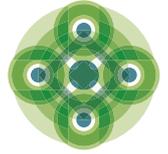




Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente
Ufficio di Piano
u.i. Gestione Urbanistica
piazza Liber Paradisus 10
Torre A, piano 9
40129, Bologna



Sostenibilità
è Bologna

PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONI

**Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente, Tutela e riqualificazione della
Città storica, Patto per il clima, Progetto candidatura portici Unesco**

Valentina Orioli

Segretario Generale

Roberto Finardi

Direttore Ufficio di Piano

Francesco Evangelisti

documento firmato digitalmente

INDICE

PREMESSA.....	5
CONTRODEDUZIONI ALLE RISERVE FORMULATE DAL VICESINDACO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA.....	5
Riserva n.1.....	5
CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONE DI AUSL.....	7
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEI PRIVATI.....	8
PARERI DEI QUARTIERI COMPETENTI PER TERRITORIO.....	11

PREMESSA

Il presente documento illustra le controdeduzioni alle riserve formulate dalla Città Metropolitana di Bologna, alle considerazioni di AUSL, alle osservazioni dei cittadini e le conseguenti modifiche apportate agli elaborati costitutivi il Piano di Rischio Aeroportuale, adottato con deliberazione consiliare OdG n. 425 del 20 Novembre 2017 (P.G. n. 408559/2017).

CONTRODEDUZIONI ALLA RISERVA FORMULATA DAL VICESINDACO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

La Città metropolitana di Bologna, con atto del Sindaco Metropolitano n. 22 del 7 febbraio 2018 firmato dal vice Sindaco metropolitano, ha formulato una riserva ai sensi dell'art. 34, comma 6 della vigente Lr 20/2000.

Di seguito si riporta il testo della riserva della Città Metropolitana (*testo in corsivo*), la risposta motivata, l'indicazione degli eventuali elaborati del Poc adottato conseguentemente modificati.

RISERVA N. 1

“Si prende atto della ricognizione degli interventi e degli strumenti urbanistici attuati e vigenti interessati dalle zone del PRA. A tale proposito, si chiede di dare conto anche della procedura di valutazione e approvazione di un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso, che supererà quello vigente (richiamato in più punti della Relazione illustrativa). Pur consapevoli che il piano vigente sia l'unico a cui fare riferimento, trattandosi di una procedura formalmente avviata, si ritiene che il PRA debba dare merito di tale modifica in corso. Si chiede infine di esplicitare gli usi da ritenere esenti dal rispetto delle misure di tutela individuate dal PRA per gli edifici ricadenti all'interno del perimetro dell'ambito aeroportuale, in particolare quelli legati ad attività ad uso non esclusivo da parte degli utenti dell'Aeroporto (albergo).”

controdeduzione

In relazione alla riserva 1 si precisa che come previsto dal paragrafo 6.2 del Regolamento R.C.E.A., le previsioni dei piani di rischio sono riferibili ai Comuni e pertanto non trovano attuazione nell'ambito del sedime aeroportuale che, come noto, è regolato dai Master Plan, pertanto non è prerogativa del PRA disciplinare gli usi degli edifici ricadenti all'interno del perimetro dell'ambito aeroportuale.

Ad oggi, si è concluso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del Master Plan 2016-2030, determinando *“l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto “Aeroporto di Bologna. Aggiornamento Masterplan 2016-2030”, presentato da ENAC, a condizione che si osservino le condizioni ambientali di cui all'art.1.”* riportate nel provvedimento finale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (m_amte.DVA.REGISTRO DECRETI.R.0000434.26-11-2018).

Il Consiglio comunale, con Delibera PG n. 29442/2020, rep DC/7/2020, ha espresso parere favorevole all'aggiornamento del Masterplan dell'Aeroporto G. Marconi al 2030 e al progetto definitivo per la realizzazione della fascia boscata a nord dell'aeroporto comprensiva di percorso ciclabile. Contestualmente è stato approvato il protocollo d'intesa per il trasferimento della proprietà delle aree necessarie per la realizzazione della suddetta fascia boscata e le conseguenti modifiche agli articoli 2 e 3 dell'accordo territoriale attuativo sottoscritto nel 2015 per la decarbonizzazione dell'aeroporto.

In riferimento all'approvazione ai sensi del Dpr 383/94 del Piano di Sviluppo stesso - oltre alla delibera del consiglio comunale sopracitata - il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le OO.PP Lombardia-Emilia Romagna ha comunicato (con nota PG 68842/2020) che con Decreto Provveditoriale n. 2680 del 12 febbraio 2020 è stato accertato il perfezionamento del procedimento di intesa Stato-Regione relativamente al progetto "*Aeroporto di Bologna. Piano di sviluppo aeroportuale - Aggiornamento Master Plan al 2030 dell'aeroporto di Bologna*".

Il nuovo Masterplan prevede:

- un ampliamento per fasi del terminal esistente invece della realizzazione di una nuova aerostazione;
- una maggiore offerta di parcheggi per l'utenza;
- un incremento delle attività volte a garantire idonei livelli di servizio ai passeggeri;
- una migliore localizzazione delle piazzole per aeromobili e il potenziamento dell'area cargo situata a ovest dell'aeroporto.

elaborati adeguati

Inserita integrazione in merito nella relazione allegata al PRA al paragrafo 8 "Caratteri e aspetti quantitativi degli insediamenti esistenti e di previsione".

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONE DI AUSL

Prot. PG 53640/2018

L'AUSL richiama "l'attenzione che il Masterplan 2009-2023, assunto a riferimento per la stesura del PRA, è in fase di revisione e, nell'ambito della verifica di assoggettabilità a VIA del nuovo Masterplan 2016-2030, è emersa l'esigenza (anche da parte dell'Amministrazione Comunale), di una revisione del vigente Accordo territoriale per il Polo funzionale dell'Aeroporto siglato nel 2008, in ragione delle mutate condizioni infrastrutturali rispetto a quelle considerate nel suddetto accordo".

Controdeduzione:

Si veda controdeduzione alla riserva della Città Metropolitana, si conferma inoltre che il nuovo Master Plan 2016-2030 ha effetti indiretti sulle misure di tutela dettate dal Pra in quanto sullo base dello studio del rischio aeroportuale è Enac stessa che adegua i perimetri delle aree delimitate dalle curve di isorischio e che l'Accordo Territoriale vigente è comunque coerente con le misure di tutela in argomento.

L'AUSL "ritiene che le previsioni urbanistiche approvate prima dell'emanazione delle norme che prevedono il PRA, ma non ancora attuate alla scadenza di validità dei piani, dovrebbero essere riconsiderate al fine di mantenere/migliorare la compatibilità delle aree interessate dal PRA con l'attività aeroportuale. In particolare, si ritiene che i sistemi incentivanti previsti dal RUE dovrebbero decadere dopo un periodo predeterminato, in quanto non più funzionali agli obiettivi per i quali sono stati previsti (es. quelli connessi con la rimozione amianto)"

Controdeduzione:

In riferimento alle previsioni urbanistiche vigenti, approvate prima della redazione del PRA, e ai sistemi incentivanti previsti dal Rue, nella relazione, valutata e già condivisa da ENAC si è rappresentato che:

- Le previsioni urbanistiche non attuate e derivanti dagli strumenti urbanistici previgenti, ricadono per lo più nelle fasce di tutela laterali e non saranno modificate e perfezionate in quanto già conformi alle limitazioni dettate dalle zone di tutela del PRA e coerenti con il Regolamento R.C.E.A..
- gli incrementi volumetrici e quindi di carico antropico su tutti i fabbricati esistenti, i valori delle densità (edilizie ed antropiche) presunte sono comunque coerenti con la disciplina dettata da ENAC per le varie zone di tutela; infatti, ad eccezione della densità futura della zona C est, comunque sopra stimata, che risulta medio-alta, le densità possono essere considerate nulle o basse. Questo conferma il principio su cui si basa la disciplina urbanistica comunale vigente, che già tende a un sostanziale e mirato contenimento dell'utilizzazione fondiaria esistente lasciando prevedere unicamente interventi minori di completamento per la riqualificazione degli edifici esistenti, o comunque interventi di nuova costruzione con parametri massimi inferiori alle medie preesistenti, e pertanto di modesta entità e impatto.

Si ritiene pertanto che l'attuale uso del territorio e le potenzialità consentite dagli strumenti urbanistici (considerando il possibile incremento del 20%

consentito dal Rue rispetto agli usi attuali e gli incrementi volumetrici dovuti agli strumenti urbanistici attuativi derivanti dal Prg '85) nell'insieme delle zone di tutela, sia coerente con le soglie di insediabilità stabilite dal R.C.E.A..

Infine AUSL, ritiene necessaria nella cartografia (vincolo elettromagnetismo) l'identificazione puntuale degli impianti di telefonia mobile all'interno delle aree di rischio, in analogia a quanto riportato per linee elettriche e cabine di trasformazione o in alternativa, rinominare correttamente le aree indicate, che peraltro corrispondono alla localizzazione di siti sensibili (scuole, strutture sanitarie e/o socio assistenziali).

Controdeduzione:

Il PRA ha la prerogativa di aggiornare la Tavola dei vincoli unicamente in riferimento alla "tutela aeroportuale"; al momento l'amministrazione comunale ha approvato una proposta di variante alla Tavola dei vincoli nella quale si prevede, per quanto riguarda il tematismo "elettromagnetismo", di rinominare il vincolo con la dicitura: "Aree con divieto di localizzazione di impianti fissi di telefonia mobile" ciò al fine di una migliore comprensione della tutela già vigente.

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONE DEI PRIVATI

Osservazione 1

Prot. PG 262812/17

Provenienza: geometra Filippo Baccigotti nell'interesse della società AIR Tennis s.r.l.

Localizzazione: via dell'Aeroporto

L'osservazione riguarda la "Norma relativamente all'art. 4. 4-Disposizione normative delle zone di Tutela, specificatamente per le Zone di Tutela "C" e "D". La problematica emersa dalla lettura della norma è relativa alla difficoltà di individuare chiaramente gli interventi edilizi ammessi negli edifici esistenti classificati come uso/attività non compatibile. Infatti la norma dettaglia alcune casistiche per poi concludere in entrambe le zone con il seguente paragrafo "Per tutti gli altri usi e per gli interventi sugli edifici vale quanto previsto dalla disciplina degli Ambiti del RUE".

Si ritiene quindi, che per la categoria indicata nel precedente paragrafo sia opportuna una identificazione di intervento più specifica, ove nel rispetto della disciplina degli Ambiti prevista dal Rue, si chiarisca se in tali immobili è possibile l'esecuzione di interventi edilizi diretti di trasformazione, mantenendo inalterato il Volume esistente (es. demolizione con ricostruzione).

Controdeduzione: Accolta

Come previsto dal paragrafo 6.2 del capitolo 9 del R.C.E.A., le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto.

Nel capitolo 8 della relazione del PRA si sono quantificati sia i volumi esistenti sia le previsioni derivanti dagli strumenti urbanistici; la previsione calcolata rispetto al Rue risulta essere quella massima ammissibile, quindi ipotizzando un

aumento di volume rispetto all'edificato esistente, senza considerare possibili mutamenti di destinazioni.

In linea generale, gli strumenti di pianificazione vigenti consentono:

- mediante il Rue incrementi volumetrici massimi del 20% su tutti i volumi esistenti,
- mediante il Poc ed i Pua, l'attuazione\realizzazione delle previsioni derivanti dal sistema di pianificazione previgente, che come è stato già più volte evidenziato costituiscono diritti edificatori definiti ed acquisiti dai proprietari delle aree ben prima del 2012 (entrata in vigore della normativa in base alla quale viene redatto il PRA).

Nell'elaborare la norma si sono recepite le indicazioni riportate al punto 6.6 del capitolo 9 del “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti” riguardanti i nuovi insediamenti, pertanto il PRA ha l'obiettivo di limitare l'insediarsi di nuove attività con forte presenza antropica, di limitare gli incrementi volumetrici sull'esistente, di escludere la possibilità di mutamenti di destinazioni d'uso verso quegli usi che possono aumentare la presenza antropica al fine di limitare il danno in caso di incidente.

Inoltre, nella relazione del PRA, sono stati riportati i valori degli indici di densità di edificazione e del carico antropico, sia rispetto allo stato attuale sia alle previsioni future massime considerando le attuali destinazioni d'uso, da ciò è emerso che i valori delle densità (edilizie ed antropiche) presunte sono comunque coerenti con la disciplina dettata da ENAC per le varie zone di tutela; infatti, ad eccezione della densità futura della zona C est, comunque sovra stimata, che risulta medio-alta, le densità possono essere considerate nulle o basse.

Questo conferma il principio su cui si basa la disciplina urbanistica comunale vigente, che già tende a una sostanziale e diffusa conservazione dell'attuale indice edificatorio, lasciando prevedere unicamente interventi minori di completamento, o comunque interventi di nuova costruzione con parametri massimi inferiori alle medie preesistenti, e pertanto tendenzialmente di modesta entità e impatto. Si ritiene quindi che l'attuale uso del territorio e le potenzialità offerte dagli strumenti urbanistici (considerando il possibile incremento del 20% consentito dal Rue rispetto agli usi attuali e gli incrementi volumetrici dovuti agli strumenti urbanistici attuativi derivanti dal PRG'85) nell'insieme delle zone di tutela, sia coerente con le soglie di insediabilità stabilite dal R.C.E.A..

Alla luce delle considerazioni sopra esposte non è stato necessario inserire misure correttive da apportare alle previsioni degli strumenti vigenti al fine di renderli coerenti con le misure introdotte da ENAC per le zone di rischio, pertanto fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, si ritiene di poter accogliere l'osservazione andando a modificare l'articolo 4 delle norme nella parte che disciplina gli usi esistenti ma non compatibili con il PRA consentendo in linea generale *interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria senza aumento di superficie utile, restauro scientifico, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia ad esclusione di quelli che comportino, in conformità alle previsioni degli strumenti urbanistici, modifiche della volumetria complessiva e aumento della superficie utile.*

È ammissibile il mutamento di destinazione d'uso esclusivamente verso usi

compatibili con la zona di rischio.

elaborati adeguati

Modificato l'art.4 dell'elaborato "Norme" integrando la disciplina prevista per gli edifici esistenti con usi non compatibile con le relative zone di rischio.

Osservazione 2

Prot. PG 124485/19

Provenienza: geometra Giulia Renesto nell'interesse del Sig. Alessandro Cavina

Localizzazione: via del Navile 3

Con l'osservazione si chiede che venga meglio esplicitato nelle norme del PRA. che per gli edifici legittimamente in essere alla data di adozione dello stesso, posti all'interno delle aree delle curve di isorischio – area intermedia e in Zona di tutela C, siano possibili i cambi d'uso verso la residenza, (fatto salvo il RUE), escludendo quelli che dovessero contrastare i principi generali, come forti aumenti di carico antropico.

Si osserva che l'attuale stesura dell'articolo 5, comma 3, ultimo capoverso, non è sufficientemente esplicita in tal senso.

Si chiede inoltre che venga esplicitato che gli interventi per i quali sia stato richiesto un parere preventivo allo Sportello Edilizio prima dell'adozione del PRA e che abbiano ottenuto un parere preventivo favorevole a ridosso della data di adozione dello strumento siano considerati oggetto di procedimento avviato ai sensi dell'articolo 4 delle norme dello stesso PRA.

Si osserva che l'articolo 4 non individua quali siano i "procedimenti avviati".

Controdeduzione: Parzialmente accolta

A seguito dell'osservazione è stato necessario riaprire l'interlocuzione con ENAC al fine di chiarire i dubbi sul piano adottato, in particolare sull'applicazione del vincolo della proprietà privata derivante dalle curve di isorischio stato attuale.

In tale interlocuzione ENAC, confermando che la valutazione del rischio contro terzi è stato elaborata in relazione all'orizzonte temporale del Piano di Sviluppo Aeroportuale (2009-2023) ha meglio specificato, in riferimento alle curve di isorischio, che "la finalità dello studio allo stato attuale è quella di verificare l'eventuale sussistenza di criticità già presenti sul territorio, per una corretta stima degli eventuali interventi da assumere nell'immediato o nel periodo di validità dello studio, pertanto in data 27 gennaio 2020, con nota PG 40451/2020, ha confermato quanto indicato nella *policy di attuazione* relativamente alla determinazione dei vincoli della proprietà privata solo per lo stato futuro.

Infine, come precisato al paragrafo 2 della relazione dall'anno di emanazione del Decreto Legislativo, che ha modificato la parte aeronautica del Codice della Navigazione, i Comuni non possono autorizzare opere ed attività ubicate lungo le direzioni di decollo ed atterraggio, se non coerenti con il Piano di rischio, pertanto qualunque intervento prima della propria approvazione doveva prevedere l'approvazione del piano di rischio stesso.

elaborati adeguati

Specificato all'art.5 - Disposizioni normative per le aree delimitate dalle curve di isorischio- dell'elaborato "Norme" che le curve isorischio sono riferite allo stato futuro.

PARERI DEI QUARTIERI COMPETENTI PER TERRITORIO

Ai sensi del vigente Regolamento sul Decentramento, sono stati acquisiti solo i pareri dei Quartieri competenti per territorio:

Il Consiglio del Quartiere Borgo Panigale - Reno (P.G. n. 444921/2017, O.d.G. n. 39/2017 del 12 dicembre 2017) ha espresso parere favorevole

Il Consiglio del Quartiere Navile (P.G. n. 442944/2017, O.d.G. n. 53/2017 del 14 dicembre 2017) ha espresso parere positivo.