Atto di Consiglio	Piani e Progetti Urbanistici	P.G. N.: 217733/2015 N. O.d.G.: 274/2015 Data Seduta Giunta : 14/07/2015 Data Seduta Consiglio : 27/07/2015 ☒ Richiesta IE

Oggetto: ESPRESSIONE DI PARERE AI FINI DELLA CONFERENZA DI SERVIZI CONVOCATA DA MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO .PP. LOMBARDIA-EMILIA ROMAGNA PER L 'APPROVAZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE -MASTERPLAN 2009-2023 DELL'AEROPORTO DI BOLOGNA , OPERA DI INTERESSE STATALE (ART. 81 DEL D.P.R. 616 DEL 24 LUGLIO 1977 MODIFICATO DALL 'ART. 4 DEL D.P.R. 383 DEL 18 APRILE 1994)

- Delibera di Consiglio -

Operatore Corrente :

La Giunta propone al Consiglio la seguente deliberazione

IL CONSIGLIO

PREMESSO CHE:

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";*

il Comune di Bologna con delibera consiliare OdG 123 del 23 giugno 2008, PG 134576/2008, 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. L'Accordo, fra l'altro, ha istituito un Comitato di Monitoraggio sull'attuazione dell'Accordo composto dai rappresentanti istituzionali delle Amministrazioni e di SAB, con le funzione indicate nell'art. 14 dell'Accordo stesso e che si riunisce periodicamente anche per attuare la consultazione reciproca in vista delle decisioni da assumere nella pianificazione;

SAB, d'intesa con ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, aveva pertanto avviato la predisposizione di un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale -che inizialmente era riferito al periodo 2007-2022 (anche denominato "Piano Generale di Sviluppo" o "Masterplan")- coerente con le indicazioni condivise in sede di pianificazione sovracomunale;

il D.P.R. 383/1994 disciplina i procedimenti di localizzazione delle opere pubbliche da eseguirsi da amministrazioni statali o comunque insistenti su aree del demanio

statale e delle opere pubbliche di interesse statale, da realizzarsi dagli enti istituzionalmente competenti, ed in particolare all'art. 3 dispone il ricorso alla Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 2 comma 14 della L. 537/1993 per la localizzazione delle opere difformi dagli strumenti urbanistici;

l'art. 37 della L.R. 20/2000 prevede che l'intesa in ordine alla localizzazione delle opere pubbliche di interesse statale non conformi agli strumenti urbanistici venga espressa, in sede di Conferenza dei Servizi, sentiti i Comuni interessati;

ENAC, in data 8 marzo 2013, ha perciò presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale per le OO.PP Lombardia-Emilia Romagna 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;

stante la necessaria propedeuticità degli adempimenti ambientali, relativamente al Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan dell'Aeroporto di Bologna 2009-2023 in data 25 febbraio 2013 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con DM 000029, aveva emesso il Decreto di VIA (successivamente modificato il 3 luglio 2014, con DM 0000183); 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 SAB-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 presentato da SAB ed oggetto di VIA (Prescrizione A.1).

PREMESSO, ALTRESI', CHE:

a seguito dell'istanza presentata da ENAC, 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;

contemporaneamente alla Conferenza in corso 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. Nell'ambito di tale progetto sono stati 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 CO2, raggruppati in tre aree di intervento, riferite al miglioramento della accessibilità pubblica e privata,

all'efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali gestite da SAB, alla realizzazione della fascia boscata sul perimetro nord dello scalo aeroportuale;

il Consiglio Comunale, con delibera OdG 205 del 27 aprile 2015, PG 82584/2015, ha approvato l'Accordo Territoriale Attuativo in corso di sottoscrizione, 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";

VISTI:

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 territoriale 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 inoltrate 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);

il documento PG 311294/2014, allegato 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;

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 agli Enti di Stato 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 ;

il verbale della seduta della Conferenza dei Servizi del 22 giugno 2015 in cui gli Enti Territoriali hanno concordato sui contenuti di alcune prescrizioni;

PRESO ATTO CHE *:*

il Piano di Sviluppo Aeroportuale è costituito dagli elaborati elencati nella istruttoria tecnica redatta dalla unità Gestione Urbanistica del settore Piani e Progetti Urbanistici, in atti al presente provvedimento;

la tavola del Piano 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 nell'ambito della VIA e 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 dai vigenti Piano strutturale comunale e Regolamento urbanistico edilizio 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 e dall’articolo 69 del Rue;

l'area oggetto di Masterplan è interessata a vincoli e tutele di cui alla Tavola dei vincoli, nonché alle relative Schede, approvate dal Consiglio con delibera OdG 200 del 13 aprile 2015, PG 78255/2015; la istruttoria tecnica sopra richiamata verifica la compatibilità del Piano con tali vincoli e tutele;

il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2009-2023) 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; considerato quanto già realizzato negli anni intercorsi, 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; il Piano di Sviluppo oggetto della procedura in corso intende pertanto soddisfare, con adeguati livelli di servizio, i nuovi obiettivi di traffico passeggeri previsti per le diverse fasi temporali, mediante la programmazione dei necessari interventi di potenziamento della infrastruttura aereoportuale;

le superfici ed i volumi degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, da considerarsi aggiuntivi rispetto a quelli esistenti individuati nella tavola relativa allo stato di fatto 2014 (TT2008-003-PLA-0005_STATO DI FATTO2014), sono:

- per la fase II (2014-2018), 24.100 mq di Sul, corrispondenti a circa 194.830 mc di V;
- per la fase III (2019-2023), 117.000 mq di Sul, corrispondenti a circa 743.000 mc di V;
- per un totale complessivo di 141.100 mq di SUL e 937.873 mq di V, oltre a 393.145 mq di superfici pavimentate (volo, rullaggio, raccordi); il sistema dei parcheggi passerà dagli attuali 4.920 posti auto ai 8.270 posti auto nel 2023;

CONSIDERATO CHE:

il Piano presentato non ha una definizione progettuale di livello definitivo per cui si reputa necessario condividere con SAB ed ENAC i contenuti dei progetti delle opere che daranno attuazione al Piano, ritenendo che il Comitato di Monitoraggio dell'Accordo Territoriale Aereoporto possa essere il soggetto che esprime, attraverso i verbali delle proprie riunioni, la condivisione dei contenuti dei progetti e fornisce indicazioni affinché non vi siano ricadute negative sul sistema ambientale e sulla mobilità indotta nella viabilità comunale esterna al perimetro dell'Aeroporto, in modo particolare nel caso di variazioni relative alla localizzazione degli edifici

rispetto a quanto riportato negli elaborati di Piano;

poiché la prescrizione di cui al punto A.1 del decreto di VIA viene 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., è necessario che 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) vengano realizzati nello stesso periodo di validità del Piano, 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 dal masterplan, in quanto compresi in aree non oggetto del Piano presentato, per cui i lavori dovranno essere avviati in tempi coerenti per la loro ultimazione entro il periodo di sviluppo del Piano, cioè entro il 2023;

in riferimento alla localizzazione degli edifici relativi all'area spedizionieri in area ovest (edifici e relativi piazzali - interventi n. 47, 48 e 49) , l'istruttoria tecnica ha evidenziato alcune criticità nelle due ipotesi di "variante" presentate nei materiali del Masterplan per via della Salute ("A" e"B") , poichè 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; 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 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.

occorre, pertanto, che la localizzazione degli edifici si accompagni alla definizione dell'idoneo tracciato di via della Salute da individuare in accordo con gli uffici competenti del Comune (Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture) prevedendo un tracciato stradale che mantenga la posizione dell'innesto in rotatoria in corrispondenza dell'attuale sedime di via della Salute e risolva le criticità sopra

descritte;

PRESO ATTO del Decreto di VIA emesso con DM 000029 in data 25 febbraio 2013 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con DM 000029, (successivamente modificato il 3 luglio 2014, con DM 0000183), ed in particolare delle prescrizioni da esso dettate, la cui verifica è in capo agli Enti ciascuno per quanto di propria competenza, e che debbono essere rispettate in fase di progettazione e gestione degli interventi da effettuarsi sulla base del Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2009-2023 in corso di approvazione affinché permanga la valutazione di compatibilità ambientale espressa dal Ministero ;

EVIDENZIATO CHE:

l'onere per la realizzazione della fascia boscata, oggetto di studio di fattibilità nell'ambito dell'Accordo Attuativo sopra richiamato, è interamente a carico della Società Aeroporto "G. Marconi" di Bologna S.p.A. in ottemperanza a quanto stabilito dal decreto di VIA (prescrizione C8.1.3.2 "*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"*) e a quanto successivamente meglio declinato all'articolo 2 dell'"Accordo decarbonizzazione"; poiché l'istituzione del Fondo di Perequazione Territoriale di cui all'art.11 co.3 dell'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008 è una responsabilità in capo unicamente ai Comuni di Bologna e Calderara di Reno,l'Amministrazione Comunale di Bologna non ritiene di dover condividere a tale fine le risorse economiche di cui all'articolo 11 dell'Accordo Territoriale sottoscritto nel 2008, che potranno essere impiegate, qualora vengano a generarsi, per altre opere di compensazione/integrazione territoriale, in accordo con il Comune di Calderara di Reno;

poichè 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, al fine di acquisire le ulteriori aree che si renderanno necessarie per realizzare le opere di accessibilità o di compensazione ambientale, con particolare riferimento agli impegni di cui all'Accordo territoriale per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi, saranno necessari successivi specifici procedimenti di localizzazione autorizzativi, che conterranno gli elementi richiesti dalle vigenti leggi in materia di apposizione di vincolo preordinato all'esproprio;

PRESO ATTO CHE:

In relazione alla prescrizione C1.3.1 del Decreto di VIA, 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" 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.

le autorità militari hanno imposto condizioni per l'edificazione nell'area prospiciente la base militare 2° Reggimento Orione al fine di garantire la sicurezza e la

riservatezza della stessa, 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;

DATO ATTO CHE dovranno comunque essere rispettati gli adempimenti previsti in materia di riduzione del rischio sismico ai sensi della L.R. 19/2008 prima dell'esecuzione dei singoli interventi;

RITENUTO di dover esprimere parere favorevole ai fini della 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 per l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna al fine di perfezionare l'intesa Stato - Regione per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale;

DATO ATTO CHE:

ai sensi dell' art. 39 del D.Lgs 33/2013, lo schema della presente proposta di deliberazione è pubblicata sul sito web del Settore Piani e Progetti Urbanistici all'indirizzo http://www.comune.bologna.it/urbanisticaedilizia preliminarmente alla sua approvazione;

la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente;

ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. n. 174/2012, è stato richiesto e formalmente acquisito agli atti il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Piani e Progetti Urbanistici e della dichiarazione del Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie che il parere in ordine alla regolarità contabile non è dovuto;

Su proposta del Settore Piani e Progetti Urbanistici, congiuntamente al Dipartimento Riqualificazione Urbana, sentito il Dipartimento Cura e Qualità del Territorio ed i Settori Mobilità sostenibile e Infrastrutture ed Ambiente ed Energia;

Sentite le Commissioni Consiliari competenti;

D E L I B E R A

1. DI ESPRIMERE, per le ragioni di cui in premessa, parere favorevole alla approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale delle OO.PP. Emilia Romagna - Marche del Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2009-2023, previa l'intesa Stato-Regione, per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale, con le prescrizioni di seguito descritte :

1.1) *prescrizione inerente la condivisione dei contenuti dei progetti di intervento*

al fine della condivisione dei contenuti dei progetti delle opere che daranno attuazione al Piano si prescrive che SAB/ENAC, trasmettano i progetti di dettaglio delle opere da realizzare al Comitato di Monitoraggio istituito ai sensi dell'art. 14 dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale dell'Aeroporto, ai fini della verifica

dell'ottemperanza delle prescrizioni derivanti dal Decreto di VIA (punto C delle prescrizioni di cui al Decreto 29/2013), e della verifica della coerenza con lo schema planimetrico relativo alle fasi temporali individuate e rappresentate graficamente negli elaborati di Piano e della valutazione delle interferenze/connessioni con la viabilità comunale esterna al perimetro dell'Aeroporto. Il Comitato di Monitoraggio si esprime entro 60 giorni dal ricevimento dei progetti, fatta salva la possibilità di richiedere una integrazione documentale al proponente.

1.2) *prescrizione inerente la realizzazione delle opere di compensazione ambientale*

la procedura per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio necessario alla realizzazione della fascia boscata comprensiva di percorso ciclabile, (intervento di compensazione ambientale individuato nell'*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"*) dovrà essere avviata entro tre (3) mesi dalla conclusione della procedura di localizzazione riferita al presente Piano di Sviluppo Aeroportuale, al fine di poter rispettare la data del 2023 come termine di ultimazione di tali opere ;

2. DI RITENERE ALTRESI' necessario subordinare l'espressione di parere favorevole ad ulteriori prescrizioni di specifico interesse del Comune di Bologna e relative ad aspetti viabilistici, ambientali e di tutela degli edifici di interesse documentale:

2.1) *prescrizioni per la progettazione degli interventi sulla viabilità*

- In relazione agli interventi previsti dal Piano 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, dovranno essere avviati 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.

- 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) che mantenga la posizione dell'innesto in rotatoria in corrispondenza dell'attuale sedime di via della Salute e superi le criticità specificate nelle premesse ;

- 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.

2.2) *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. Relativamente alla prescrizione 10.1.2.4, poichè 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 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, nelle modalità previste dalla prescrizione n.1.

2.3) *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.

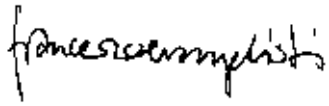
3. DI TRASMETTERE la presente deliberazione e relativi atti tecnici alla Città Metropolitana, alla Regione Emilia Romagna, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le opere Pubbliche per l'Emilia Romagna – Marche, competenti all'intesa ai sensi dell'art. 37 della L.R. n. 20/00 e della deliberazione della Giunta Regionale 4 luglio 2000, n. 1100.

Infine, con votazione separata,

D E L I B E R A

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000 "T.U. Leggi Ordinamento Enti Locali", per consentire la tempestiva presentazione del parere di competenza del Comune di Bologna nell'ambito del procedimento di intesa.

Il Direttore del Settore
Francesco Evangelisti



Il Capo Dipartimento
Marika Milani

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :

Istruttoria_MasterplanAeroportuale.pdf