Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione Urbana
Settore Piani e Progetti Urbanistici
U.I. Gestione Urbanistica

Sostenibilità
è Bologna

8 luglio 2015

Oggetto: Localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale denominata "Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2009-2023" dell'Aeroporto di Bologna (Art. 81 DPR 24 luglio 1977 n. 616 modificato dall'art. 4 del DPR 18 aprile 1994 n. 383. Art. 37, c.2 della LR 24 marzo 2000 n. 20. DL 28 giugno 1995 convertito in Legge 3 agosto 1995 n. 351) - PG N. 308349/2013.
Istruttoria tecnica.

1. Premesse

1.1. L'Aeroporto "G. Marconi" di Bologna è stato individuato dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP, approvato con Delibera del Consiglio provinciale n.19 del 30 marzo 2004) quale Polo Funzionale ai sensi dell'art.15 della L.R. 20/00, in quanto "portale strategico per l'accessibilità al sistema economico regionale", destinato a svilupparsi come "struttura polifunzionale dotata di attività complementari... necessarie per elevare di rango la struttura esistente".

1.2. Con deliberazione consiliare OdG 123 del 23 giugno 2008 il Comune di Bologna ha approvato lo schema di Accordo Territoriale per il Polo Funzionale dell'Aeroporto, Accordo che è stato poi sottoscritto in data 15 luglio 2008 tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e SAB - Aeroporto di Bologna SpA. Con tale Accordo sono state delineate le strategie e gli obiettivi di sviluppo della infrastruttura. Sono state definite la delimitazione territoriale del polo e uno schema di assetto infrastrutturale e funzionale.

1.3. Al momento della sottoscrizione dell'Accordo territoriale, SAB d'intesa con ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, aveva predisposto un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale (2007-2022) coerente con le indicazioni condivise in sede di pianificazione sovracomunale. In data 25 febbraio 2013 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con DM 000029, ha emesso il Decreto di VIA (successivamente modificato il 3 luglio 2014, con DM 0000183), relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna. Tra le prescrizioni della VIA, si richiama

qui, in particolare, per quanto di competenza dell'Amministrazione Comunale, quella volta a definire un Protocollo d'Intesa tra Aeroporto e Comuni di Bologna e di Calderara di Reno, nel quale concordare quantitativamente e qualitativamente tutti quegli interventi di mitigazione ambientale richiesti dai Comuni e previsti tra gli importi destinati alle "Compensazioni ambientali" dal Piano di Sviluppo Aeroportuale oggetto di VIA (Prescrizione A.1).

1.4. Ottenuto il decreto di VIA, ENAC, in data 8 marzo 2013, ha presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale per le OO.PP Emilia Romagna-Marche l'istanza per la "localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale denominata "Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2009-2023" dell'Aeroporto di Bologna", ai sensi dell'art. 81 DPR 24 luglio 1977 n. 616 (modificato dall'art. 4 del DPR 18 aprile 1994 n. 383 e dal DL 28 giugno 1995 convertito in Legge 3 agosto 1995 n. 351) e dell'art. 37, c.2 della LR 24 marzo 2000 n. 20. A seguito dell'istanza il Provveditorato ha convocato la prima Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 3 del DPR 18 aprile 1994 n. 183 s.m. e i. e dell'art. 14 della L. 241/90; in tale sede, il Ministero ha chiesto ad ENAC diverse integrazioni tra le quali quella di dare puntuale riscontro alle prescrizioni del Decreto di VIA sopra richiamato. In data 28 luglio 2014 si è svolta la seconda Conferenza dei Servizi conclusasi con ulteriori richieste di integrazioni, anche da parte del Comune di Bologna (rif. nota PG 311294/2014 del 14 novembre 2014), poi fornite solo in parte.

1.5. Contemporaneamente la Città Metropolitana (allora Provincia di Bologna) è stata partner del progetto europeo denominato "DAir" (Decarbonated Airport Region), progetto inserito nel programma Comunitario Interreg IVC e concluso nel dicembre 2014, che ha avuto come obiettivo quello di individuare un sistema innovativo di politiche energetiche, trasportistiche e ambientali a servizio dell'aeroporto, attraverso cui ridurre le emissioni di anidride carbonica associate al sistema aeroportuale, obiettivo così meglio articolato:

- riduzione dell'emissione di CO_2 prodotte direttamente dalle infrastrutture aeroportuali;
- riduzione delle emissioni di CO_2 prodotte dal complessivo sistema di accessibilità pubblica e privata all'Aeroporto;
- assorbimento delle emissioni dovuto alla fascia boscata.

Nell'ambito di tale progetto si sono pertanto approfonditi alcuni fra gli obiettivi ambientali assunti in sede di sottoscrizione dell'Accordo Territoriale precedentemente richiamato e successivamente prescritti in sede di VIA Ministeriale, compresa la prescrizione A.1 sopra indicata, arrivando a definire 13 interventi finalizzati alla riduzione della CO_2, raggruppati in tre aree di intervento:

- miglioramento della accessibilità pubblica e privata;
- efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali gestite da SAB;
- realizzazione della fascia boscata sul perimetro nord dello scalo aeroportuale.

Il Consiglio Comunale, con delibera OdG 205 del 27 aprile 2015, ha approvato l'Accordo

Territoriale Attuativo sottoscritto, ai sensi degli artt. 15, A-15 e 18 della L.R. 20/2000 tra Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Calderara, SAB- Aeroporto di Bologna, TPer s.p.a. ed SRM s.r.l., per la decarbonizzazione dell'Aeroporto G. Marconi, la definizione degli interventi di Compensazione Ambientale relativi alla prescrizione A.1 del Decreto di Via del 13/02/2013 inerente il Piano di Sviluppo Master Plan 2009-2023 e l'attuazione di quanto previsto dal progetto europeo "D-Air".
L'Accordo contiene in allegato lo "Studio di Fattibilità per la realizzazione di una pista ciclabile lungo via del Triumvirato" e lo "Studio preliminare di fascia boscata sul perimetro nord dell'Aeroporto di Bologna".

2. Visti i seguenti documenti pervenuti all'Amministrazione Comunale:

- La richiesta del *Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Emilia Romagna-Marche* di accertamento di conformità urbanistico-edilizia inviata alla Regione Emilia Romagna in data 13 dicembre 2013;
- La richiesta della *Direzione generale Programmazione teritoriale e negoziata, intese. Relazioni europee e relazioni internazionali,* inviata ad ENAC e ad Aeroporto Guglielmo Marconi SpA, di inoltrare copia conforme del Masterplan 2009-2023 agli Enti e Servizi elencati (PG 17133/2014 del 22 gennaio 2014);
- La richiesta della *Regione Emilia Romagna – Servizio Opere e Lavori Pubblici. Legalità e sicurezza. Edilizia pubblica e privata* finalizzata ad ottenere la documentazione dimostrante la rispondenza del Masterplan alle prescrizioni impartite dal decreto di VIA anche ai fini della verifica da parte della *Direzione generale ambiente e difesa del suolo e della costa – Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale* della Regione stessa per quanto di competenza (PG 44742/2014 del 14 febbraio 2014);
- La Convocazione della prima Conferenza dei Servizi da parte del *Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Emilia Romagna –Marche* (PG 54692/2014 del 24 febbraio 2014);
- La nota dell'*Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA* di trasmissione degli elaborati costituenti il Masterplan 2009-2023 (PG 59188/2014 del 26 febbraio 2014);
- La richiesta (PG 62724/2014 del 28 febbraio 2014) della *Regione Emilia Romagna – Servizio opere e lavori pubblici. Legalità e sicurezza. Edilizia pubblica e privata* di accertamento di conformità del Piano di sviluppo agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti ed adottati del Comune di Bologna;
- Le integrazioni inotrate da parte di SAB in data 2 luglio 2014 (PG 195177/2014);
- La convocazione della seconda Conferenza dei Servizi da parte del *Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Emilia Romagna –Marche* (PG 200348/2014 del 7 luglio 2014);
- L'allegato, PG 311294/2014, al verbale della Conferenza del 28 luglio 2014 riportante le ulteriori richieste del Comune di Bologna non avendo le integrazioni fornite

risposto pienamente a quanto precedentemente indicato nel verbale della prima CdS (cfr. PG 120150/2014);

- Le integrazioni inviate da parte di SAB per conto di ENAC (PG 95471/2015 dell'8 aprile 2015);
- La convocazione della terza Conferenza dei Servizi (PG 113417/2015 e PG 129268/2015);
- La nota di SAB relativa alle consistenze edilizie oggetto del Piano di Sviluppo Aeroportuale articolate per fasi funzionali (PG 135830/2015 del 7 maggio 2015);
- Gli esiti della 3° Conferenza dei Servizi del 25 maggio 2015 in cui il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ha espresso parere contrario all'ubicazione delle relative strutture chiedendo di concordare una posizione baricentrica al perimetro aeroportuale che consenta di rispettare i tempi massimi di intervento stabiliti per le operazioni di competenza;
- Il verbale della Conferenza dei Servizi del 22 giugno 2015 e la relativa decisione di ricomprendere nel presente masteplan gli interventi n. 8 (collegamento people mover), 21 (deicing e relativa piazzola) e 23 (riprotezione aree Enav – edificio compreso in territorio del Comune di Calderara di Reno);
- La nota di ENAC del 18 giugno 2015, agli atti della Conferenza dei Servizi del 22 giugno 2015, in cui si prevede lo stralcio degli edifici destinati ai Vigili del Fuoco previsti in area nord (interventi n. 16 e 50) rimandando ad un successivo procedimento autorizzativo la localizzazione degli stessi previo confronto con l'Ente direttamente interessato.

3. Gli elaborati costituenti il Piano di Sviluppo Aeroportuale, a seguito delle integrazioni presentate risultano essere i seguenti:

- Relazione Interventi Masterplan - aggiornamento maggio 2014;
- Relazione anno 2014 stato prescrizioni VIA;
- Risposta alle richieste di integrazione – aggiornamento marzo 2015;
- Studio Idraulico;
- TT2008-003-IMP 0001_RETE MT;
- TT2008-003-IMP 0002_RETE ACQUA CALDA;
- TT2008-003-IMP 0003_RETE ANTINCENDIO;
- TT2008-003-IMP 0005_RETI E CENTRALI;
- TT2008-003-PLA-0002_VINCOLI;
- TT2008-003-PLA-0003_OSTACOLI;
- TT2008-003-PLA-0004_VIABILITA';
- TT2008-003-PLA-0005_STATO DI FATTO2014;
- TT2008-003-PLA-0009_INTERFERENZE PSAI;
- TT2008-003-PLA-0010_ESPROPRI;

- TT2008-003-PLA-0011_INQUADRAMENTO_PSC;
- TT2008-003-PLA-0012_INTERVENTI_PSC;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE02 2018-FUNZIONALE;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE02 2018-INTERVENTI;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE03 2023-FUNZIONALE;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE03 2023-INTERVENTI;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE03 2023-FUNZ_AMBITI_MP_AT.

Di cui quelli significativi circa la localizzazione dell'opera in oggetto risultano i seguenti:
- TT2008-003-PLA-0005_STATO DI FATTO2014;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE02 2018-INTERVENTI;
- TT2008-003-PLA-007A_FASE03 2023-INTERVENTI;

(fatta salva l'esclusione degli edifici destinati ai Vigili del Fuoco interventi n. 16 - nuova caserrma VV.F. e ricovero mezzi e n. 50 - bilanciamento VV.F. e l'inclusione degli interventi n. 8 - collegamento people mover, 21 - edificio deicing e relativa piazzola, 23 - riprotezione aree Enav in territorio del Comune di Calderara di Reno).

4. Inquadramento territoriale, vincoli e tutele

La tavola relativa agli *ambiti di intervento* (TT2008-003-PLA-007A_FASE03 2023-FUNZ_AMBITI_MP_AT), in ottemperanza alle prescrizioni C1.1.1 e 1.1.2 del citato decreto di VIA rappresenta:
- il perimetro del polo funzionale come definito dall'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008;
- l'ambito del Masterplan che comprende le infrastrutture e i sistemi gestiti da SAB;
- le aree in cui verranno localizzate le attività integrative e complementari come definite dall'AT 2008 non oggetto del presente procedimento di localizzazione;
- l'area militare;
- l'area interessata dallo studio di fattibilità della fascia boscata come intervento di compensazione a carico di SAB definito dalla VIA e nell'ambito dell'AT per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi;
- il perimetro del SIC IT4050018 oggetto di monitoraggio e riqualifica ai sensi del decreto di VIA (A.5.3 e 8.1.3) e nell'ambito dell'AT per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi.

Gli interventi previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale sono compresi in Ambito da riqualificare specializzato *n.123 - Aeroporto* disciplinato dall'articolo 22 del quadro normativo del PSC che recepisce i contenuti dell'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008.
L'area oggetto degli interventi previsti è compresa in *Ambito da riqualificare*

specializzato n. 123 – Aeroporto, disciplinato dall'articolo 69 del Regolamento Urbanistico Edilizio vigente.

In relazione alla Tavola dei vincoli, nonché alle relative Schede, di cui alla delibera OdG 200 del 13 aprile 2015, l'area oggetto di masterplan è interessata ai seguenti oggetti:

<u>*Tutele*</u>
a) Risorse idriche e assetto idrogeologico:
- Alvei attivi e invasi dei bacini idrici;
- Reticolo idrografico coperto;
- Fasce di tutela fluviale;
- Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura;

c) Elementi naturali e paesaggistici:
- Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale della pianura;

d) Testimonianze storiche e archeologiche:
- Aree di accertata e rilevante consistenza archeologica;
- Aree di concentrazione di materiali archeologici e fascia di rispetto della via Emilia;
- Zone ad alta potenzialità archeologica;
- Zone a bassa potenzialità archeologica;
- Viabilità storica;

e) Rischio sismico:
- Sistema delle aree suscettibili di effetti locali;

<u>*Vincoli*</u>
a) Infrastrutture, suolo e servitù:
- Ferrovie;
- Strade;
- Gasdotti;
- Siti oggetto di procedimento di bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. e ii.;

b) Infrastrutture per la navigazione aerea:
- Superfici di delimitazione degli ostacoli e ostacoli alla navigazione aerea (All. A e B);
- Pericoli per la navigazione aerea (limitazioni per le tipologie 1, 2, 3 e 4a);
- Curve di isorischio;
- Limite della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale;

c) Elettromagnetismo:
- Elettrodotti ad alta e media tensione;
- Cabine ad alta e media tensione;
- Emittenza radiotelevisiva – Area di divieto di localizzazione impianti.

Gli interventi previsti dal Piano in oggetto sono compatibili con i suddetti vincoli e le suddette tutele e dovranno essere osservate le norme e le prescrizioni derivanti dalle

tutele e dai vincoli cui gli interventi sono assoggettati.

Alcuni fabbricati esistenti all'interno delle aree interessate dal Piano di Sviluppo sono individuati dal Regolamento urbanistico edilizio come *Edifici di interesse documentale* come rilevabile dalla Tavola - *Disciplina dei materiali urbani e classificazione del territorio,* fogli 8 e 17, e sono disciplinati dall'articolo 57 del Rue.

5. Descrizione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2009-2023)

Il "Piano Generale di Sviluppo" (anche denominato masterplan) fornisce, per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto, il quadro di riferimento, all'interno del quale l'aeroporto stesso potrà evolversi e svilupparsi definendo un perimetro massimo del sedime ed una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri, merci ed autoveicoli. Il Piano identifica i principali interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'Aeroporto di Bologna sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico agli orizzonti temporali 2013-2018-2023 (6,3/7,3/8,9 milioni di passeggeri – ipotesi di crescita massima), con conseguente aggiornamento degli indirizzi di pianificazione strategica nel lungo periodo.
Il Piano, nella formulazione iniziale oggetto di VIA, prevedeva una serie di opere di sviluppo infrastrutturale con inizio 2009 e fine 2023. Tale periodo era stato suddiviso in tre fasi di cinque anni l'una con una serie di interventi per ognuna delle fasi descritte.
Non avendo, alla data di realizzazione dei singoli interventi di prima fase, concluso il procedimento di conformità urbanistica riferito a tutto il Piano, si è proceduto, negli anni scorsi, ad avviare la procedura specifica per alcuni specifici interventi (che hanno di fatto realizzato le previsioni del periodo 2009-2013).
Quindi la tavola relativa allo stato di fatto è stata aggiornata al 2014 in riferimento agli interventi già oggetto di accertamento di conformità (ex art. 81 DPR 616/1971 e smi) ed è stata operata una revisione delle successive fasi temporali (2014-2018 e 2019-2023) come prescritto dal decreto di VIA e richiesto in sede di Conferenza dei Servizi ministeriale.

L'attuale Piano di Sviluppo pertanto consente di soddisfare, con adeguati livelli di servizio, i nuovi obiettivi di traffico passeggeri previsti per le diverse fasi temporali, mediante la programmazione dei seguenti interventi:

<u>orizzonte temporale 2014-2018:</u>
- nuovo molo partenze
- ampliamento uffici SAB
- sopaelevazione Park Express
- passerella di collegamento con la stazione People Mover
- riprotezione del Deposito Carburanti e sosta cisterne

- riconfigurazione e razionalizzazione del sistema dei Piazzali Aeromobili
- nuove basi operative per gli Enti di Stato (ad eccezione degli edifici destinati ai Vigili del Fuoco, interventi n. 16 e 50, che si ritengono stralciati)
- edificio e piazzola deicing
- riprotezione edificio Enav (in territorio di Calderara di Reno)
- edificio cargo (modulo 1)

orizzonte temporale 2019-2023:

- ampliamento molo imbarchi e nuovi pontili di imbarco
- individuazione di una nuova area terminale
- nuovo parcheggio multipiano
- potenziamento dell'accessibilità a sud e nuova viabilità di accesso al futuro terminal
- completamento della riconfigurazione e razionalizzazione del sistema dei piazzali e nuove uscite veloci
- individuazione della nuova area Cargo

Gli interventi di compensazione ambientale individuati nell'Accordo territoriale per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi (fascia boscata comprensiva di percorso ciclabile, interventi sul SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo", percorso ciclabile lungo via del Triumvirato, completamento della rete ciclabile di collegamento con la stazione SFM Borgo Panigale Scala e percorsi cicloturistici territoriali europei) dovranno essere realizzati coerentemente a quanto indicato agli articoli 3 e 4 dello stesso e a quanto indicato nel decreto di VIA richiamato, anche se non sono esplicitamente previsti dalla masterplan, in quanto compresi in aree non oggetto del Piano presentato.

Le superfici ed i volumi degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale compresi all'interno del territorio comunale di Bologna e indicati nella tabella che segue sono da considerarsi aggiuntivi rispetto a quelli esistenti individuati nella tavola relativa allo stato di fatto 2014 (TT2008-003-PLA-0005_STATO DI FATTO2014).

FASE II (2014-2018)		
INTERVENTO	**SUL (MQ)**	**VOL (MC)**
1. NUOVO MOLO PARTENZE	5.000	61.500
3. PONTILI DI IMBARCO AEROSTAZIONE ESISTENTE	Già attestati	Già attestati
4. AMPLIAMENTO UFFICI SAB	800	2.400
5. RIQUALIFICA AEROSTAZIONE ESISTENTE	Già attestati	Già attestati
6. SISTEMAZIONE VIABILITA' AREA EST	/	/

Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione
Urbana
Settore Piani e Progetti Urbanistici
U.I. Gestione Urbanistica

7. SOPRAELEVAZIONE PARK EXPRESS	9.900	26.730
8. COLLEGAMENTO PEOPLE MOVER	/	/
9. AMPLIAMENTO PIAZZALE AA/MM I LOTTO	/	/
10. RIQUALIFICA PIAZZALE AEROCLUB	/	/
11. PIAZZALE AA/MM PER BASE OPERATIVA III LOTTO	/	/
14. DISTRIBUTORE CARBURANTI E SOSTA CISTERNE	100	300
15. NUOVA VIABILITA' PERIMETRALE	/	/
16. NUOVA CASERMA VVFF + RICOVERO MEZZI intervento stralciato	(5.200)	(78.000)
17. NUOVA BASE ELICOTTERISTI VVFF	1.400	25.200
18. NUOVA BASE ELICOTTERISTI PS	2.000	24.000
19. VIABILITA' E PARCHEGGI VV.FF	/	/
20. RIQUALIFICA AEROCLUB	Concluso	
21. EDIFICIO DE-ICING + PIAZZOLA	800	6.400
22. NUOVA RECINZIONE PERIMETRALE	/	/
23. RIPROTEZIONE AREE ENAV (in Comune di Calderara di Reno)	(950)	(5.700)
24. DISOLEATORI FOSSO CANOCCHIA	/	/
25. NUOVE PIAZZOLE ELICOTTERISTI	/	/
26. PIAZZALE VV.FF E RACCORDO CON PIAZZALE AEROMOBILI	/	/
27. CENTRALE DI TRIGENERAZIONE	Già attestata	Già attestati
28. DEPOSITO CARBURANTE AJ1 E DISTRIBUZIONE	100	300
29. EDIFICIO CARGO I MODULO	4.000	48.000
Consistenza edifici - Totale fase II (2014-2018)	***24.100***	***194.830***
FASE III (2019-2023)		
30. IMPIANTI TECNOLOGICI	/	/
NUOVA AEROSTAZIONE 31. AMPLIAMENTO MOLO IMBARCHI (I) comprensivo degli interventi 32 e 35	15.400	200.200
32. AMPLIAMENTO MOLO IMBARCHI (II)	compreso in 31	compreso in31

33. NUOVI PONTILI DI IMBARCO (2 per Nuovo Molo Imbarchi I)	300	1.200
34. NUOVI PONTILI DI IMBARCO (10 per Nuovo Molo Imbarchi II)	1.500	6.000
35. NUOVO SISTEMA BHS	compreso in 31	compreso in31
36. NUOVO TERMINAL	60.000 (20.000+30.000+ 10.000)	355.000 (130.000+195.0 00+30.000)
37. NUOVO PARCHEGGIO A RASO	/	/
38. POTENZIAMENTO VIA DELL'AEROPORTO	/	/
39. NUOVA VIABILITA' - VIADOTTO *40. NUOVA VIABILITA' - A RASO – PRIMARIA* *41. NUOVA VIABILITA' - A RASO – SECONDARIA* *42. RAMPE ACCESSO E DISCESA*	/ / / /	/ / / /
43. NUOVO PARCHEGGIO MULTIPIANO 3 LIVELLI	33.000	99.000
44. AMPLIAMENTO PIAZZALE AVIAZIONE COMMERCIALE (III fase: 2019 – 2023)	/	/
45. PAVIMENTAZIONE AREA VV.FF E MEZZI DI RAMPA (III fase: 2019 - 2023)	/	/
46. EDIFICIO CARGO II MODULO	3.200	38.400
47. PARCHEGGIO AREA CARGO (III fase: 2019 - 2023)	/	/
48. EDIFICI PER SPEDIZIONIERI *(III fase: 2019 - 2023)*	3.600 (3x1.200)	43.200
49. PARCHEGGI E VIABILITA' AREA SPEDIZIONIERI (III fase: 2019 - 2023)	/	/
50. BILANCIAMENTO VV.FF + *PIAZZALE (III fase: 2019 – 2023) intervento stralciato*	(1.000) *(+ P 1.500)*	(5.000)
51. PIAZZALE CARGO (III fase: 2019 - 2023)	/	/
52. NUOVE USCITE VELOCI (III fase: 2019 - 2023)	/	/
53. RACCORDO TESTATA 30	/	/
Consistenza edifici - Totale fase III (2019-2023)	***117.000***	***743.000***
Consistenza edifici **TOTALE GENERALE**	24.100+ 117.000 **141.100**	194.830+ 743.000 **937.830**

SUPERFICI PAVIMENTATE (solo sistema airside)	393.145 (volo, rullaggio, raccordi)	/

Il sistema dei parcheggi passerà dagli attuali 4.920 posti auto ai 8.270 posti auto nel 2023.

Gli interventi n. 8, 21 (e 23 quest'ultimo localizzato in territorio del Comune di Calderara di Reno) sono compresi nel presente Piano di Sviluppo Aeroportuale pertanto si ritengono concluse le singole procedure di localizzazione ex art. 81 già avviate.

Per quanto riguarda la disponibilità delle aree e l'apposizione di vincoli espropriativi, nella documentazione fornita da SAB si evidenzia che il piano degli espropri/acquisizioni riportati nella tavola *Aree di esproprio* (TT2008-003-PLA-0010_ESPROPRI) è limitato alle sole aree interessate dai futuri interventi relativi alle attività strettamente aeroportuali, quindi comprese all'interno del perimetro del sedime aeroportuale gestito dalla società.
Le ulteriori aree che si renderanno necessarie per garantire la realizzazione dei progetti che verranno predisposti relativamente alle opere di accessibilità o di compensazione ambientale, con particolare riferimento agli impegni di cui all'Accordo territoriale per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi, saranno oggetto di successivi specifici procedimenti di localizzazione autorizzativi, che conterranno gli elementi richiesti dalle vigenti leggi in materia di apposizione di vincolo preordinato all'esproprio.

6. Proposta di prescrizioni del Comune di Bologna per la localizzazione dell'opera.

(6.1 Relazione con le prescrizioni di VIA – Fascia boscata e altre opere di compensazione)

Quanto nel seguito specificato e prescritto non sostituisce le prescrizioni espresse dal competente Ministero nel Decreto di VIA n. 29/2013, prescrizioni che dovranno essere rispettate e sottoposte a verifica di ottemperanza. In particolare, si ricorda che alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni del Decreto di cui al punto A) n. 2, 4, 5, 5.1, 5.2, 5.3, 6 provvederà il Ministero dell'Ambiente; a quelle del punto B) provvederà il Ministero per i Beni e le attività Culturali comunicando gli esiti al Ministero dell'Ambiente; alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Emilia-Romagna, comunicando gli esiti al Ministero dell'Ambiente. Il soggetto proponente (ENAC) ha poi l'obbligo di inoltrare annualmente, al Ministero dell'Ambiente, un rapporto sullo stato di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto.

La prescrizione di cui al punto A.1 del decreto di VIA dovrà ritenersi ottemperata con la sottoscrizione dell'*Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto G. Marconi, la definizione degli interventi di Compensazione Ambientale relativi alla*

prescrizione A.1 del Decreto di Via del 13/02/2013 inerente il Piano di Sviluppo Master Plan 2009-2023 e l'attuazione di quanto previsto dal progetto europeo "D-Air", ai sensi dell'art. 15, A-15 e 18 della L.R. 20/2000 tra Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, Comune di Calderara, SAB- Aeroporto di Bologna, TPer s.p.a. ed SRM s.r.l.
Gli interventi di compensazione ambientale individuati in tale Accordo (fascia boscata comprensiva di percorso ciclabile, interventi sul SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo", percorso ciclabile lungo via del Triumvirato, completamento della rete ciclabile di collegamento con la stazione SFM Borgo Panigale Scala e percorsi cicloturistici territoriali europei) dovranno essere realizzati coerentemente a quanto indicato agli articoli 3 e 4 dello stesso e a quanto indicato nel decreto di VIA richiamato.

(6.2 Procedure)

Oltre a quanto sopra richiamato in merito alla trasmissione dei progetti di intervento agli Enti preposti ai fini della verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni derivanti dal Decreto di VIA, si prescrive che i progetti delle opere comprese nel Piano di Sviluppo Aeroportuale e degli interventi relativi alle compensazioni ambientali siano trasmessi all'Amministrazione Comunale per la verifica della coerenza con lo schema planimetrico relativo alle fasi temporali individuate e rappresentate graficamente negli elaborati (TT2008-003-PLA-007A_FASE02 2018-INTERVENTI e TT2008-003-PLA-007A_FASE03 2023-INTERVENTI) e per la valutazione delle interferenze/connessioni con la viabilità comunale esterna al perimetro dell'Aereoporto.

In relazione agli interventi previsti nella fase III (2019-2023), posto che l'Amministrazione Comunale ha necessità di condividere e valutare i progetti delle opere esterne al perimetro delle attività aeroportuali in riferimento alle interferenze con la viabilità comunale, e rilevato che nell'elaborato inerente gli espropri sono attualmente indicate solo le aree di espansione interne al perimetro del masterplan e non anche quelle necessarie a garantire la realizzazione delle opere di accessibilità e di compensazione ambientale, per gli interventi che comportino la disponibilità di aree oggi di proprietà privata, si ritiene debbano essere previsti ulteriori procedimenti localizzativi autorizzativi, ai sensi dell'art. *37 - Localizzazione delle opere di interesse statale* della LR 20/2000 e smi, che tengano conto degli aspetti espropriativi per i quali dovranno essere svolti gli adempimenti di legge.

Tali prescrizioni sono state confermate ed ulteriormente precisate dalla Regione Emilia Romagna nella Conferenza dei Servizi ministeriale del 22 giugno 2015. Si rimanda pertanto al verbale della seduta ed ai relativi allegati.

Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione
Urbana
Settore Piani e Progetti Urbanistici
U.I. Gestione Urbanistica

(6.3 indicazioni per la progettazione degli interventi sulla viabilità)

La localizzazione degli edifici relativi all'area spedizionieri in area ovest (edifici e relativi piazzali - interventi n. 47, 48 e 49) dovrà essere accompagnata dalla definizione dell'idoneo tracciato di via della Salute da individuare in accordo con gli uffici competenti del Comune (Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture) in relazione agli aspetti di seguito meglio specificati.

Le due ipotesi di "variante" presentate nei materiali del Masterplan per via della Salute ("A" e"B") presentano criticità in quanto entrambe le soluzioni prevedono un innesto sulla rotatoria individuata al termine del nuovo tratto di strada in uscita dal sottopasso ferroviario, il cui progetto è a carico di RFI, troppo a ridosso della nuova strada. Occorre, pertanto, prevedere un tracciato stradale che mantenga la posizione dell'innesto in rotatoria in corrispondenza dell'attuale sedime di via della Salute. Inoltre si evidenzia che, per le singole ipotesi, sussistono i seguenti problemi:

- *soluzione "A"*: il tracciato proposto non tiene conto dell'accessibilità a tutte le residenze esistenti e risulta essere integralmente compreso nell'area di competenza aeroportuale, mentre è indispensabile che, oltre alla valutazione di una geometria adeguata per l'infrastruttura, venga dichiarata anche la cessione dell'area stradale al Comune di Bologna in quanto l'attuale via della Salute è parte integrante della rete viaria esistente e, quindi, anche la deviazione della strada dovrà continuare a farne parte.
- *soluzione "B"*: non risulta essere un'ipotesi fattibile in quanto l'attuale assetto di Via Sant'Agnese - comprensivo di un nuovo percorso ciclo-pedonale con relativo un sottopasso ferroviario e degli accessi alle residenze esistenti - non consente la realizzazione di un ulteriore tratto di strada comunale, in quel punto, avente le caratteristiche necessarie al rispetto della normativa vigente.

Per quanto riguarda l'opera stradale a carico di RFI, trattandosi di opera anticipatoria dello schema di accessibilità viaria previsto dal Masterplan, si ritiene necessario che SAB metta a disposizione gratuitamente le aree eventualmente necessarie per la realizzazione dell'opera medesima.

Si richiede che nell'adeguamento previsto per via dell'Aeroporto, via della Fornace e via della Salute - le cui specifiche tecniche andranno comunque meglio definite in fasi di progettazione successive e più puntuali in accordo con l'Amministrazione Comunale - venga prevista, oltre ai marciapiedi pedonali, la realizzazione di un percorso ciclabile da realizzare in affiancamento alla sede stradale e per tutto il tratto di intervento. Si precisa, inoltre, che tale intervento dovrà essere coordinato con gli interventi già previsti dall'Amministrazione Comunale.

Si richiede che venga ribadito l'impegno, da parte di SAB, al completamento di via del

Vivaio così come da impegni presi in occasione dell'interramento della linea ferroviaria di cintura resosi necessario per l'allungamento della pista di decollo aeroportuale e richiamati all'art. 6 comma 5 dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto sottoscritto nel 2008.

In relazione alla prescrizione C1.3.1 del Decreo di VIA, si dà atto che la società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA ha sviluppato il progetto esecutivo della passerella di collegamento della fermata Aeroporto del People Mover e che tale progetto è stato allegato alla "*Convenzione per la consegna al Comune di Bologna delle aree ricadenti nell'ambito del sedime demaniale per la gestione dell'aeroporto di Bologna necessarie ai fini della realizzazione e gestione del People Mover*" sottoscritta in data 1 aprile 2015, nella quale è precisato che la realizzazione dell'opera sarà a carico dello stesso Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA.

Si confermano inoltre le prescrizioni di cui ai punti C1.3.2, C1.4, C1.5, C2, C4 del Decreto di VIA/2013.

(6.4 prescrizioni inerentI l'approfondimento delle matrici ambientali in occasione dei progetti di interventi in attuazione del MasterPlan)

Acque. L'incremento di superfici impermeabili previste nel Masterplan deve necessariamente essere mitigato anche attraverso l'impiego di sistemi di laminazione di nuova progettazione, in quanto il sistema fognario attuale non è in grado di far fronte a tutti gli ampliamenti previsti. Attualmente tali sistemi non sono stati individuati, né come localizzazione, né come dimensionamento.
Si prescrive quindi di attuare gli interventi idraulici necessari in base alle varie fasi di attuazione del Masterplan, previa valutazione tecnica dell'autorità idraulica competente.

Energia. Nella documentazione presentata non è chiaro se il sistema di certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) è riconducibile o meno agli interventi previsti e valutati in sede di approvazione del Masterplan. In particolare, non risulta evidente se sono perseguite le riduzioni dei consumi e delle emissioni climalteranti riconducibili alle volumetrie aggiuntive previste (come richiesto nella prescrizione 10.1.1) e le modalità di soddisfacimento degli obblighi di produzione da fonti rinnovabili (prescrizione 10.1.2.1 e 10.1.2.2). Relativamente alla prescrizione 10.1.2.4, si ricorda che le indicazioni di riduzione delle emissioni climalteranti del 20% devono essere calcolate rispetto all'anno base di riferimento indicato al 1990, specificando i fattori di emissioni utilizzati; si prescrive pertanto di rendicontare, per ogni nuovo intervento, il rispetto delle prescrizioni di VIA.

Rumore. Al fine di limitare il peggioramento acustico previsto presso i ricettori 8÷14 (via

della Fornace nn. 3÷69) per effetto del carico veicolare indotto dal Masterplan nello scenario intermedio (scenario 2018) si prescrive, fintantoché non sarà realizzato il nuovo terminal e la viabilità connessa (scenario 2023), la costante manutenzione del tratto di strada antistante tali ricettori.
A tal fine dovranno essere presi specifici accordi con il competente Settore del Comune di Bologna (Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture).
La realizzazione degli edifici e delle opere connesse al Masterplan aeroportuale dovrà essere conforme ai limiti acustici di legge.
Pertanto, qualora il progetto preveda l'installazione di impianti o sorgenti sonore puntuali, dovrà essere predisposta una documentazione di impatto acustico (Doima) che dovrà valutare le ricadute sul territorio e individuare le eventuali opere di mitigazione.
In particolare, in merito alla realizzazione del nuovo terminal, della relativa viabilità e del parcheggio di progetto (scenario 2023), dovrà essere predisposta e presentata agli Enti competenti la documentazione di impatto acustico (Doima). In tale documentazione dovrà essere verificato che la realizzazione delle opere e le modifiche introdotte alla viabilità non comportino un superamento dei limiti per i ricettori esistenti o, qualora questi siano già superati, alcun incremento del clima acustico. In caso contrario dovranno essere dimensionate e realizzate tutte le opere necessarie alla mitigazione acustica.

Habitat naturali ed ecosistemi. Dovranno essere pianificati, presentando un cronoprogramma, i monitoraggi che lo Studio di Incidenza relativo al SIC prevede, e dovrà inoltre essere aggiornato tale Studio, da concordare preventivamente con gli enti territoriali competenti citati nel Decreto di VIA e riportati anche nell'Accordo per la decarbonizzazione.
Considerato che il livello di dettaglio degli elaborati allegati al presente procedimento non è adeguato ad individuare le interferenze degli interventi edilizi con il verde esistente, al fine di ottemperare a quanto richiesto al Punto 8.1.1 del Decreto di VIA, si ribadisce tale prescrizione, rimandandola alla successiva trasmissione dei singoli progetti.

(6.5 altre prescrizioni)

Rischio sismico. Si dovrà provvedere agli adempimenti previsti in materia di riduzione del rischio sismico (LR 19/2008).

Tutela dell'interesse documentale individuato dal Rue sugli edifici esistenti. Prima della demolizione degli edifici individuati dal Regolamento urbanistico edilizio del Comune di Bolgona come *Edifici di interesse documentale* come rilevabile dalla Tavola - *Disciplina dei materiali urbani e classificazione del territorio,* fogli 8 e 17, dovrà essere dimostrata la mancanza di elementi di pregio storico-culturale in relazione alle disposizioni di cui all'articolo 57 dello stesso.

Comune di Bologna
Dipartimento Riqualificazione
Urbana
Settore Piani e Progetti Urbanistici
U.I. Gestione Urbanistica

Area militare. Si richiamano le condizioni imposte dalle autorità militari secondo quanto descritto nel verbale degli incontri del "Tavolo tecnico relativo al Decreto Impositivo di servitù militare a tutela dell'area circostante l'Aeroporto di Bologna", del 28 gennaio e 17 giugno 2014, cui si rimanda.

Il Tecnico incaricato
(arch. Stefania Naldi)

Il Responsabile
(per. ind. Claudio Bolzon)