

Oggetto: proposta di assenso alla localizzazione del progetto denominato "Lavori di riuso-riorganizzazione delle aree esistenti e realizzazione di nuove opere di fondazione presso il Reparto Volo dei Vigili del Fuoco, via dell'Aeroporto". Procedimento di localizzazione, intesa Stato-Regione ai sensi del Dpr 18 aprile 1994, n. 383. Conferenza di Servizi semplificata ex DLgs 241/1990 e s.m.i., articolo 14-bis e DLgs 36/2023, articolo 38, comma 3.

Nota tecnica.

Premessa e quadro degli interventi

Con Decreto del Provveditore Interregionale alle OOPP Lombardia ed Emilia Romagna n. 2680 del 12 febbraio 2020 è stato accertato il perfezionamento del procedimento di intesa Stato-Regione relativo al "Piano di sviluppo aeroportuale - Aggiornamento Master Plan al 2030 dell'aeroporto di Bologna".

Il Piano di sviluppo con orizzonte 2030 prevedeva la realizzazione della "Nuova base elicotteristi VV.F e PS" (intervento n. 14) a nord della pista nella fase 1 (2016-2020) per realizzare poi nella fase 2 (2021-2025), al posto delle attuali sedi, diversi interventi (n. 24 - Ampliamento molo partenze 2/3; n. 25 - Nuovo polo tecnologico ovest; n. 31 - Ampliamento apron 1; n. 32 - Edificio mezzi di rampa e officina; n. 33 - Distributore carburante per mezzi di rampa).

Nel novembre 2022 la società di gestione aeroportuale ha comunicato al Comando Provinciale dei VVF e alla Polizia di Stato lo slittamento temporale della realizzazione degli interventi di "Riposizionamento Enti di Stato" a nord della pista e quindi il mantenimento dell'operatività presso le strutture esistenti.

Nel contempo si sono verificati a livello regionale eventi naturali di carattere catastrofico che hanno impegnato notevolmente il Comando Regionale dei Vigili del Fuoco al punto che la Direzione Regionale ha acquisito finanziamenti statali per il potenziamento e miglioramento del servizio elisoccorso; tali finanziamenti devono essere impegnati e spesi entro l'anno finanziario 2024.

Iter procedimentale

In data 4 luglio 2024 con nota registrata con PG n. 452749/2024 la Direzione Regionale Emilia-Romagna del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile del Ministero dell'Interno ha indetto la Conferenza dei servizi ai sensi del DLgs 36/2023, articolo 38 co.3, secondo quanto disposto dalla L. 241/1990 e s.m.i. articolo 14-bis per l'accertamento della conformità del progetto alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi.

Dipartimento urbanistica, casa, ambiente e patrimonio

Settore ufficio di piano

Unità intermedia programmi urbanistici pubblici

40129 Bologna - piazza Liber Paradisus, 10

claudio.bolzon@comune.bologna.it

urbanistica@pec.comune.bologna.it

Gli Enti hanno richiesto integrazioni e chiarimenti rispettivamente con note:

- PG n. 474710/2024 dell'11 luglio 2024 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- PG n. 488406/2024 del 16 luglio 2024 - Regione Emilia Romagna;
- PG n. 496732/2024 del 19 luglio 2024 - Comune di Bologna.

In data 1 agosto e 29 agosto 2024 il Proponente ha trasmesso elaborati integrativi e sostitutivi registrati rispettivamente con PG n. 542864/2024 e n. 582499/2024.

In data 6 settembre ENAC, con nota PG n. 597257/2024, ha confermato che *"Ad oggi la realizzazione degli interventi previsti nel Master Plan ha subito dei rallentamenti, anche a causa delle misure di contenimento del Covid_19, ed è in corso l'attuazione della prima fase di ampliamento del terminal passeggeri. Lo sviluppo del terminal in seconda e terza fase non è al momento previsto nell'orizzonte temporale del PSA vigente (2030) e non risulta inserito nei correnti strumenti attuativi del PSA, i c.d. "contratto di programma" per il quadriennio 2023-2026. Ciò detto vista la necessità di doversi dotare quanto prima di adeguate infrastrutture per il servizio preposto al soccorso aereo, con la presente C.d.S. è stato proposto un intervento non previsto nel Master Plan avente carattere di temporaneità.*

Si rappresenta che l'intervento in parola, in variante temporanea in termini di localizzazione dell'opera rispetto a quanto previsto nel Master Plan, non presenta alcuna incompatibilità con gli sviluppi dell'aeroporto previsti in attuazione nell'arco temporale del PSA vigente".

Sintesi del progetto

La Direzione Regionale Emilia-Romagna del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, a seguito dell'emergenza alluvionale che ha colpito l'Emilia-Romagna nel maggio 2023, ha ravvisato la necessità di apportare migliorie logistico-funzionali al Reparto Volo VVF di Bologna ubicato presso l'aeroporto di Bologna dove già esiste una pista di atterraggio dell'elisoccorso su particelle di proprietà del Demanio, in uso governativo al Ministero dell'Interno - Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Il progetto riguarda opere volte al potenziamento ed alla riorganizzazione degli spazi esistenti per permettere una più efficiente attività di pronto intervento prevedendo: nuove pavimentazioni, la posa di un *hangar* per il ricovero dell'elicottero e di box prefabbricati per la logistica del personale di servizio.

Si tratta di lavori necessari per far fronte alle mutate esigenze logistiche connesse con il soccorso in un'ottica di sistemazione temporanea in attesa che la Società di gestione aeroportuale realizzi la nuova caserma per il Reparto Volo VVF a nord della pista come programmato dal *Master Plan* aeroportuale.

L'*hangar* è composto da otto container, quattro per parte di cui due appoggiati a terra e due sovrapposti raggiungibili con scala esterna, e da una copertura per la protezione dell'aeromobile in sosta. La struttura è composta da elementi appoggiati al suolo che assolvono la funzione di stivare nelle adiacenze dell'aeromobile la componentistica di manutenzione e ricambio necessaria ad avere il mezzo sempre pronto ed operativo.

I box per il personale di servizio, che vi alloggerà unicamente per la durata del turno, sono costituiti da una struttura prefabbricata i cui moduli sono destinati a: uffici, sala riunioni, magazzini, 4 camere per il riposo degli operatori e servizi.

Il nuovo volume totale (VT), pari a circa 3.340 mc, risulta così articolato:

Hangar	2.627 mc
Box	714 mc

Inquadramento urbanistico territoriale e coerenza/conformità al PUG e al Regolamento edilizio

Il progetto riguarda opere che, pur provvisorie, non rientrano nella definizione delle opere contingenti temporanee di cui all'art. 6, co. 1, lett. e-bis) del Dpr n. 380/2001, bensì sono riconducibili a intervento di "nuova costruzione" come definito dalla lettera e.5) dell'articolo 3 dello stesso decreto nonché dalla lett g.5) dell'Allegato alla Lr 15/2013 ovvero "addensamento o sostituzione urbana" ai sensi dell'art. 7 co. 4 lett. c) della Lr 24/2017 in quanto processo di riqualificazione incrementale che comporta l'adeguamento delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e dei servizi pubblici (ancorché localizzate nel territorio rurale).

Gli immobili, nella disponibilità del Proponente, risultano compresi all'interno del perimetro già oggetto del Piano di sviluppo aeroportuale con orizzonte 2030 per cui è stato accertato il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione le cui previsioni, in termini di conformità urbanistica, sono state assunte dall'azione 3.3a della Disciplina del Piano urbanistico generale come confermate dalla variante Pug+ in vigore dal 4 dicembre 2024.

L'intervento di ampliamento e potenziamento dell'attrezzatura pubblica è da localizzare all'interno del Polo metropolitano integrato "Aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi" e all'interno del territorio rurale della pianura.

Non essendo l'intervento in esame previsto dal Master Plan sopra richiamato - che localizza a nord della pista le nuove basi per gli Enti di Stato - né ammissibile nel territorio rurale secondo la Disciplina del Piano (Pug+ - v1.2093) in quanto l'ampliamento (3.340 mc) eccede il limite del 20% del volume dell'edificio principale ammesso dalla variante per le attrezzature (pari a circa 1.940 mc a fronte di un volume esistente di circa 9.700 mc) si ritiene che, preso atto delle valutazioni di ENAC e AdB circa la compatibilità dello stesso rispetto all'effettiva attuazione degli interventi compresi nel Piano di sviluppo, debba essere approvata la localizzazione puntuale dell'opera statale in variante agli strumenti urbanistici comunali (azioni 3.3a v1.3091 e 2.2a - v1.2093) per cui è necessaria l'espressione da parte del Consiglio comunale.

Trattandosi di servizi di livello metropolitano, pur non cartografati dal Pug, si ritiene che gli stessi non concorrano alla realizzazione delle dotazioni territoriali (PU/V).

In data 19 luglio 2024 con nota PG n. 496732/2024 questa unità dell'Ufficio di piano ha formulato una richiesta di integrazioni evidenziando temi e azioni della Disciplina del Piano ritenuti pertinenti l'intervento in funzione della sua localizzazione in ambito aeroportuale e territorio rurale, delle attività svolte (che non prevedono la pubblica fruizione), delle caratteristiche costruttive (moduli prefabbricati) nonché della temporaneità della struttura destinata ad essere rimossa in esito all'attuazione da parte della società di gestione aeroportuale degli interventi programmati dal Piano di sviluppo approvato.

In data 1 agosto e 29 agosto 2024 il Proponente ha trasmesso elaborati integrativi e sostitutivi registrati rispettivamente con PG n. 542864/2024 e n. 582499/2024 per cui, in riferimento all'osservanza della disciplina delle distanze tra edifici con pareti finestrate di cui all'art. 9 co. 2 del Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, si prende atto delle modifiche apportate al progetto pervenute in data 29 agosto 2024 e registrate con PG n. 582499/2024 prescrivendo, al fine di costituire un unico organismo costruttivo tra l'edificio esistente con il nuovo hangar, di completare il collegamento mediante la realizzazione di una copertura fissa e stabile.

In data 25 settembre 2024, con nota registrata con PG n. 645840/2024, ENAC ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica istanza, ai sensi dell'art. 6 co.9 del Dlgs 152/2006, per la valutazione preliminare relativa al progetto in questione; tale valutazione si è

conclusa in data 25 novembre 2024 ritenendo di poter escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi ulteriori o differenti rispetto a quanto valutato nel corso dei procedimenti di valutazione ambientali già conclusi sul Master Plan aeroportuale, e pertanto che il progetto stesso non debba essere sottoposto ad ulteriori procedure di valutazione ambientale.

Parcheggi pertinenziali

In relazione agli interventi di nuova costruzione, considerato che il Regolamento edilizio richiede una quota di parcheggi pertinenziali (PE) pari al 10% del volume totale di progetto (pertanto circa 334 mq) salvo diversa normativa di settore (art.27-E19) e che il Pug+ (azione 2.2a - v1.2101) ammette che tali dotazioni, in coerenza con la Lr 24/2017 - art. 9 co. 1e), possono essere riviste in determinate condizioni, in ragione della specificità del contesto e delle opere si prende atto della dichiarazione inerente l'adeguata presenza di servizi di accessibilità e mobilità rispetto alla funzione svolta tenuto conto che le aree già dedicate ai parcheggi pertinenziali a raso e destinate agli addetti sono in numero sufficiente.

Per quanto riguarda le ulteriori dotazioni di mobilità (con particolare riferimento a sosta ciclabile, ricarica mezzi, ecc.) si rinvia all'attuazione più complessiva degli interventi programmati dalla società di gestione aeroportuale anche in funzione degli accordi sottoscritti.

Configurazione reti

Il progetto prevede la separazione dei reflui in bianchi e neri, indirizzando le acque reflue domestiche in uscita dal container uffici verso una fossa biologica e quindi ad una linea di acque nere esistenti. Le acque meteoriche delle aree impermeabili, grazie alle pendenze che saranno attribuite alla nuova pavimentazione, saranno indirizzate in parte ad una nuova rete che recapiterà a quella esistente ed in parte verso l'area verde sottostante.

Relativamente al criterio di invarianza idraulica, la documentazione chiarisce che la maggiore estensione della pavimentazione sarà complessivamente di 1.108 mq di cui 467 mq in conglomerato bituminoso drenante e 641 mq in cemento. Tale estensione genererà un quantitativo di acque meteoriche annuo di 430 mc che saranno smaltite dai 2 sistemi fognari esistenti (l'asse nord-sud dotato di 4 caditoie e l'asse est-ovest dotato di 5 caditoie); pertanto il progettista ritiene l'intervento proposto non significativo dal punto di vista idraulico, vista anche la temporaneità e la mobilità delle strutture previste. Si prende atto della valutazione del progettista in merito alla non significatività idraulica della variante in oggetto, nonché del fatto che non sono proposti particolari interventi compensativi.

Si ricorda che dovrà essere aggiornata la tavola delle reti (modifica non sostanziale) relativa all'autorizzazione allo scarico esistente (AUA) per lo scarico in fognatura e per lo scarico in acque superficiali relativo all'impianto dell'Aeroporto.

Economia circolare dei materiali da costruzione

Si prende atto di quanto dichiarato (stesa di 30 cm di misto riciclato sotto le pavimentazioni di nuova realizzazione) in merito all'impiego di aggregato recuperato, sebbene non sia chiaramente individuato il raggiungimento del livello prestazionale migliorativo del requisito *P5 Economia circolare dei materiali da costruzione* (35% di aggregato recuperato sul fabbisogno totale di inerti per la realizzazione delle nuove pavimentazioni) del vigente Regolamento Edilizio e non siano state allegate nelle integrazioni presentate le schede tecniche delle tipologie impiegate per cui si rinvia alle successive fasi la verifica del rispetto di tale requisito.

Considerato che ai sensi dell'art. 1, punto 2.2 del Regolamento edilizio gli interventi urbanistici definiti dal comma 4 dell'art. 7 della Lr 24/2017 - ovvero di "addensamento o sostituzione urbana" intesi come *"adeguamento delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e dei servizi pubblici"* e previsti, pur temporaneamente, in maniera difforme da quanto già localizzato - sono soggetti al parere obbligatorio della Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio, si evidenzia che in data 26 settembre 2024 (PG n. 632390/2024) la stessa ha espresso parere favorevole.

Vincoli e tutele

Circa i vincoli e le tutele insistenti sull'area si evidenzia in particolare che l'intervento è da localizzare in "Aree ad alta potenzialità archeologica" per cui ogni intervento che comporti scavi e/o movimentazione del terreno è subordinato all'ottenimento del parere preventivo della competente Soprintendenza fatto salvo quanto già determinato in merito nell'ambito del procedimento di intesa Stato-Regione sopra richiamato.

Circa gli aspetti di vigilanza su opere e costruzioni per la riduzione del rischio sismico si evidenzia la disposizione della Lr 19/2008 inerente le opere di competenza statale la cui valutazione tecnica e amministrativa dei progetti e l'attività di vigilanza sulla loro sicurezza sismica viene mantenuta alle amministrazioni dello Stato.

Rispetto alle limitazioni di cui alla serie "Infrastrutture per la navigazione aerea" si rileva che l'area individuata dal Masterplan non è soggetta alle limitazioni e alle tutele dettate dal Piano di Rischio Aeroportuale in quanto ENAC, nell'ambito di tale Piano, ha precisato che *"le misure di tutela di tale nuova area (zona di tutela C) non si applicano alle edificazioni esistenti unitamente alle infrastrutture aeroportuali ricadenti nella stessa"* mentre rispetto agli ostacoli alla navigazione aerea l'intervento si colloca all'interno della superficie di transizione (pendenza 1:7) per cui l'altezza massima deve essere inferiore a 61,67 m slm che risulta rispettata (quota terreno 36.7 + 7 m altezza massima *hangar*).

In riferimento al rischio alluvioni, considerato il riscontro fornito, si rinvia al proponente la valutazione circa l'eventuale adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte anche in ragione della funzione svolta.

Riepilogo prescrizioni

Preso atto dei riscontri del Proponente (nota PG n. 542864/2024 dell'1 agosto) e dell'interesse pubblico sotteso alla funzione svolta, oltre a richiamare quanto già riportato in relazione ai vincoli e alle tutele insistenti sull'area, si formulano le seguenti prescrizioni per le successive fasi progettuali/esecutive:

- la disciplina delle distanze tra edifici di cui all'art. 9 co. 2 del Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444 dovrà essere rispettata completando il collegamento tra l'edificio esistente e il nuovo *hangar* mediante una copertura fissa e stabile al fine di costituire un unico organismo costruttivo;
- dovrà essere aggiornata la tavola delle reti (modifica non sostanziale) relativa all'autorizzazione allo scarico esistente (AUA) per lo scarico in fognatura e per lo scarico in acque superficiali relativo all'impianto dell'aeroporto;
- dovrà essere dimostrato il raggiungimento del livello prestazionale migliorativo del requisito *P5 Economia circolare dei materiali da costruzione* (35% di aggregato recuperato sul fabbisogno totale di inerti per la realizzazione delle nuove pavimentazioni).

Conclusioni

Prendendo atto di quanto evidenziato dal Proponente l'intervento, tenuto conto della particolare localizzazione all'interno del polo metropolitano e del sedime aeroportuale, delle caratteristiche, anche costruttive, dei manufatti da posizionare (moduli prefabbricati), della loro temporaneità e dell'interesse pubblico sotteso alla funzione svolta, fatte salve le sopra richiamate determinazioni del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica circa la valutazione preliminare avviata ai sensi dell'art. 6 co.9 del Dlgs 152/2006, si propone l'espressione dell'assenso del Consiglio alla localizzazione dell'opera di interesse dello Stato in variante agli strumenti urbanistici comunali (Pug vigente e adottato) nell'ambito del procedimento avviato dalla stazione appaltante di cui è urgente la conclusione anche in funzione dei finanziamenti disponibili.

In particolare costituisce variante puntuale:

- la localizzazione della nuova volumetria (circa 3.340 mc) all'interno del sedime aeroportuale nelle more dell'attuazione da parte della società di gestione aeroportuale degli interventi riguardanti il riposizionamento degli Enti di Stato già programmati nell'ambito del Piano di sviluppo con orizzonte 2030 per cui è stato accertato il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione assunta dall'azione 3.3a della Disciplina del Piano;
- la mancata realizzazione di ulteriori parcheggi pertinenziali (PE), nella misura richiesta dall'art.27-E19 del Regolamento edilizio (10% VT pari a 334 mq), per cui si prende atto della dichiarazione inerente l'adeguata presenza di servizi di accessibilità e mobilità rispetto alla funzione svolta anche rispetto alle già aree dedicate ai parcheggi a raso in relazione al nuovo assetto dell'area in uso al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

In ragione della particolare localizzazione, delle funzioni svolte (non aperte al pubblico) e delle caratteristiche costruttive adottate per la realizzazione delle opere di natura provvisoria al fine di consentire comunque lo svolgimento delle funzioni di soccorso, in variante alla disciplina del Piano si ritengono non applicabili all'intervento i parametri ambientali (e relativi livelli prestazionali ad eccezione del P5 *Economia circolare dei materiali da costruzione*) definiti dal Pug per "gli interventi su edifici e spazi aperti di proprietà e uso pubblici" (azione 2.3b) né la realizzazione di un tetto verde (azione 1.2b).

Il tecnico di riferimento è l'arch. Stefania Naldi.

Il responsabile
per. ind. Claudio Bolzon
(documento firmato digitalmente)