insediamento anche oltre il rilevato ferroviario ivi esistente; nel merito si reputa necessario che nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare per la successiva fase autorizzativa, siano proposti specifici interventi di mitigazione acustica;

12.14 per quanto riguarda l'impatto acustico indotto dal traffico veicolare, lo scenario al 2018 prevede, in assenza della viabilità di accesso al nuovo terminal, un incremento del rumore presso i ricettori 8÷14: per tali ricettori sarà necessario garantire, fino al momento in cui sarà realizzata la nuova viabilità prevista dal Masterplan, la buona manutenzione del manto stradale in modo da ridurre la generazione di rumore da rotolamento;

12.15 con riferimento alla gestione delle acque reflue proposta nel Masterplan:

- **Area nord** - la proposta progettuale non affronta la tematica dello smaltimento delle acque reflue domestiche ed eventuali acque reflue industriali generate dagli insediamenti previsti in tale area; considerata la presenza di una rete interna per la raccolta e gestione delle acque meteoriche di dilavamento contaminate e non, appare non idoneo recapitare le acque di seconda pioggia nella "fognatura comunale" come proposto;
- **Area ovest** - le sole acque di seconda pioggia provenienti dal dilavamento del piazzale aeromobili e dall'area dedicata al deposito carburanti, unitamente a quelle provenienti dal dilavamento delle altre superfici pavimentate ed a quelle derivanti dal dilavamento delle superfici coperte, non essendo contaminate, possono eventualmente essere immesse nel limitrofo fosso Cava, se precedute da adeguata laminazione, secondo quanto sarà valutato nello studio idraulico che il proponente si è impegnato a presentare nelle successive fasi approvative, secondo i parametri del Servizio Tecnico di Bacino Reno e le prescrizioni del Consorzio della Bonifica Renana;
- **Area sud** - per le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione (non contaminate) non è stato previsto alcun tipo di riutilizzo a scala edilizia per usi compatibili; il fosso Canocchia presenta già, allo stato attuale, particolari criticità che verrebbero ulteriormente aggravate dagli apporti previsti dal Masterplan (acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione); sarebbe stato opportuno eseguire una valutazione su un diverso recapito per tali acque;
- **Area est** - l'attività de-icing svolta sul piatto dedicato genera, in tempo secco, i liquidi di de-icing che il progetto prevede siano raccolti in una vasca di stoccaggio e inviati in fognatura; tali liquidi, in tempo secco, si configurano come rifiuto e quindi devono essere smaltiti come tali e non possono essere "tal quali" scaricati in fognatura; in presenza di precipitazioni meteoriche in atto, le acque reflue originate dall'attività di de-icing dilavate dalle precipitazioni si configurano come

reflue di dilavamento (per norma regionale - delibera di Giunta Regionale 286/05 - equiparate ad acque reflue industriali), e pertanto non sono assimilabili alle acque reflue domestiche anche in considerazione delle portate documentate dal proponente, tra l'altro non rappresentative dello scenario ipotizzato al 2023 che prevede un numero di traffico di aeromobili molto superiore a quello considerato; tale scarico di acque reflue dovrà, pertanto, dopo opportuno trattamento che consenta lo scarico in fognatura nel rispetto dei limiti di accettabilità previsti dal Regolamento del Servizio Idrico Integrato, essere inviato alla rete fognaria nera o mista; le acque meteoriche di dilavamento delle aree esterne al "piatto de-icing", come proposto dal progetto, è opportuno che siano smaltite separatamente, tramite la rete di raccolta delle acque aeroportuali dotata di sistemi di gestione della prima pioggia;

12.16 con riferimento al sistema di approvvigionamento delle 3 reti di distribuzione idrica separate previste all'interno del sedime aeroportuale, si osserva che nella documentazione depositata non è specificato dove si intendano realizzare l'impianto di trattamento ed i pozzi: nel caso in cui si intenda operare all'interno della vecchia cava esistente (cava Olmi) e quindi in un luogo a maggiore vulnerabilità dell'acquifero sotterraneo, dovranno essere attentamente analizzati gli impatti derivanti da tali installazioni e dalla eventuale presenza di depositi di preparati pericolosi necessari al trattamento delle acque;

12.17 al fine di migliorare la sostenibilità ambientale del Masterplan, si evidenzia l'opportunità di eseguire un monitoraggio dei consumi idrici, potabili e non, che consentirà di individuare possibili azioni di risparmio idrico [tramite la raccolta di acque meteoriche ed il successivo riutilizzo per usi compatibili, ad esempio, si ritiene possibile un contenimento dei consumi];

12.18 gli interventi inerenti le sistemazioni a verde previsti all'interno del perimetro aeroportuale sono descritti sommariamente, fornendo informazioni sull'attuale stato delle aree (non sempre corrispondenti alla realtà) e indicazioni di massima sull'assetto futuro [in termini di: "zone a verde

ornamentale", "interventi da definire", quantificazione dei costi]; le analisi non contengono un bilancio della permeabilità pre e post operam (al 2023), non sono stati descritti gli interventi di mitigazione e compensazione relativi alla realizzazione delle opere edilizie e l'analisi non è supportata da una relazione agronomica, che descriva la reale consistenza vegetazionale attuale e gli abbattimenti necessari per la realizzazione del progetto;

12.19 nel merito del quadro economico presentato nelle integrazioni volontarie, non viene specificato come e dove si intendano impiegare le quote da accantonare per le mitigazioni ambientali;

12.20 le analisi effettuate nello Studio di Incidenza si concludono affermando che l'attuazione del Masterplan determina una incidenza negativa ma non significativa sul SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo"; la compensazione di tali incidenze viene affidata non solo agli interventi previsti direttamente nel SIC, ma anche alla realizzazione della fascia boscata prevista dall'Accordo Territoriale, la cui progettazione è stata posticipata ad una successiva fase non ben definita: considerato che lo stesso proponente individua la realizzazione di detta fascia quale intervento compensativo delle interferenze negative sul sito appartenente a Rete Natura 2000, si ritiene che tale fascia non possa essere vista solo in connessione a quanto stabilito dall'Accordo Territoriale, ma debba acquisire carattere prioritario in relazione agli accantonamenti previsti nel quadro economico;

12.21 è in corso un "Piano di Azione Ambientale - RER 2008-2010", approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1495 del 12/10/2009, per Interventi di riqualificazione dell'Area di Riequilibrio Ecologico (ARE) e SIC "Golena San Vitale" (IT4050018) per la tutela e incremento della diversità biologica ed ecosistemica; per l'attuazione degli interventi ivi previsti è stata sottoscritta apposita Convenzione per l'esecuzione del progetto tra la Provincia di Bologna ed il Comune di Calderara di Reno: i lavori sono iniziati in data 21/02/2011 e si concluderanno presumibilmente il 21/12/2012;

12.22 in merito a quanto evidenziato al punto precedente si reputa opportuno che la progettazione degli interventi di riqualificazione previsti a compensazione delle incidenze negative sul sito SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo", sia concordata preventivamente con i Comuni di Calderara di Reno, Bologna, Castel Maggiore e con la Provincia di Bologna e tenga in considerazione quanto in corso di realizzazione al fine di attuare possibili correlazioni;

12.23 il Masterplan prevede, oltre all'adeguamento della rete di distribuzione, anche la realizzazione di nuovi edifici, ma nella documentazione esaminata non sono state fatte valutazioni in merito a:

- campi elettromagnetici generati da tutti gli elementi che emettono segnale ad alta frequenza presenti in un raggio di m 200 dagli edifici in progetto (la stima dei livelli di campo potrà essere eseguita utilizzando le valutazioni ARPA già realizzate o, se necessario per gli edifici di nuova realizzazione, effettuare una simulazione con software analogo a quello utilizzato da ARPA e nelle condizioni di massimo esercizio delle sorgenti presenti - come previsto dalla norma CEI 211-7);
- definizione delle DPA (Distanze di Prima Approssimazione) o delle fasce di rispetto per le sorgenti a bassa frequenza presenti;

12.24 per quanto riguarda la necessità di installare nuove cabine MT/bt, non sono state eseguite sufficienti valutazioni in merito alla loro realizzazione e collocazione; rispetto all'inserimento della strumentazione di ausilio al volo (Radar, VOR e ILS), non ne sono stati valutati gli impatti su tutte le aree e gli edifici di progetto ed esistenti, al fine di assicurare la protezione della popolazione dagli effetti dell'esposizione ai campi elettromagnetici e la protezione dei soggetti esposti dal punto di vista professionale: si evidenzia che la relazione presentata, inerente i rilievi strumentali dei livelli di campo attualmente presenti, non è idonea a garantire il rispetto delle norme vigenti in materia di protezione dall'inquinamento elettromagnetico;

12.25 considerato che lo sviluppo al 2023 dell'Aeroporto prevede un importante aumento del traffico aereo e veicolare e stima di triplicare le volumetrie degli

ambienti riscaldati (che passeranno dai mc 245.255 attuali a mc 609.719 nel 2023), l'obiettivo di contenere i consumi energetici risulta particolarmente importante;

12.26 si reputa che le scelte d'indirizzo considerate nel SIA in merito all'efficienza energetica degli edifici in progetto (soprattutto per il nuovo terminal) e degli impianti connessi (in particolare per la centrale di trigenerazione) non siano coerenti con le Linee guida per l'energia, contenute nel Piano Energetico Comunale (PEC) del Comune di Bologna approvato, così come non risultano coerenti con le recenti normative, in particolare la Direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia: si ricorda che nell'Accordo Territoriale (art. 9, comma 1 e comma 2c punto 3), è prevista l'adozione di scelte progettuali che dovranno concorrere alla riduzione delle emissioni totali del 20% rispetto ai valori di emissione al 1990;

13 RITENUTO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

13.1 con riferimento alla componente atmosfera, sia necessario subordinare l'attuazione degli interventi previsti dal Masterplan in esame, al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- in ottemperanza a quanto previsto all'art. 12 del vigente Accordo Territoriale, entro sei mesi dalla conclusione della presente procedura di VIA, dovrà essere presentato alla Provincia di Bologna, al Comune di Bologna, al Comune di Calderara di Reno e ad ARPA territorialmente competente, per l'approvazione, un Piano di Monitoraggio che illustri:
 - a. le modalità di trasmissione periodica dei dati agli Enti locali; le modalità di pubblicazione dei dati su sito internet;
 - b. gli inquinanti monitorati;
 - c. le modalità di gestione per le eventuali criticità legate all'inquinamento atmosferico;dovranno essere oggetto di monitoraggio anche gli idrocarburi non metanici; il piano dovrà prevedere l'installazione di almeno 2 centraline fisse;
- dovranno essere attuate azioni aggiuntive, rispetto a quanto proposto, per limitare al massimo gli impatti e per rendere maggiormente sostenibili le attività

aeroportuali [a titolo puramente esemplificativo: veicoli elettrici per spostamenti interni, azioni di *mobility management* per i dipendenti, prove sperimentali di pavimentazione con trattamenti fotocatalitici antismog (modello Malpensa), adesione volontaria al *Airport Carbon Accreditation*];

- in relazione alla direzione prevalente dei decolli ed al nuovo sistema strumentale ILS per la direttrice 30, ed in riferimento ai diversi orizzonti temporali previsti dal Masterplan, la percentuale di decolli sulla città di Bologna non dovrà superare i valori attuali (60% nel 2011);

13.2 con riferimento all'inquinamento acustico atteso, sia necessario subordinare l'attuazione degli interventi previsti dal Masterplan in esame, al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- dovrà essere installato e reso pienamente operativo il sistema di atterraggio strumentale ILS anche per la direttrice 30 est-ovest, al fine di perseguire un riequilibrio della percentuale di decolli fra le due direttrici esistenti e favorire i decolli in direzione est-ovest; l'entrata in esercizio del nuovo sistema ILS dovrà essere formalmente comunicata a Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e ad ARPA - Sezione Provinciale di Bologna e, trascorso un anno dall'entrata in esercizio del suddetto sistema di atterraggio strumentale, dovranno essere opportunamente documentati, dandone informazione ai suddetti enti territoriali ed al "*Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale*" (istituito con Decisione di Giunta del Comune di Bologna PG n. 84238 del 19.04.2005), gli eventuali benefici derivanti dall'utilizzo di tale sistema sul riequilibrio dei decolli tra le due direttrici; tale documentazione, congiuntamente agli esiti delle campagne di monitoraggio di cui ai punti successivi, dovrà essere orientata ad individuare ulteriori possibili azioni da intraprendere per limitare il disturbo presso le zone più abitate di Bologna, anche in relazione alla eventuale adozione di nuove procedure di decollo anti-rumore adottate da ENAC;
- ENAC dovrà sottoscrivere con ENAV un protocollo che consenta di individuare una modalità di gestione delle piste tale da indirizzare, compatibilmente con

le esigenze di sicurezza del trasporto aereo, i decolli degli aerei prioritariamente per la direttrice 30 est-ovest (minimizzando così l'impatto acustico sulle zone più abitate); di tale protocollo e delle modalità di gestione delle piste in esso definite dovrà essere data ampia informazione alle compagnie aeree;

- entro e non oltre un anno dalla conclusione della procedura di VIA, dovrà essere reso pienamente operativo, sull'aeroporto di Bologna, un regime sanzionatorio per le violazioni delle procedure di decollo anti-rumore; ENAC dovrà garantire la massima priorità nell'attivazione di tale regime sanzionatorio;
- al fine di verificare il reale impatto acustico indotto dal sorvolo degli aerei presso le aree urbane esterne alla zonizzazione acustica aeroportuale e, in particolare, accertare l'effettiva responsabilità del rumore di origine aeronautico nel superamento dei limiti della classificazione acustica, dovranno essere svolte specifiche campagne di rilievi fonometrici; tali monitoraggi dovranno essere svolti con cadenza, modalità e procedure da concordare nell'ambito del *"Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale"*, e dovranno tenere conto di eventuali successive modifiche delle procedure di decollo adottate da ENAC; i ricettori saranno da ricercare presso i punti in cui lo studio evidenzia sin da oggi un incremento del superamento dei limiti della classificazione acustica comunale, riconducibili sostanzialmente alle prime classi; a tal fine dovrà essere presentata al *"Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale"* una proposta di monitoraggio acustico per la disamina e successiva condivisione; qualora le indagini dovessero confermare un peggioramento della criticità acustica per effetto della sorgente aeroportuale, dovranno essere individuate - in sinergia tra ENAC ed ENAV - ulteriori strategie di mitigazione acustica, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive (secondo i principi già stabiliti dal DPR n. 142/04 e DPR n. 459/98 per altri tipi di infrastrutture trasportistiche);
- la documentazione che dovrà essere predisposta in

riferimento alla valutazione dei benefici acustici connessi all'entrata in esercizio del sistema ILS per la direttrice 30, così come i monitoraggi acustici di cui al punto precedente, dovranno essere orientati anche alla verifica delle variazioni delle immissioni sonore sul territorio derivanti dall'eventuale adozione di procedure anti-rumore diverse dalle attuali; la verifica dovrà essere effettuata in termini di svantaggi/benefici del numero di popolazione esposta;

- lungo il tratto di strada prospiciente i ricettori 8÷14, dovrà essere garantita la buona manutenzione del manto stradale, in modo da ridurre la generazione di rumore da rotolamento fino al momento in cui sarà realizzata la nuova viabilità prevista dal Masterplan; a tal fine dovranno essere presi specifici accordi con il Settore Opere Pubbliche del Comune di Bologna; per i rimanenti ricettori si rimanda ogni valutazione alla presentazione dell'apposita documentazione che dovrà essere presentata, per la necessaria approvazione presso gli Enti competenti, in fase di progettazione di dettaglio della viabilità di accesso al nuovo terminal;
- in relazione alle criticità che caratterizzano la frazione di Lippo di Calderara di Reno, dovrà essere realizzata la barriera acustica prescritta nel Decreto Ministeriale di VIA del 1999, modificando le barriere esistenti secondo le caratteristiche geometriche individuate nell'ambito della precedente procedura di VIA ministeriale; qualora ciò non fosse possibile per oggettive ragioni di sicurezza che dovranno essere argomentate, dovrà essere studiata una soluzione alternativa di cui dovrà essere dimostrata l'efficacia, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive; l'eventuale proposta alternativa di mitigazione del rumore nella frazione del Lippo, dovrà essere concertata con il Comune di Calderara di Reno e dovrà essere presentata nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare nella successiva fase autorizzativa; la proposta dovrà definire tempi certi di realizzazione per risolvere la problematica già emersa nel corso della procedura di VIA ministeriale del 1999;

- nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare per la successiva fase autorizzativa, dovranno essere individuati specifici interventi di mitigazione acustica dell'insediamento del Bargellino in Comune di Calderaia di Reno, che risulta essere una delle aree più esposte al rumore di origine aeroportuale;

13.3 con riferimento alla componente acque, sia necessario subordinare l'attuazione degli interventi previsti dal Masterplan in esame, al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- in sede di richiesta ai sensi dell'articolo 81 del DPR n. 616/1977 dovrà essere presentato uno specifico Studio Idraulico volto, per ogni area interessata da interventi, a:
 - a) calcolare la portata attualmente ancora utile della rete fognaria aeroportuale, al netto della portata attualmente circolante in presenza di eventi meteorici con TR 25 anni;
 - b) quantificare il volume aggiuntivo di laminazione idraulica necessario a sostenere le superfici di nuova impermeabilizzazione;

Area nord

- c) dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare e gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti con recapito in Fosso Fontana escludendo, per le criticità già presenti, la possibilità di appesantire ulteriormente il Fosso Canocchia con ulteriori nuovi apporti;

Area ovest ed Area sud

- d) dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare nel Fosso Cava e gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti con recapito in Fosso Fontana;

Area est

- e) dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare o gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti aventi recapito in pubblica fognatura bianca confluyente nella fognatura mista di Lippo di Calderaia;

resta fermo che dovrà essere comunque garantito il rispetto dei vincoli idraulici imposto dalla vigente normativa regionale in materia di "Prevenzione e

Tutela dal Rischio Idraulico" (principio di invarianza idraulica) e le eventuali limitazioni di portata allo scarico indicate dal Consorzio della Bonifica Renana;

- contestualmente al suddetto studio idraulico e sulla base dello stesso, dovrà essere presentato un quadro riassuntivo (relazione tecnica descrittiva e tavola progettuale che individui le aree interessate) delle superfici impermeabili esistenti e delle superfici impermeabili di nuova realizzazione e dei rispettivi volumi di laminazione necessari anche in rapporto alle diverse fasi di realizzazione degli interventi;
- il dimensionamento dei nuovi impianti di gestione delle acque di prima pioggia, dovrà essere effettuato tenendo conto delle disposizioni nazionali e regionali vigenti, in particolare le delibere di Giunta Regionale 286/2005 e 1860/2006; a tal fine, considerata l'estensione territoriale dell'intervento, le caratteristiche delle attività e degli usi presenti e futuri delle aree esterne, nonché tutte le molteplici procedure operative, gestionali e di sicurezza adottate e da adottarsi, si ritiene accettabile e compatibile con i criteri di cui al punto 3.1 della delibere di Giunta Regionale 286/2005, la scelta progettuale di riferirsi ad un volume di mc 25 per ettaro, per definire il volume di prima pioggia da separare fisicamente e sottoporre a trattamento;
- per lo smaltimento delle acque reflue domestiche ed eventuali acque reflue industriali generate dagli insediamenti previsti in Area nord, dovrà essere realizzata un'apposita rete fognaria da collegarsi alla rete fognaria pubblica nera o mista esistente in loc. Lippo di Calderara di Reno, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria; tale collegamento dovrà essere realizzato con condotte a tenuta e non utilizzando eventuali tratti di corsi d'acqua superficiali, anche se tombati e/o parzialmente intercettati dalla rete fognaria pubblica; le acque di prima pioggia trattate e le acque di seconda pioggia dovranno essere conferite nella rete interna che confluisce nella Cava Olmi;
- con riferimento all'Area ovest, qualora lo studio idraulico richiesto ne evidenzi la necessità, dovrà essere verificata la possibilità di immettere,

previa adeguata laminazione, le sole acque non contaminate (acque di seconda pioggia provenienti dal dilavamento del piazzale aeromobili e dall'area dedicata al deposito carburanti, unitamente a quelle provenienti dal dilavamento delle altre superfici pavimentate e a quelle derivanti dal dilavamento delle superfici coperte) nel limitrofo Fosso Cava; per lo smaltimento delle acque reflue domestiche, delle acque reflue di dilavamento/industriali (bacini di contenimento) e delle acque di prima pioggia della zona deposito carburanti Jet A1, dovrà essere realizzata un'apposita rete fognaria da collegarsi alla rete fognaria pubblica nera o mista esistente del Comune di Bologna, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria; ogni singolo bacino di contenimento dei serbatoi carburanti dovrà avere una capacità minima pari ad un terzo del volume massimo stoccabile all'interno dei relativi serbatoi e comunque non inferiore al volume del serbatoio più grande in esso presente;

- con riferimento all'**Area sud**, le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione, non essendo contaminate, dovranno essere riutilizzate a scala edilizia per usi compatibili (sciacquoni WC, etc.); considerate le criticità già presenti, per non appesantire il Fosso Canocchia con ulteriori apporti, le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione eventualmente eccedenti quelle riutilizzate, dovranno essere recapitate nella rete fognaria interna recapitante in Cava Olmi poi Fosso Fontana, oppure direttamente nel Fosso Cava, secondo quanto sarà valutato nello studio idraulico richiesto e/o secondo le prescrizioni del Consorzio della Bonifica Renana; i reflui di natura domestica prodotti dagli edifici del nuovo terminal dovranno essere scaricati nella fognatura nera o mista di Bologna, portandoli fino al primo punto utile della fognatura che conferisce al depuratore, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria;
- con riferimento all'**Area est**, i reflui provenienti dal piatto di de-icing:
 - a) in tempo secco, si configurano come rifiuto e quindi dovranno essere smaltiti come tali e non

potranno essere scaricati "tal quali" in fognatura;

b) in presenza di precipitazioni meteoriche, si configurano come reflui di dilavamento (per norma regionale - delibera di Giunta Regionale 286/05 - equiparate ad acque reflue industriali), quindi non assimilabili alle acque reflue domestiche, e pertanto dovranno essere inviate alla rete fognaria nera o mista del Comune di Bologna, previo trattamento e nel rispetto dei limiti di accettabilità previsti dal regolamento del Gestore del Servizio Idrico Integrato;

le acque meteoriche di dilavamento delle aree esterne al "piatto de-icing", come da progetto, dovranno essere smaltite separatamente tramite la rete di raccolta delle acque aeroportuali dotata di sistemi di gestione della prima pioggia; le eventuali acque reflue domestiche dovranno confluire nella fognatura mista del Comune di Bologna;

- in fase di cantiere, in prossimità delle aree di intervento, dovranno essere messi in opera tamponamenti di chiusura dei recapiti alla fognatura esistente, al fine di evitare immissioni non controllate dal cantiere (fango ed altri materiali soggetti a dilavamento); i tamponamenti dovranno essere costantemente monitorati e mantenuti in perfette condizioni di efficienza; eventuali scarichi di acque reflue "industriali" e/o di "acque reflue di dilavamento" in acque superficiali e/o nella pubblica fognatura, dovranno essere preventivamente e puntualmente valutati ed autorizzati ai sensi del DLGS 152/06 e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato; a tale proposito si specifica che per le acque reflue di dilavamento dei piazzali delle aree di deposito materiali del cantiere operativo, nel caso in cui la parte di materiali depositati a terra, anche solo in parte tendenti alla dispersione (es: sabbie, calcinacci, ecc.), dovranno essere adottati sistemi di trattamento in continuo della totalità delle portate raccolte; gli impianti dovranno comunque essere dimensionati ai sensi di quanto previsto dalla delibera di Giunta Regionale 1860/2006;
- in considerazione dell'utilizzo plurimo della vecchia Cava Olmi (per esigenze di laminazione delle portate meteoriche ed approvvigionamento antincendio), la documentazione che ENAC dovrà

depositare per la successiva fase autorizzativa dovrà contenere il progetto di massima della sistemazione della cava stessa con specifica valutazione dei volumi di invaso necessari al fine di soddisfare le effettive esigenze come previste al 2023;

- con riferimento al sistema di approvvigionamento delle 3 reti di distribuzione idrica separate previste all'interno del sedime aeroportuale, qualora si intenda realizzare l'impianto di trattamento e/o i pozzi all'interno della cava Olmi, nell'ambito del progetto che dovrà essere presentato agli organi competenti per la necessaria autorizzazione, dovranno essere attentamente analizzati gli impatti derivanti da tali installazioni e dalla eventuale presenza di depositi di preparati pericolosi necessari al trattamento delle acque;
- al fine di migliorare la sostenibilità ambientale del Masterplan, dovrà essere eseguito un monitoraggio dei consumi idrici, potabili e non, che consenta di individuare possibili azioni di risparmio idrico [tramite la raccolta di acque meteoriche ed il successivo riutilizzo per usi compatibili, ad esempio, si ritiene possibile un contenimento dei consumi];

13.4 con riferimento alla componente vegetazione, flora, fauna, sia necessario subordinare l'attuazione degli interventi previsti dal Masterplan in esame, al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:
 - a) dovranno essere evidenziate le interferenze tra le opere edilizie in progetto ed il patrimonio vegetazionale, al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento del Verde Pubblico e Privato del Comune di Bologna, con l'obiettivo di tutelare le specie vegetali arboree in quanto bene pubblico; la documentazione dovrà rispondere a quanto indicato al TITOLO III del citato Regolamento;
 - b) dovrà essere presentato un quadro economico maggiormente dettagliato inerente le compensazioni ambientali, nel quale dovrà essere specificato dove, come e in quali tempi si

- intendano impiegare le risorse accantonate;
- c) al fine di compensare le incidenze non mitigabili dovute all'attuazione del Masterplan sul sito SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo":
- dovranno essere realizzati gli interventi di riqualificazione proposti e descritti nello Studio di Incidenza, presentando il relativo progetto di dettaglio; gli interventi dovranno necessariamente essere avviati durante la fase I di attuazione del Masterplan e comunque entro 2 anni dall'inizio lavori del primo intervento previsto dal Piano che sarà realizzato; il progetto di dettaglio dovrà essere preventivamente concordato con i Comuni di Calderara di Reno, Bologna, Castel Maggiore e con la Provincia di Bologna e dovrà tenere in considerazione quanto in corso di realizzazione nell'ambito del "Piano di Azione Ambientale - RER 2008-2010" [approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1495 del 12/10/2009] al fine di attuare possibili correlazioni;
 - indipendentemente da quanto stabilito dall'Accordo Territoriale, la fascia boscata continua sul limite nord del Polo funzionale dovrà essere realizzata, al più tardi, entro l'orizzonte temporale del Masterplan 2023, dando priorità a tale intervento nell'impiego delle risorse economiche che, in base al quadro economico presentato in sede di integrazioni volontarie, sono destinate alle compensazioni ambientali;
 - per la realizzazione della suddetta fascia boscata, così come per gli interventi di riqualificazione in prossimità del sito appartenente a Rete Natura 2000, dovranno essere utilizzate specie arboree autoctone e che producano semi non appetibili per l'ornitofauna [ad esempio appartenenti al genere: *Tilia*, *Fraxinus*, *Populus* (maschi), ecc.];
 - dovrà essere presentato un cronoprogramma dei monitoraggi previsti;

13.5 con riferimento alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, sia necessario subordinare l'attuazione

degli interventi previsti dal Masterplan in esame, al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:
 - a) per gli edifici di nuova costruzione, in cui è prevista la presenza di persone per periodi superiori le quattro ore giornaliere, dovrà essere verificato il rispetto dei limiti imposti dalla normativa; in particolare, per le emissioni ad alte frequenze, dovrà essere presentata una relazione di valutazione dei livelli di campo elettromagnetico prodotto dalle sorgenti ad alta frequenza presenti in un raggio di m 200 dall'area di intervento;
 - b) per le sorgenti a bassa frequenza, gli edifici in progetto dovranno rispettare le DPA o fasce di rispetto, così come indicate dal proprietario/gestore degli impianti stessi che dovrà provvedere in merito; per gli edifici di progetto non dovranno essere previste, in tali fasce di rispetto, aree o zone con presenza di persone per periodi superiori alle quattro ore giornaliere;
 - c) per la realizzazione delle cabine di consegna, dovrà essere presentato un progetto, controfirmato o approvato dal gestore della rete elettrica, che dovrà riportare anche la relativa DPA della cabina e dimostrare che in tale area non sia prevista la presenza di luoghi in cui sia possibile la permanenza di persone per più di 4 ore giornaliere;
 - d) le nuove linee MT di progetto dovranno essere interrate e in cavo cordato ad elica (elicord); il progetto del tracciato dovrà essere controfirmato dal gestore della rete elettrica; qualora si dimostri l'impossibilità di realizzare la linea in cavo cordato ad elica sarà necessario indicare nel progetto la relativa DPA e non predisporre in tale zona luoghi o ambienti con possibilità di permanenza superiore le quattro ore giornaliere;
 - e) per quanto riguarda la realizzazione di nuove cabine MT/bt, è preferibile collocare tali manufatti all'esterno degli edifici in cui è prevista la presenza di persone o, qualora non vi fosse tale possibilità, dovranno essere totalmente schermati; è comunque vietato

- predisporre ambienti in cui è prevista la permanenza per periodi superiori le quattro ore giornaliere in aderenza alla cabina elettrica o all'interno della DPA associata alla cabina;
- f) gli elementi inseriti in adeguamento alla rete di distribuzione/consegna dell'energia elettrica dovranno essere realizzati in modo che le rispettive DPA non ricadano all'interno delle aree o degli edifici in cui vi è permanenza per periodi superiori le quattro ore giornaliere;
 - g) per quanto attiene all'inserimento della strumentazione di ausilio al volo (Radar, VOR e ILS), il proponente dovrà dichiarare per tale strumentazione il rispetto delle norme tecniche di radioprotezione della salute umana e dei lavoratori;

13.6 con riferimento alle emissioni climalteranti, sia necessario subordinare l'attuazione degli interventi previsti dal Masterplan in esame, al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:
 - a) dovranno essere rivisitati i bilanci energetici di scenario, esplicitando la metodologia e tenendo in considerazione gli scenari dei consumi e delle emissioni elaborati dal PEC del Comune di Bologna nella tavola "Aree di nuova urbanizzazione" e delle variazioni che sono intercorse da allora per effetto del successivo Accordo di Programma; i bilanci dovranno chiaramente dimostrare, come indicato nella Valsat del PSC del Comune di Bologna, il dimezzamento delle emissioni climalteranti derivanti dai nuovi edifici rispetto a quelle che si avrebbero in applicazione della normativa vigente e dovranno altresì tenere conto dell'evoluzione normativa che prevede dal 2020 consumi quasi zero per i nuovi edifici, con una quota di auto produzione di energia da fonti rinnovabili (direttiva 2010/31/UE);
 - b) dovrà essere garantita:
 - la copertura da fonti energetiche rinnovabili per i nuovi edifici e le ristrutturazioni rilevanti, come prescritto dal requisito 6.6, punto A2, della delibera di Giunta Regionale 1366/11 (del 35% della somma dei consumi di

- energia termica complessivamente previsti per l'acqua calda sanitaria, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata fino al 31 dicembre 2014; del 50% quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata a partire dal 1° gennaio 2015);
- la produzione di energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili, per i nuovi edifici e le ristrutturazioni rilevanti, come prescritto dal requisito 6.6, punto C1, della delibera di Giunta Regionale 1366/11 (per una potenza elettrica P installata non inferiore a: $P = S_q / 65$, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata fino al 31 dicembre 2014; per una potenza $P = S_q / 50$, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata a partire dal 1° gennaio 2015);
 - il raggiungimento, entro il 2020, degli obiettivi descritti nella scheda d'azione EDI-TERZ4 "Interventi di efficientazione presso l'aeroporto G. Marconi di Bologna (2)" del Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) del Comune di Bologna;
 - che l'insieme delle scelte progettuali adottate dal Masterplan concorra ad una riduzione delle emissioni climalteranti pari al 20% rispetto ai valori di emissione del 1990, come previsto dall'Accordo di Programma e come prescritto dalla Valsat del PSC del Comune di Bologna per l'ambito di riqualificazione Aeroporto (nel calcolo delle emissioni dovranno essere considerati i coefficienti contenuti nel recente documento Rapporto ISPRA 135/2011);
- c) considerando il profilo temporale del Masterplan, che si spinge oltre il 2020, nella rivisitazione dei bilanci energetici e in particolare per le nuove costruzioni e ristrutturazioni rilevanti, dovranno essere considerati interventi finalizzati al contenimento dei consumi energetici in una ottica di progressiva diffusione di edifici a "energia quasi zero", come previsto dalla direttiva 2010/31/UE;

14 RITENUTO DI:

14.1 esprimere parere favorevole circa la compatibilità ambientale del Masterplan 2009 - 2023 dell'aeroporto di Bologna subordinatamente al rispetto delle prescrizioni dettagliate ai precedenti punti 7.1, 10.1, 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.6;

dato atto del parere allegato,

tutto ciò premesso, dato atto, considerato, valutato e ritenuto,

su proposta dell'Assessore alle Attività Produttive, Piano Energetico e Sviluppo Sostenibile, Economia Verde, Autorizzazione Unica Integrata,

a voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

a) di esprimere ai sensi dell'art 25 del DLGS 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal DLGS 16 gennaio 2008, n. 4, il parere che il Masterplan 2009 - 2023 dell'aeroporto di Bologna sia ambientalmente compatibile subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:

- fermo restando che dovrà essere garantito il rispetto integrale delle previsioni contenute nell'Accordo Territoriale sottoscritto in data 15 luglio 2008 da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno, con riferimento allo stesso:

▪ dovrà essere specificato con maggiore dettaglio il perimetro delle aree connesse alle attività aeroportuali, definito come "ambito di sviluppo del Masterplan" nella tavola trasmessa tramite e-mail da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA in data in data 19 marzo 2012, che si considera a tutti gli effetti parte integrante della documentazione di VIA, e quello delle attività integrative e/o complementari;

- dovrà essere specificato se, tra le attività previste dal Masterplan da realizzarsi all'interno dell'Ambito delle Attività Aeroportuali, siano previste solamente "attività inerenti il funzionamento dell'Aeroporto", come definite dall'art. 4 dell'Accordo Territoriale, o se siano previste anche "attività integrative" e/o "attività complementari", definite all'articolo 5 dello stesso Accordo; in particolare, si dovrà dare riscontro delle varie tipologie di attività previste in riferimento alle tre categorie sopra richiamate, si ricorda infatti che la realizzazione di attività integrative e complementari, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, dell'Accordo Territoriale è subordinata all'attuazione degli interventi infrastrutturali definiti all'articolo 6 commi 2c) e 4; se si intende confermare la realizzazione di attività integrative e/o complementari, dovrà essere quantificata la superficie utile netta al fine del calcolo della residua capacità edificatoria, stabilita all'articolo 5 dell'Accordo Territoriale, pari a mq 30.000 totali;
- dovrà essere riportata la rappresentazione del territorio del Comune di Calderara di Reno e dei suoi strumenti urbanistici, dovranno essere analizzate le ripercussioni delle previsioni del Masterplan sul territorio comunale e proposte le eventuali necessarie mitigazioni; qualora gli interventi non dovessero coinvolgere il territorio del Comune di Calderara, dovrà essere comunque dimostrato ed argomentato il non coinvolgimento del suo territorio;
- in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 6, comma 2, punto a), dell'Accordo Territoriale:
 - dovrà essere sviluppata ad idoneo livello di dettaglio, la progettazione della passerella di collegamento della fermata Aeroporto del People Mover, così come attualmente ubicata in rapporto all'attuale terminal passeggeri, dando evidenza dell'impegno di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA alla sua realizzazione;

- dovrà essere garantito il collegamento tra il People Mover e il nuovo terminal passeggeri in previsione, evidenziandone le modalità realizzative, complete di analisi e valutazioni preliminari di fattibilità tecnica, vista anche la presenza dell'ambito demaniale militare presente a sud dell'attuale aerostazione e del corridoio di passaggio per gli elicotteri militari; per non ostacolare uno sviluppo del prolungamento del People Mover verso il nuovo terminal passeggeri, non dovranno essere attuati opere e/o interventi che possano precluderne la realizzazione;
 - dovranno essere sviluppati nel dettaglio, gli interventi previsti per il potenziamento e la riqualificazione della viabilità comunale di accesso alle aree aeroportuali, in particolare al nuovo Polo Cargo (quali ad esempio via della Fornace, via Commenda e via della Salute); tali progetti dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'Amministrazione comunale di Bologna, che effettuerà anche l'attività di Alta Sorveglianza su dette opere e interventi;
 - dovranno essere maggiormente dettagliati, gli interventi previsti a favore di bus turistici, navette e taxi, in termini di accessi, fermate, zone di sosta riservate, collegamenti pedonali, garantendo una loro efficace integrazione con il sistema aeroportuale;
2. con riferimento alla fase di cantiere degli interventi previsti nel Masterplan sulla viabilità comunale:
- prima dell'inizio dei lavori, o in sede di elaborazione del progetto di gara, dovrà essere sottoposto al Comune di Bologna un piano di cantierizzazione che illustri con sufficiente dettaglio modalità e tempi di svolgimento delle attività di cantiere; durante il periodo dei lavori la viabilità coinvolta e sottoposta ad usura dalle attività dei cantieri dovrà essere mantenuta in sicurezza con interventi di manutenzione e riparazione a carico di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, che sarà in ogni caso l'interfaccia dell'Amministrazione

- comunale;
- l'eventuale segnaletica stradale integrativa, atta a migliorare le condizioni di sicurezza e la percezione del traffico e dei disagi indotti dai cantieri, sarà a carico di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA;
 - il Piano di sicurezza, di cui al progetto di appalto, dovrà prendere in esame non solo le attività all'interno della recinzione di cantiere, ma anche lo scenario circostante interessato dal traffico di cantiere, proponendo le dovute misure di mitigazione e di sicurezza;
3. i nuovi tratti stradali in progetto, previsti per dare accessibilità al nuovo terminal passeggeri ed indispensabili per la sostenibilità a livello trasportistico del Masterplan, dovranno rimanere in carico ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA, che ne curerà la gestione e la manutenzione;
4. dovrà essere installato un sistema di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso al sistema aeroportuale, così come proposto nello Studio trasportistico depositato, al fine di indirizzare in modo rapido ed efficiente l'utenza su mezzo privato alle varie aree di parcheggio;
5. con riferimento alla componente atmosfera:
- in ottemperanza a quanto previsto all'art. 12 del vigente Accordo Territoriale, entro sei mesi dalla conclusione della presente procedura di VIA, dovrà essere presentato alla Provincia di Bologna, al Comune di Bologna, al Comune di Calderara di Reno e ad ARPA territorialmente competente, per l'approvazione, un Piano di Monitoraggio che illustri:
 - le modalità di trasmissione periodica dei dati agli Enti locali; le modalità di pubblicazione dei dati su sito internet;
 - gli inquinanti monitorati;
 - le modalità di gestione per le eventuali criticità legate all'inquinamento atmosferico;dovranno essere oggetto di monitoraggio anche gli idrocarburi non metanici; il piano dovrà prevedere l'installazione di almeno 2 centraline

fisse;

- dovranno essere attuate azioni aggiuntive, rispetto a quanto proposto, per limitare al massimo gli impatti e per rendere maggiormente sostenibili le attività aeroportuali [a titolo puramente esemplificativo: veicoli elettrici per spostamenti interni, azioni di *mobility management* per i dipendenti, prove sperimentali di pavimentazione con trattamenti fotocatalitici antismog (modello Malpensa), adesione volontaria al *Airport Carbon Accreditation*];
- in relazione alla direzione prevalente dei decolli ed al nuovo sistema strumentale ILS per la direttrice 30, ed in riferimento ai diversi orizzonti temporali previsti dal Masterplan, la percentuale di decolli sulla città di Bologna non dovrà superare i valori attuali (60% nel 2011);

6. con riferimento all'inquinamento acustico atteso:

- dovrà essere installato e reso pienamente operativo il sistema di atterraggio strumentale ILS anche per la direttrice 30 est-ovest, al fine di perseguire un riequilibrio della percentuale di decolli fra le due direttrici esistenti e favorire i decolli in direzione est-ovest; l'entrata in esercizio del nuovo sistema ILS dovrà essere formalmente comunicata a Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e ad ARPA - Sezione Provinciale di Bologna e, trascorso un anno dall'entrata in esercizio del suddetto sistema di atterraggio strumentale, dovranno essere opportunamente documentati, dandone informazione ai suddetti enti territoriali ed al "*Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale*" (istituito con Decisione di Giunta del Comune di Bologna PG n. 84238 del 19.04.2005), gli eventuali benefici derivanti dall'utilizzo di tale sistema sul riequilibrio dei decolli tra le due direttrici; tale documentazione, congiuntamente agli esiti delle campagne di monitoraggio di cui ai punti successivi, dovrà essere orientata ad individuare ulteriori possibili azioni da intraprendere per limitare il disturbo presso le

zone più abitate di Bologna, anche in relazione alla eventuale adozione di nuove procedure di decollo anti-rumore adottate da ENAC;

- ENAC dovrà sottoscrivere con ENAV un protocollo che consenta di individuare una modalità di gestione delle direttrici tale da indirizzare, compatibilmente con le esigenze di sicurezza del trasporto aereo, i decolli degli aerei prioritariamente per la direttrice 30 est-ovest (minimizzando così l'impatto acustico sulle zone più abitate); di tale protocollo e delle modalità di gestione delle piste in esso definite dovrà essere data ampia informazione alle compagnie aeree;
- entro e non oltre un anno dalla conclusione della procedura di VIA, dovrà essere reso pienamente operativo, sull'aeroporto di Bologna, un regime sanzionatorio per le violazioni delle procedure di decollo anti-rumore; ENAC dovrà garantire la massima priorità nell'attivazione di tale regime sanzionatorio;
- al fine di verificare il reale impatto acustico indotto dal sorvolo degli aerei presso le aree urbane esterne alla zonizzazione acustica aeroportuale e, in particolare, accertare l'effettiva responsabilità del rumore di origine aeronautico nel superamento dei limiti della classificazione acustica, dovranno essere svolte specifiche campagne di rilievi fonometrici; tali monitoraggi dovranno essere svolti con cadenza, modalità e procedure da concordare nell'ambito del *"Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale"*, e dovranno tenere conto di eventuali successive modifiche delle procedure di decollo adottate da ENAC; i ricettori saranno da ricercare presso i punti in cui lo studio evidenzia sin da oggi un incremento del superamento dei limiti della classificazione acustica comunale, riconducibili sostanzialmente alle prime classi; a tal fine dovrà essere presentata al *"Gruppo tecnico sul rumore prodotto dall'attività aeroportuale"* una proposta di monitoraggio acustico per la disamina e successiva condivisione; qualora le indagini dovessero confermare un peggioramento della criticità acustica per effetto della

sorgente aeroportuale, dovranno essere individuate - in sinergia tra ENAC ed ENAV - ulteriori strategie di mitigazione acustica, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive (secondo i principi già stabiliti dal DPR n. 142/04 e DPR n. 459/98 per altri tipi di infrastrutture trasportistiche);

- la documentazione che dovrà essere predisposta in riferimento alla valutazione dei benefici acustici connessi all'entrata in esercizio del sistema ILS per la direttrice 30, così come i monitoraggi acustici di cui al punto precedente, dovranno essere orientati anche alla verifica delle variazioni delle immissioni sonore sul territorio derivanti dall'eventuale adozione di procedure anti-rumore diverse dalle attuali; la verifica dovrà essere effettuata in termini di svantaggi/benefici del numero di popolazione esposta;
- lungo il tratto di strada prospiciente i ricettori 8÷14, dovrà essere garantita la buona manutenzione del manto stradale, in modo da ridurre la generazione di rumore da rotolamento fino al momento in cui sarà realizzata la nuova viabilità prevista dal Masterplan; a tal fine dovranno essere presi specifici accordi con il Settore Opere Pubbliche del Comune di Bologna; per i rimanenti ricettori si rimanda ogni valutazione alla presentazione dell'apposita documentazione che dovrà essere presentata, per la necessaria approvazione presso gli Enti competenti, in fase di progettazione di dettaglio della viabilità di accesso al nuovo terminal;
- in relazione alle criticità che caratterizzano la frazione di Lippo di Calderara di Reno, dovrà essere realizzata la barriera acustica prescritta nel Decreto Ministeriale di VIA del 1999, modificando le barriere esistenti secondo le caratteristiche geometriche individuate nell'ambito della precedente procedura di VIA ministeriale; qualora ciò non fosse possibile per oggettive ragioni di sicurezza che dovranno essere argomentate, dovrà essere studiata una soluzione alternativa di cui dovrà essere

dimostrata l'efficacia, non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori con mitigazioni acustiche passive; l'eventuale proposta alternativa di mitigazione del rumore nella frazione del Lippo, dovrà essere concertata con il Comune di Calderara di Reno e dovrà essere presentata nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare nella successiva fase autorizzativa; la proposta dovrà definire tempi certi di realizzazione per risolvere la problematica già emersa nel corso della procedura di VIA ministeriale del 1999;

- nell'ambito della documentazione che ENAC è tenuta a depositare per la successiva fase autorizzativa, dovranno essere individuati specifici interventi di mitigazione acustica dell'insediamento del Bargellino in Comune di Calderaia di Reno, che risulta essere una delle aree più esposte al rumore di origine aeroportuale;

7. con riferimento alla componente acque:

- in sede di richiesta ai sensi dell'articolo 81 del DPR n. 616/1977 dovrà essere presentato uno specifico Studio Idraulico volto, per ogni area interessata da interventi, a:

- calcolare la portata attualmente ancora utile della rete fognaria aeroportuale, al netto della portata attualmente circolante in presenza di eventi meteorici con TR 25 anni;
- quantificare il volume aggiuntivo di laminazione idraulica necessario a sostenere le superfici di nuova impermeabilizzazione;

Area nord

- dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare e gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti con recapito in Fosso Fontana escludendo, per le criticità già presenti, la possibilità di appesantire ulteriormente il Fosso Canocchia con ulteriori nuovi apporti;

Area ovest ed Area sud

- dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare nel Fosso Cava e gli interventi di

adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti con recapito in Fosso Fontana;

Area est

- dimensionare e progettare eventuali nuove opere di laminazione da realizzare o gli interventi di adeguamento/ampliamento dei manufatti esistenti aventi recapito in pubblica fognatura bianca confluyente nella fognatura mista di Lippo di Calderara;
resta fermo che dovrà essere comunque garantito il rispetto dei vincoli idraulici imposto dalla vigente normativa regionale in materia di "Prevenzione e Tutela dal Rischio Idraulico" (principio di invarianza idraulica) e le eventuali limitazioni di portata allo scarico indicate dal Consorzio della Bonifica Renana;
- contestualmente al suddetto studio idraulico e sulla base dello stesso, dovrà essere presentato un quadro riassuntivo (relazione tecnica descrittiva e tavola progettuale che individui le aree interessate) delle superfici impermeabili esistenti e delle superfici impermeabili di nuova realizzazione e dei rispettivi volumi di laminazione necessari anche in rapporto alle diverse fasi di realizzazione degli interventi;
- il dimensionamento dei nuovi impianti di gestione delle acque di prima pioggia, dovrà essere effettuato tenendo conto delle disposizioni nazionali e regionali vigenti, in particolare le delibere di Giunta Regionale 286/2005 e 1860/2006; a tal fine, considerata l'estensione territoriale dell'intervento, le caratteristiche delle attività e degli usi presenti e futuri delle aree esterne, nonché tutte le molteplici procedure operative, gestionali e di sicurezza adottate e da adottarsi, si ritiene accettabile e compatibile con i criteri di cui al punto 3.1 della delibere di Giunta Regionale 286/2005, la scelta progettuale di riferirsi ad un volume di mc 25 per ettaro, per definire il volume di prima pioggia da separare fisicamente e sottoporre a trattamento;
- per lo smaltimento delle acque reflue domestiche ed eventuali acque reflue industriali generate

dagli insediamenti previsti in **Area nord**, dovrà essere realizzata un'apposita rete fognaria da collegarsi alla rete fognaria pubblica nera o mista esistente in loc. Lippo di Calderara di Reno, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria; tale collegamento dovrà essere realizzato con condotte a tenuta e non utilizzando eventuali tratti di corsi d'acqua superficiali, anche se tombati e/o parzialmente intercettati dalla rete fognaria pubblica; le acque di prima pioggia trattate e le acque di seconda pioggia dovranno essere conferite nella rete interna che confluisce nella Cava Olmi;

- con riferimento all'**Area ovest**, qualora lo studio idraulico richiesto ne evidenzia la necessità, dovrà essere verificata la possibilità di immettere, previa adeguata laminazione, le sole acque non contaminate (acque di seconda pioggia provenienti dal dilavamento del piazzale aeromobili e dall'area dedicata al deposito carburanti, unitamente a quelle provenienti dal dilavamento delle altre superfici pavimentate e a quelle derivanti dal dilavamento delle superfici coperte) nel limitrofo Fosso Cava; per lo smaltimento delle acque reflue domestiche, delle acque reflue di dilavamento/industriali (bacini di contenimento) e delle acque di prima pioggia della zona deposito carburanti Jet A1, dovrà essere realizzata un'apposita rete fognaria da collegarsi alla rete fognaria pubblica nera o mista esistente del Comune di Bologna, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria; ogni singolo bacino di contenimento dei serbatoi carburanti dovrà avere una capacità minima pari ad un terzo del volume massimo stoccabile all'interno dei relativi serbatoi e comunque non inferiore al volume del serbatoio più grande in esso presente;
- con riferimento all'**Area sud**, le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione, non essendo contaminate, dovranno essere riutilizzate a scala edilizia per usi compatibili (sciacquoni WC, etc.); considerate le criticità già presenti, per non appesantire il Fosso Canocchia con ulteriori

apporti, le acque derivanti dal dilavamento delle superfici coperte dell'aerostazione eventualmente eccedenti quelle riutilizzate, dovranno essere recapitate nella rete fognaria interna recapitante in Cava Olmi poi Fosso Fontana, oppure direttamente nel Fosso Cava, secondo quanto sarà valutato nello studio idraulico richiesto e/o secondo le prescrizioni del Consorzio della Bonifica Renana; i reflui di natura domestica prodotti dagli edifici del nuovo terminal dovranno essere scaricati nella fognatura nera o mista di Bologna, portandoli fino al primo punto utile della fognatura che conferisce al depuratore, secondo le indicazioni che fornirà il gestore della rete fognaria;

- con riferimento all'**Area est**, i reflui provenienti dal piatto di de-icing:
 - in tempo secco, si configurano come rifiuto e quindi dovranno essere smaltiti come tali e non potranno essere scaricati "tal quali" in fognatura;
 - in presenza di precipitazioni meteoriche, si configurano come reflui di dilavamento (per norma regionale - delibera di Giunta Regionale 286/05 - equiparate ad acque reflue industriali), quindi non assimilabili alle acque reflue domestiche, e pertanto dovranno essere inviate alla rete fognaria nera o mista del Comune di Bologna, previo trattamento e nel rispetto dei limiti di accettabilità previsti dal regolamento del Gestore del Servizio Idrico Integrato;

le acque meteoriche di dilavamento delle aree esterne al "piatto de-icing", come da progetto, dovranno essere smaltite separatamente tramite la rete di raccolta delle acque aeroportuali dotata di sistemi di gestione della prima pioggia; le eventuali acque reflue domestiche dovranno confluire nella fognatura mista del Comune di Bologna;

- in fase di cantiere, in prossimità delle aree di intervento, dovranno essere messi in opera tamponamenti di chiusura dei recapiti alla fognatura esistente, al fine di evitare immissioni non controllate dal cantiere (fango ed altri materiali soggetti a dilavamento); i

tamponamenti dovranno essere costantemente monitorati e mantenuti in perfette condizioni di efficienza; eventuali scarichi di acque reflue "industriali" e/o di "acque reflue di dilavamento" in acque superficiali e/o nella pubblica fognatura, dovranno essere preventivamente e puntualmente valutati ed autorizzati ai sensi del DLGS 152/06 e del Regolamento del Servizio Idrico Integrato; a tale proposito si specifica che per le acque reflue di dilavamento dei piazzali delle aree di deposito materiali del cantiere operativo, nel caso in cui la parte di materiali depositati a terra, anche solo in parte tendenti alla dispersione (es: sabbie, calcinacci, ecc.), dovranno essere adottati sistemi di trattamento in continuo della totalità delle portate raccolte; gli impianti dovranno comunque essere dimensionati ai sensi di quanto previsto dalla delibera di Giunta Regionale 1860/2006;

- in considerazione dell'utilizzo plurimo della vecchia Cava Olmi (per esigenze di laminazione delle portate meteoriche ed approvvigionamento antincendio), la documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa dovrà contenere il progetto di massima della sistemazione della cava stessa con specifica valutazione dei volumi di invaso necessari al fine di soddisfare le effettive esigenze come previste al 2023;
- con riferimento al sistema di approvvigionamento delle 3 reti di distribuzione idrica separate previste all'interno del sedime aeroportuale, qualora si intenda realizzare l'impianto di trattamento e/o i pozzi all'interno della cava Olmi, nell'ambito del progetto che dovrà essere presentato agli organi competenti per la necessaria autorizzazione, dovranno essere attentamente analizzati gli impatti derivanti da tali installazioni e dalla eventuale presenza di depositi di preparati pericolosi necessari al trattamento delle acque;
- al fine di migliorare la sostenibilità ambientale del Masterplan, dovrà essere eseguito un monitoraggio dei consumi idrici, potabili e non, che consenta di individuare possibili

azioni di risparmio idrico [tramite la raccolta di acque meteoriche ed il successivo riutilizzo per usi compatibili, ad esempio, si ritiene possibile un contenimento dei consumi];

8. con riferimento alla componente vegetazione, flora, fauna:

- nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:
 - dovranno essere evidenziate le interferenze tra le opere edilizie in progetto ed il patrimonio vegetazionale, al fine di ottemperare a quanto previsto dal Regolamento del Verde Pubblico e Privato del Comune di Bologna, con l'obiettivo di tutelare le specie vegetali arboree in quanto bene pubblico; la documentazione dovrà rispondere a quanto indicato al TITOLO III del citato Regolamento;
 - dovrà essere presentato un quadro economico maggiormente dettagliato inerente le compensazioni ambientali, nel quale dovrà essere specificato dove, come e in quali tempi si intendano impiegare le risorse accantonate;
 - al fine di compensare le incidenze non mitigabili dovute all'attuazione del Masterplan sul sito SIC IT4050018 "Golena San Vitale e Golena del Lippo":
 - dovranno essere realizzati gli interventi di riqualificazione proposti e descritti nello Studio di Incidenza, presentando il relativo progetto di dettaglio; gli interventi dovranno necessariamente essere avviati durante la fase I di attuazione del Masterplan e comunque entro 2 anni dall'inizio lavori del primo intervento previsto dal Piano che sarà realizzato; il progetto di dettaglio dovrà essere preventivamente concordato con i Comuni di Calderara di Reno, Bologna, Castel Maggiore e con la Provincia di Bologna e dovrà tenere in considerazione quanto in corso di realizzazione nell'ambito del "Piano di Azione Ambientale - RER 2008-2010" [approvato con delibera di Giunta Regionale

n. 1495 del 12/10/2009] al fine di attuare possibili correlazioni;

- indipendentemente da quanto stabilito dall'Accordo Territoriale, la fascia boscata continua sul limite nord del Polo funzionale dovrà essere realizzata, al più tardi, entro l'orizzonte temporale del Masterplan 2023, dando priorità a tale intervento nell'impiego delle risorse economiche che, in base al quadro economico presentato in sede di integrazioni volontarie, sono destinate alle compensazioni ambientali;
- per la realizzazione della suddetta fascia boscata, così come per gli interventi di riqualificazione in prossimità del sito appartenente a Rete Natura 2000, dovranno essere utilizzate specie arboree autoctone e che producano semi non appetibili per l'ornitofauna [ad esempio appartenenti al genere: *Tilia*, *Fraxinus*, *Populus* (maschi), ecc.];
- dovrà essere presentato un cronoprogramma dei monitoraggi previsti;

9. con riferimento alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti:

- nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:
 - per gli edifici di nuova costruzione, in cui è prevista la presenza di persone per periodi superiori le quattro ore giornaliere, dovrà essere verificato il rispetto dei limiti imposti dalla normativa; in particolare, per le emissioni ad alte frequenze, dovrà essere presentata una relazione di valutazione dei livelli di campo elettromagnetico prodotto dalle sorgenti ad alta frequenza presenti in un raggio di m 200 dall'area di intervento;
 - per le sorgenti a bassa frequenza, gli edifici in progetto dovranno rispettare le DPA o fasce di rispetto, così come indicate dal proprietario/gestore degli impianti stessi che dovrà provvedere in merito; per gli edifici di progetto non dovranno essere previste, in tali fasce di rispetto, aree o

zone con presenza di persone per periodi superiori alle quattro ore giornaliere;

- per la realizzazione delle cabine di consegna, dovrà essere presentato un progetto, controfirmato o approvato dal gestore della rete elettrica, che dovrà riportare anche la relativa DPA della cabina e dimostrare che in tale area non sia prevista la presenza di luoghi in cui sia possibile la permanenza di persone per più di 4 ore giornaliere;
- le nuove linee MT di progetto dovranno essere interrate e in cavo cordato ad elica (elicord); il progetto del tracciato dovrà essere controfirmato dal gestore della rete elettrica; qualora si dimostri l'impossibilità di realizzare la linea in cavo cordato ad elica sarà necessario indicare nel progetto la relativa DPA e non predisporre in tale zona luoghi o ambienti con possibilità di permanenza superiore le quattro ore giornaliere;
- per quanto riguarda la realizzazione di nuove cabine MT/bt, è preferibile collocare tali manufatti all'esterno degli edifici in cui è prevista la presenza di persone o, qualora non vi fosse tale possibilità, dovranno essere totalmente schermati; è comunque vietato predisporre ambienti in cui è prevista la permanenza per periodi superiori le quattro ore giornaliere in aderenza alla cabina elettrica o all'interno della DPA associata alla cabina;
- gli elementi inseriti in adeguamento alla rete di distribuzione/consegna dell'energia elettrica dovranno essere realizzati in modo che le rispettive DPA non ricadano all'interno delle aree o degli edifici in cui vi è permanenza per periodi superiori le quattro ore giornaliere;
- per quanto attiene all'inserimento della strumentazione di ausilio al volo (Radar, VOR e ILS), il proponente dovrà dichiarare per tale strumentazione il rispetto delle norme tecniche di radioprotezione della salute umana e dei lavoratori;

10. con riferimento alle emissioni climalteranti:

- nell'ambito della documentazione che ENAC dovrà depositare per la successiva fase autorizzativa:
 - dovranno essere rivisitati i bilanci energetici di scenario, esplicitando la metodologia e tenendo in considerazione gli scenari dei consumi e delle emissioni elaborati dal PEC del Comune di Bologna nella tavola "Aree di nuova urbanizzazione" e delle variazioni che sono intercorse da allora per effetto del successivo Accordo di Programma; i bilanci dovranno chiaramente dimostrare, come indicato nella Valsat del PSC del Comune di Bologna, il dimezzamento delle emissioni climalteranti derivanti dai nuovi edifici rispetto a quelle che si avrebbero in applicazione della normativa vigente e dovranno altresì tenere conto dell'evoluzione normativa che prevede dal 2020 consumi quasi zero per i nuovi edifici, con una quota di auto produzione di energia da fonti rinnovabili (direttiva 2010/31/UE);
 - dovrà essere garantita:
 - la copertura da fonti energetiche rinnovabili per i nuovi edifici e le ristrutturazioni rilevanti, come prescritto dal requisito 6.6, punto A2, della delibera di Giunta Regionale 1366/11 (del 35% della somma dei consumi di energia termica complessivamente previsti per l'acqua calda sanitaria, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata fino al 31 dicembre 2014; del 50% quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata a partire dal 1° gennaio 2015);
 - la produzione di energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili, per i nuovi edifici e le ristrutturazioni rilevanti, come prescritto dal requisito 6.6, punto C1, della delibera di Giunta Regionale 1366/11 (per una potenza elettrica P installata non inferiore a: $P = S_q / 65$, quando la richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata fino al 31 dicembre 2014; per una potenza $P = S_q / 50$, quando la

richiesta del pertinente titolo edilizio sia presentata a partire dal 1° gennaio 2015);

- il raggiungimento, entro il 2020, degli obiettivi descritti nella scheda d'azione EDI-TERZ4 "Interventi di efficientazione presso l'aeroporto G. Marconi di Bologna (2)" del Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) del Comune di Bologna;
 - che l'insieme delle scelte progettuali adottate dal Masterplan concorra ad una riduzione delle emissioni climalteranti pari al 20% rispetto ai valori di emissione del 1990, come previsto dall'Accordo di Programma e come prescritto dalla Valsat del PSC del Comune di Bologna per l'ambito di riqualificazione Aeroporto (nel calcolo delle emissioni dovranno essere considerati i coefficienti contenuti nel recente documento Rapporto ISPRA 135/2011);
 - considerando il profilo temporale del Masterplan, che si spinge oltre il 2020, nella rivisitazione dei bilanci energetici e in particolare per le nuove costruzioni e ristrutturazioni rilevanti, dovranno essere considerati interventi finalizzati al contenimento dei consumi energetici in una ottica di progressiva diffusione di edifici a "energia quasi zero", come previsto dalla direttiva 2010/31/UE;
- b) di trasmettere, ai sensi dell'art 25 del DLGS 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, il presente parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione VIA;
- c) di trasmettere per opportuna conoscenza, copia della presente deliberazione alla proponente ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile; ad Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA; alla Provincia di Bologna; al Comune di Bologna; al Comune di Calderara di Reno; al Comune di Anzola dell'Emilia; al Comune di Castel Maggiore; ad ARPA Sez. Prov.le di Bologna; a Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Reti

infrastrutturali, logistica e sistemi mobilità; a Regione Emilia-Romagna - Servizio Parchi e Risorse Forestali; a Regione Emilia-Romagna - Servizio opere e lavori pubblici, legalità e sicurezza, edilizia pubblica e privata.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Giuseppe Bortone, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2012/1468

data 19/09/2012

IN FEDE

Giuseppe Bortone

omissis

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

Il Responsabile del Servizio
Segreteria e AA.GG. della Giunta
Affari Generali della Presidenza
Pari Opportunita'