



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
 e della Tutela del Mare
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 E. prot. DVA - 2014 - 0004623 del 21/02/2014

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
 e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
 U. prot. CTVA - 2014 - 0000627 del 20/02/2014

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
 AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Al Sig. Ministro
 per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
 Valutazioni Ambientali

Sede



Pratica N.

Ref. Mittente:

OGGETTO: I.D. VIP 2588 trasmissione parere n. 1443 CTVA del 14 febbraio 2014. Richiesta di parere art. 9 D.M. 150/07 aeroporto di Bologna, masterplan 2009/2023. DVA/DEC/2013/029, del 25/02/2013, richiesta revisione prescrizioni di cui ai punti A) 5.1, C) 5.3, C) 6.2 e C) 6.3, proponente Enac.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 14 febbraio 2014.

Si saluta.



Il Segretario della Commissione
 (avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
 Funzionario responsabile: CTVA-US-06
 CTVA-US-06_2014-0047.DOC

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta
di N° 10 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 20-02-2014



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Parere n. 1413 del 11.2.2014

Progetto	Aeroporto di Bologna, Masterplan 2009-2023. DVA/DEC/2013/029 del 25/02/2013, richiesta revisione prescrizioni di cui ai punti A) 5.1, C) 5.3, C) 6.2 e C) 6.3 Parere ex Art. 9 DM 150/07
Proponente	ENAC

Roma, Febbraio 2014

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota U.prot.DVA-2013-0027337 del 27/11/2013 acquisita all'E.Prot.CTVA-2013-0004252 del 27/11/2013 con la quale la Direzione Generale per la Valutazione Ambientale (di seguito DVA) ha richiesto alla scrivente Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale (di seguito CTVA) un Parere Tecnico circa il Decreto DVA-DEC-2013-000029 del 25/02/2013 di Compatibilità Ambientale al Progetto "Masterplan 2009-2023 – Aeroporto di Bologna" e nella fattispecie di revisione dello stesso Decreto ritenendo che alcune prescrizioni "pregiudicano la prospettiva di sviluppo e l'operatività dello scalo" come quelle al Punto A) 5.1 e Punto C) 5.3, oppure "già normali attività di ENAC" come quelle al Punto C) 6.2 e Punto C) 6.3.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n° 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008 n° 4 e dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n°128.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 Luglio 2011 n. 98 convertito in legge il 15 Luglio 2011, L.111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 6 Luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS e i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto DVA-DEC-2013-000029 del 25/02/2013 di Compatibilità Ambientale al Progetto "Masterplan 2009-2023 – Aeroporto di Bologna" che prevedeva prescrizioni al Punto A) della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS, al Punto B) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Punto C) della Regione Emilia Romagna.

[Handwritten initials]

VISTA la Nota di ENAC di Prot. 0127372 dell'11/11/2013 acquisita all'E.Prot.CTVA-2013-0004115 del 19/11/2013 con la quale si faceva "istanza di revisione del Decreto VIA" ed in particolare si chiedeva che venissero sostanzialmente modificate le prescrizioni

della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS il

- Punto A) 5.1 "Considerato che gli interventi di sistemazione AIR SIDE previsti dal master plan negli scenari 2013-2018-2023 comportano un aumento della capacità oraria del traffico aereo e che già allo stato attuale, la concorsualità del rumore aeroportuale comporta il superamento dei limiti previsti dai piani di zonizzazione acustica dei Comuni impattati con particolare riferimento ai recettori sensibili, il numero dei sorvoli in decollo nella direttrice RWYD12 non dovrà superare, annualmente, negli orizzonti futuri previsti dal Master Plan, il numero dei voli ante operam al 31/12/2010. Inoltre per le prime 4 rotte del traffico in decollo sulla RWYD12 dovranno essere adottate le procedure antirumore di salita iniziale (ICP) al fine di contenere il sorvolo dei centri abitati a Est della rotta, sempre compatibilmente con la sicurezza del volo. Il sistema di monitoraggio del rumore con otto centraline già operativo (identificazione dalle tracce radar dei vari tipi di aeromobili con rilevamento del SEL – Sound Exposure Level – sulla verticale delle rotte) dovrà consentire le verifiche per il calcolo dell'LVA ed esternamente alla Zona "A" di pertinenza aeroportuale, verificare la concorsualità ai limiti delle emissioni acustiche LEO diurno/notturno, affinché le condizioni sopra poste vengano rispettate"

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

della Regione Emilia-Romagna i

- Punto C) 5.3: "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)".
- Punto C) 6.2: "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".
- Punto C) 6.3: "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".

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten initials]

VISTO il "Rapporto Tecnico descrittivo delle azioni di monitoraggio e miglioramento ambientale attuate nel corso del periodo 2012-2013" (RT-NOV.2013) allegato alla succitata Nota di ENAC, il quale contiene elementi sulle azioni intraprese per la mitigazione ambientale, e più specificatamente

[Handwritten mark]

[Large handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

- L'analisi e il monitoraggio sulle Nuove Procedure di decollo operativo dal GENNAIO 2013.
- La campagna di rilevamento della qualità dell'aria condotta da ARPA della Provincia di Bologna nel periodo 11 GENNAIO – 12 FEBBRAIO 2013;
- L'implementazione del sistema di gestione dell'energia conforme allo standard internazionale UNI ISO 50001 a partire dall'APRILE 2013.

CONSIDERATO che

La prescrizione Punto A) 5.1,

- Riferendosi agli scenari 2018-2023 sottolineava, come il potenziale numero dei sorvoli nella Diretrice RWYD12 potesse determinare una concorsualità nell'aumento del rumore specie per i "recettori sensibili"
- Sottolineava che la simulazione nello SIA del Masterplan al 2023 registra un solo "recettore sensibile" (scuola) e comunque ad una distanza considerevole rispetto all'intorno aeroportuale,
- Richiedeva inoltre di adottare delle procedure antirumore per le prime 4 rotte sulla RWYD12 e che il sistema di monitoraggio del rumore con le otto centraline già operative rilevassero anche facce di territorio esterne alla zona classificata "A".

La prescrizione Punto C) 5.3

- Riferendosi anch'essa agli orizzonti temporali previsti nel Masterplan e alla componente atmosfera, senza condizioni limitava i decolli sulla D12 (verso Bologna) ai valori attuali (60% nel 2011).

Le prescrizioni Punto C 6.2 e Punto C) 6.3

- Richiamano sostanzialmente ottemperanze/obblighi di Legge già tra i compiti di ENAC e sono Norme fissate dalla Regione Emilia Romagna.

VALUTATO che

- Nel "Rapporto Tecnico" (RT-NOV.2013) presentato da ENAC si da atto di aver attuato una Variante alla traiettoria di salita/decollo sulla RWYD12 e che tale variante è stata valutata, approvata in data 07 Settembre 2012 dalla Commissione Aeroportuale (ex art.5 DM 31/10/1997) e che la sua operatività risale al GENNAIO 2013.
- Tale Nuova Procedura di salita è stata concepita in modo tale da ridurre la "porzione" di territorio ad Alta Intensità Abitativa e interessata dal sorvolo degli aeromobili in decollo (Fig. 2-2), anticipando quindi le prime 4 rotte (Fig.2-4) in modo che le tracce radar si rappresentino nell'area a Bassa Densità Abitativa e modificando la rotta nominale che si sviluppa lungo il prolungamento della pista (Traccia 11).

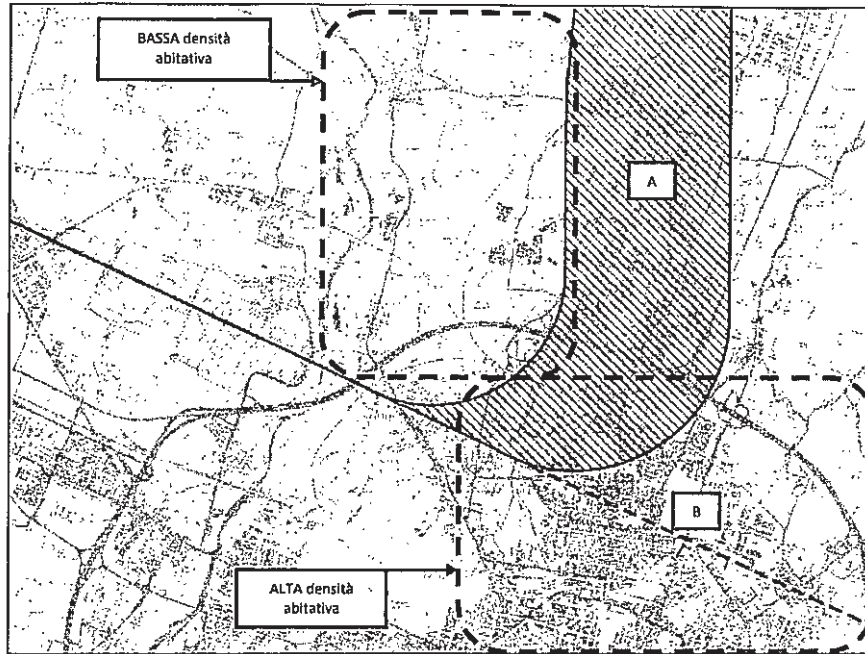


Figura 2-2 Procedura di salita iniziale ante-variante

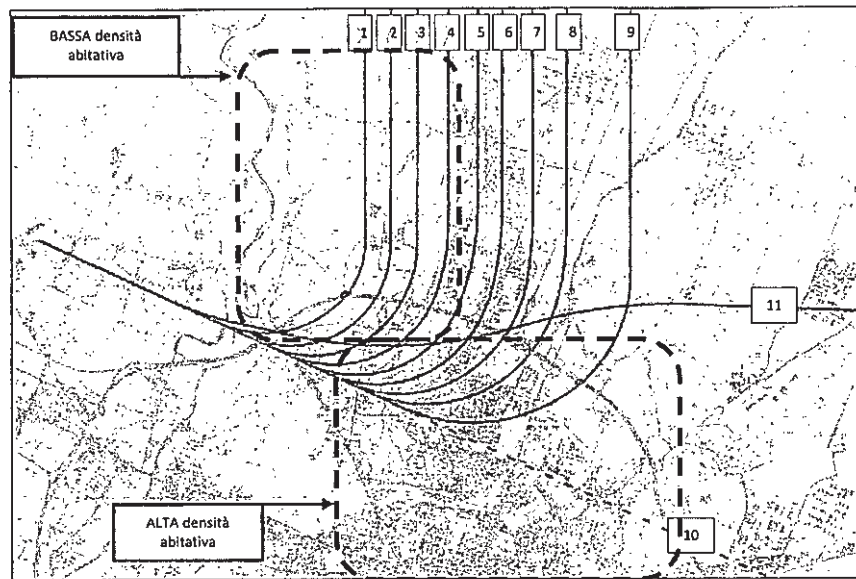


Figura 2-4 Sistema di rotte statistiche di distribuzione delle tracce radar per decolli Pista 12

VALUTATO inoltre che

- Le Nuove Procedure di decollo nella diversa distribuzione delle tracce, dopo l'approvazione della Commissione Aeroportuale (ex art.5 DM 31/10/1997) seguendo i criteri stabiliti da ICAO, dovranno essere pubblicate su AIP-ITALIA con la nuova Caratterizzazione Acustica (ex art.6 DM 31/10/1997).
- Il "Rapporto Tecnico" (RT-NOV.2013) riporta i dati del monitoraggio acustico nelle tre settimane di maggior traffico del 2012 (ante-operam) e del 2013 (post-operam) rappresentando, sia le curve isofoniche LVA, sia quelle del Leq-diurno e del Leq-notturno,

sottolineando come l'introduzione della Nuova Procedura di salita abbia comportato una significativa riduzione del numero di persone ed edifici (civici) soggetti ai livelli di rumorosità, il tutto come dalle Tabelle 2-2 e 2-4.

Tabella 2-2 Livello Leq-diurno – confronto fra scenari

Leq _{diurno} [dB]	popolazione		civici	
	diff.	%	diff.	%
50-55	-11.904	-39%	-825	-32%
55-60	-3.928	-36%	-186	-18%
60-65	-696	-16%	-53	-12%
65-70	-11	-39%	-5	-45%
70-75	0	0%	0	0%
> 75	0	0%	0	0%
TOTALE	-16.539	-36%	-1.069	-26%

La Tabella 2-2 sottolinea la diminuzione del **36%** della popolazione e del **26%** dei civici interessati dal rumore aeroportuale, convenzionalmente riferito ai valori di Leq-diurno maggiore di 50 dB.

Tabella 2-4 Livello LVA – confronto fra scenari

LVA [dB]	popolazione		civici	
	diff.	%	diff.	%
50-55	-9.720	-40%	-814	-36%
55-60	-1.447	-19%	-66	-8%
60-65	-633	-18%	-62	-18%
65-70	0	0%	0	0%
70-75	0	0%	0	0%
> 75	0	0%	0	0%
TOTALE	-11.800	-33%	-942	-28%
TOT intorno apt LVA > 60	-633	-18%	-62	-17%

La Tabella 2-4 sottolinea la diminuzione del **18%** della popolazione e del **17%** dei civici interessati nell'intorno aeroportuale, inteso come ambito territoriale con livello LVA maggiore di 60 dB (A) ai sensi del DM 31/10/1997.

VALUTATO infine che

- Il Proponente dichiara che è in corso di completamento lo sviluppo del secondo sistema strumentale ILS per gli atterraggi sulla Testata 30 (OVEST), il quale consentirà una più equa distribuzione di quella in atto oggi nelle Diretrici indicate nella Tabella che segue.

% D30	% D12	% A12	% A30
39%	61%	95%	5%

Il Proponente sottolinea inoltre come una più equilibrata distribuzione degli atterraggi e dei decolli sulle due Diretrici 12 e 30 determinerà conseguenti benefici ambientali in termini di riduzione dell'inquinamento acustico nella zona EST di Bologna.

- Con la Nuova Procedura di salita iniziale per i decolli sulla Testata D12 presentata nel "Rapporto Tecnico" (RT-NOV.2013), sono venute meno alcune disposizioni contenute nelle prescrizioni al Punto A) 5.1 e al Punto C) 5.3.

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

ritiene che

possono essere così modificate le sole prescrizioni al Decreto DVA-DEC-2013-000029 del 25/02/2013

- **La Punto A) 5.1**

In applicazione delle Nuove Procedure di decollo sulla Diretrice RWYD12, il Proponente dovrà,

ridefinire la caratterizzazione acustica con le previste zone A, B, C,

vigilare sulla corretta attuazione delle procedure e controllarne la compatibilità con la sicurezza dei voli,

adottare tutti gli elementi di miglioramento necessari a contenere al minimo il sorvolo dei centri abitati a est dell'Aeroporto,

individuare e mettere in essere soluzioni ad eventuali criticità che si riscontrassero anche alla luce dei dati di traffico, degli esiti dei monitoraggi acustici e di eventuali altri monitoraggi ambientali così come previsto dal D.M 31.10.1997

Il Proponente ENAC, che tra l'altro presiede la Commissione Aeroportuale, dovrà sollecitare sia ENAV a sviluppare e realizzare il Progetto del secondo sistema ILS per quanto di competenza, sia la Società SAB in quanto Gestore Aeroportuale per gli apparecchi luminosi a terra.

La Commissione Aeroportuale dovrà inoltre essere convocata almeno tre volte l'anno per una costante verifica e un opportuno monitoraggio dello stato di attuazione della Nuova Procedura di salita/decollo sulla Testata 12 e dell'iter procedurale sulla realizzazione del sistema ILS sulla Testata 30.

- **La punto C) 5.3**

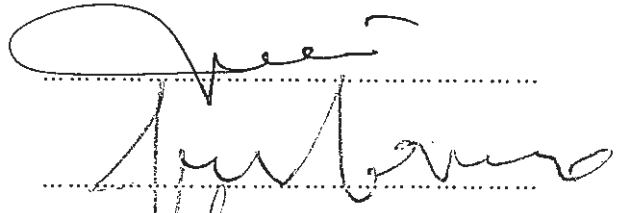
In relazione alla direzione prevalente di decolli ed al nuovo sistema strumentale ILS per la Diretrice 30, la gestione del traffico aereo dovrà considerare, compatibilmente con le condizioni meteorologiche, operative e di sicurezza, l'obiettivo di contenere il numero dei decolli verso Bologna entro la percentuale attuale del 61% nel 2012.

possono invece essere confermate

- **La Punto C) 6.2 e la Punto C) 6.3**

fissate dalla Regione Emilia Romagna, che prevedono e ribadiscono solo delle normali attività che già svolge ENAC

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

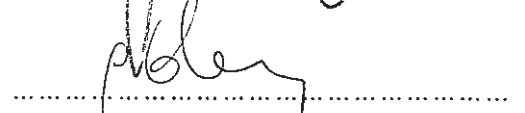
Ing. Stefano Calzolari

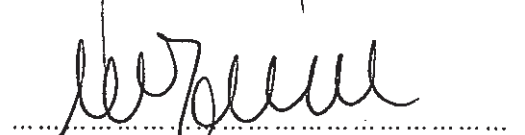
Ing. Antonio Castelgrande

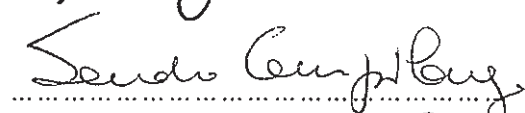
Arch. Giuseppe Chiriatti

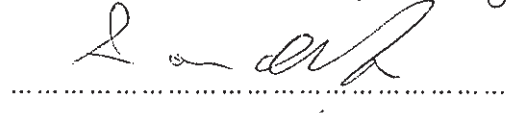
Arch. Laura Cobello

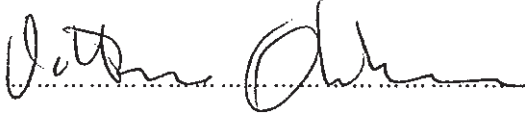
Prof. Carlo Collivignarelli









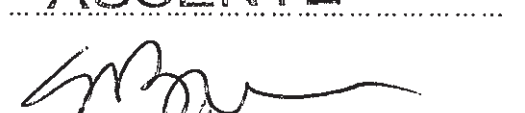


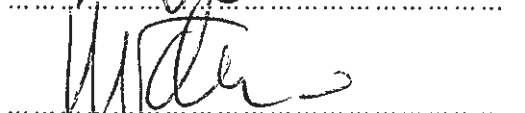
ASSENTE

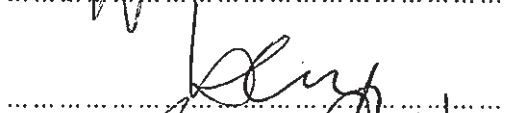
ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

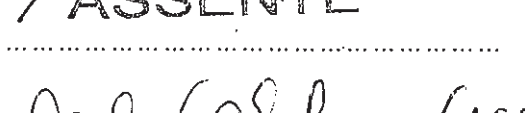


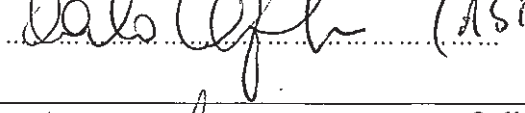






ASSENTE







Dott. Siro Corezzi

CONTRARIO (pubb.)

Dott. Federico Crescenzi

Federico Crescenzi
PR

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli



ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

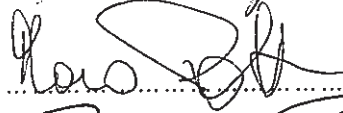
ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

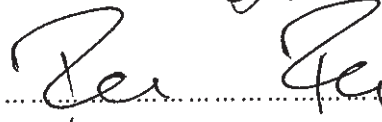
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti



ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

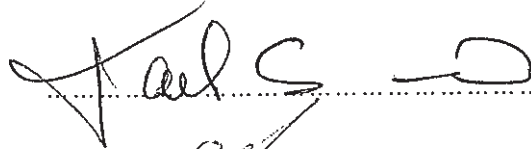
Dott. Vincenzo Sacco



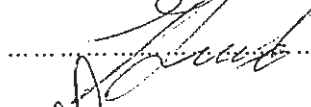
ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

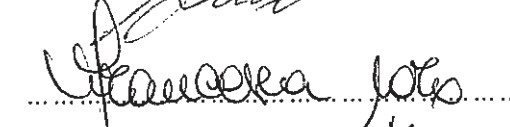
Dott. Paolo Saraceno



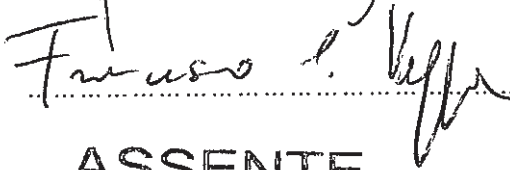
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



ASSENTE

Ing. Roberto Viviani