

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione generale per le valutazioni ambientali  
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via PEC: [dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Commissario ad acta dott. Vito Consoli  
Via PEC: [arp@regione.lazio.legalmail.it](mailto:arp@regione.lazio.legalmail.it)



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali  
E.prot DVA - 2015 - 0023307 del 16/09/2015

Oggetto: [ID\_VIP\_3066] Procedura di VAS per il Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale Litorale Romano  
Consultazione ex art. 13 co. 1 del D. Lgs. 152/06 - fase di Scoping

Nell'ambito della consultazione sul rapporto preliminare ai sensi dell'art. 13 co. 1 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. essendo l'ENAC stato proposto quale Soggetto Competente in materia Ambientale (SCA) si invia quanto segue.

In risposta all'invito rivolto agli SCA e riportato nelle "note conclusive" della "premessa" al Rapporto Preliminare, riguardo un "...pronunciamento in via preliminare su alcuni nodi importanti e strutturanti il piano, ma che non riguardano ambiti di competenza del Commissario...", questo Ente ritiene utile sottolineare gli aspetti che seguono riferiti alla presenza dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" sul margine e - in minima parte - all'interno del territorio della Riserva Naturale Statale Litorale Romano.

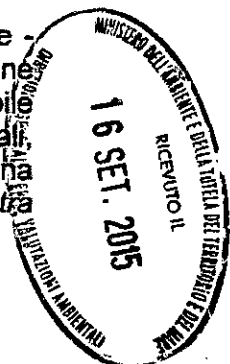
In particolare questo Ente confida di poter favorire una qualificata riflessione che partendo dagli aspetti di competenza istituzionale dell'ENAC (come la pianificazione aeroportuale, la regolamentazione in ambito aeronautico, lo sviluppo sostenibile dello sviluppo dell'aviazione civile) - possa mettere in evidenza criticità ambientali, nell'ottica (prospettata nel testo delle su citate premesse) di poter pianificare una "razionalizzazione del perimetro attuale, e/o a definire delle zone cuscinetto tra questi ultimi".

#### NORMATIVA IN AMBITO AMBIENTALE

##### Contenimento dell'inquinamento acustico.

All'interno del Rapporto Preliminare non sembra essere considerata la normativa nazionale specifica in materia di inquinamento acustico.

In particolare, vista la presenza dell'infrastruttura aeroportuale di Roma Fiumicino, si sottolinea quanto riferibile allo studio del fenomeno dell'inquinamento acustico da fonte aeroportuale, che ha da sempre richiesto regole e metodi specifici rispetto alle altre infrastrutture di trasporto, proprio in virtù della singolarità rappresentata da questo sistema strutturato di attività legate alle attività di volo.



Ad oggi la tematica del contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale è gestita da ENAC, all'interno delle competenze attribuite dal Decreto Istitutivo dell'Ente, entro il seguente quadro normativo:

- a) Regolamento UE 2014/598
- b) Legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 Ottobre 1995;
- c) Decreto del Ministero dell'Ambiente 31 Ottobre 1997;
- d) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 Novembre 1997;
- e) Decreto del Presidente della Repubblica n. 496 del 11 Dicembre 1997;
- f) Decreto del Ministero dell'Ambiente 20 Maggio 1999;
- g) Decreto del Presidente della Repubblica n. 476 del 9 Novembre 1999;
- h) Decreto del Ministero dell'Ambiente 3 Dicembre 1999;
- i) Decreto del Ministero dell'Ambiente 29 Novembre 2000;
- j) D. Lgs. N. 13 del 17 Gennaio 2005;
- k) Regolamento UE n. 598 del 16 Aprile 2014;
- l) ICAO Annesso 16 Parte I;
- m) ICAO DOC 9829-AN/451;
- n) ICAO DOC 9184- AN/902;
- o) ICAO Circular 205 – AN/1/25;
- p) ICAO Risoluzione A33/7;
- q) ECAC Doc. 29 Vol. I, Vol. II;
- r) e successiva modificazione Parte aeronautica del codice della navigazione come modificata dal D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e dal D. Lgs. 15 Marzo 2006 n. 151.

Inoltre ENAC ha emanato due proprie Circolari serie Aeroporti (APT): APT 26 denominata "Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale" e APT 29 denominata "Adozione del concetto di approccio equilibrato ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti".

Partendo da tale quadro normativo specifico di riferimento, per completezza di informazione si riporta che il Parlamento Italiano, attraverso l'art. 19 della Legge 161/2014, ha delegato il Governo – per il tramite del competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – a procedere al riordino e all'armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico con le DIR EU 2002/49/CE, 2000/14/CE e 2006/123/CE e con il REG CE 765/2008.

ENAC, congiuntamente agli altri portatori di interessi come l'ANCI e l'ANCAI, è stato chiamato a partecipare al processo di *rulemaking* attualmente in corso. Tale delega dovrà produrre effetti entro 18 mesi dalla pubblicazione della Legge su citata, anche se le prime bozze dei decreti di riordino normativo saranno pronte già dalla fine del corrente anno.

Fatte tali premesse, a prescindere dal quadro normativo in materia di inquinamento acustico da fonte aeroportuale in corso di definizione, si raccomanda di impiegare il principio della gradualità per quanto riguarda la definizione del vincolo ambientale nelle zone di contatto tra il sedime aeroportuale e il territorio della Riserva Naturale in ragione delle reciproche attività svolte al loro interno.



### Prevenzione del rischio di impatto con volatili e altra fauna selvatica

Sempre nel quadro normativo ambientale rappresentato nel Rapporto Preliminare, non si trovano riferimenti alla regolamentazione di settore (di stretta competenza di ENAC) riguardante la prevenzione del rischio di impatti tra aeromobili e volatili o altra fauna selvatica.

Si segnala che è disponibile sul sito istituzionale dell'Ente [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it) il testo della Circolare ENAC serie APT n. 01B edizione del 23/12/2011 "Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili ed altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti".

Si sottolinea come la tematica del c.d. *wildlifestrike* in ambito aeronautico sia particolarmente sentito; infatti è ormai largamente documentato che l'ingestione di un uccello all'interno dei motori di un aeromobile o la compromissione della funzionalità delle strumentazioni e/o impianti di bordo possano portare a ingenti danni economici oltre che – nel caso più grave – incidenti catastrofici.

Al fine di inquadrare adeguatamente il tema e allo scopo di comprendere la diretta correlazione tra le attività nell'intorno aeroportuali e le manovre degli aeromobili, si porta all'attenzione un ulteriore elemento di valutazione.

La sentenza n. 08451/2013 della Sezione Terza Ter del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio ha accolto in ricorso della Società di Gestione Aeroporti di Roma S.p.A. presentato per l'annullamento del provvedimento di conclusione del procedimento di approvazione di un progetto di ri-naturalizzazione di una porzione di terreno posto a ridosso della recinzione aeroportuale dello scalo di Roma Fiumicino in prossimità della testata 16R. L'iniziativa, promossa dal Consorzio di Bonifica ed istruita dal Comune di Fiumicino, è volta a costituire una zona umida con la piantumazione di vegetazione ripariale, tipica dell'ecosistema dunale costiero, andando a ricostruire l'habitat dell'avifauna locale.

Non serve ricordare che l'Aeroporto di Roma Fiumicino è connotato sempre più da una massiccia presenza di avifauna che interferisce con le procedure di atterraggio e decollo degli aeromobili, riscontrabili dalle segnalazioni obbligatorie all'ENAC dei piloti e rese disponibili dall'Ente nelle relazioni annuali sul fenomeno del *wildlifestrike*, nonché dalle statistiche periodiche inviate dal Gestore aeroportuale. Tale recrudescenza del fenomeno di *bird strike* è stato inoltre rilevato dall'ANSV con l'emanazione di una raccomandazione n. 12/454-07/1/08.

Nell'articolato della sentenza del TAR si legge che *"...se un tale obiettivo, connotato da forti implicazioni ambientali, è meritevole di tutela, lo stesso deve essere comunque valutato alla stregua dei rigidi limiti imposti dal Codice della Navigazione, in ragione della collocazione di prossimità al sedime aeroportuale, non potendosi disconoscere, nella scala dei valori da presidiare, la prevalenza della sicurezza della navigazione e, in definitiva, anche della pubblica incolumità"*.



Si ritiene quindi che la regolamentazione delle attività e degli usi del territorio della Riserva Naturale che si sta per approvare, dovrebbe a giudizio di questo Ente contemperare la tutela degli habitat con la sicurezza dei passeggeri che atterrano o decollano dallo scalo di Roma Fiumicino.

PIANIFICAZIONE STRATEGICA

#### Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha approvato, in esame definitivo d'intesa con la Conferenza Stato – Regioni, sentita l'Agazia del Demanio, con il parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti, uno schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione.

Il testo del Decreto è attualmente alla firma del Presidente della Repubblica per l'emanazione.

Il Decreto individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

Allegato al Decreto ci sarà il c.d. "Piano Nazionale degli Aeroporti" che disegna lo scenario di crescita di ciascun aeroporto nazionale all'interno del bacino di traffico di appartenenza, dettagliando le opere previste per il potenziamento delle infrastrutture di volo, per l'accessibilità e per l'intermodalità.

All'interno di questo quadro nazionale di sviluppo strategico, ormai di prossima pubblicazione, allo scalo di Roma Fiumicino viene riconosciuta una particolare rilevanza strategica in quanto "gate internazionale", insieme a Milano Malpensa e Venezia Tessera.

#### Il Contratto di Programma approvato con DPCM del 21/12/2012

Le opere necessarie e previste per permettere al primo scalo della Capitale di poter svolgere quel ruolo strategico che il Governo Italiano ha ritenuto di riconoscere, sono contenute all'interno di uno strumento di programmazione denominato Contratto di Programma che ENAC ha siglato con la Società di Gestione, bilanciando gli investimenti in materia infrastrutturale con una quota (tariffa) degli introiti statali derivanti dal biglietto di viaggio pagato dai passeggeri.

Il Contratto di Programma ENAC - Aeroporti di Roma è stato approvato con DPCM del 21/12/2012; con tale strumento è stato assicurato il finanziamento delle opere necessario allo sviluppo dello scalo dal 2013 al 2044.

Sono allegati al Contratto di Programma, il piano di sviluppo di breve-medio termine (denominato "progetto di completamento Fiumicino Sud" già oggetto di DEC VIA



positiva con prescrizioni) e il masterplan di lungo periodo in corso di valutazione presso l'ENAC.

Il primo Piano prevede un traffico annuo passeggeri all'orizzonte temporale 2021 pari a 40 milioni e un investimento di 1,6 miliardi di euro, attraverso il potenziamento delle infrastrutture entro l'attuale sedime aeroportuale.

Il masterplan di lungo periodo invece, di prossima approvazione da parte di ENAC, prevede un ampliamento del sedime aeroportuale verso nord, con la realizzazione di due nuove piste, nuovi piazzali aeromobili e nuovo terminal passeggeri.

Il masterplan prevede all'orizzonte temporale 2044 un traffico annuo passeggeri pari a 85 milioni e un investimento pari a 7,5 miliardi di euro.

L'iter di approvazione dei masterplan aeroportuali, regolato dalla Legge n. 351/95, prevede che a seguito dell'approvazione tecnica dell'ENAC gli stessi vengano sottoposti alle procedure di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare e di conformità urbanistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Quest'ultima sede è deputata al raggiungimento dell'intesa tra lo Stato (che propone lo sviluppo aeroportuale) e le Regioni finalizzata a contemperare quale tra gli interessi in gioco sia prevalente, individuando eventuali soluzioni migliorative.

Raggiunta tale intesa, le opere ricomprese all'interno del masterplan assumono il carattere di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza, permettendo l'avvio della procedura espropriativa.

Sperando di aver offerto utili spunti di riflessione da inserire del Rapporto Preliminare proposto, si inviano cordiali saluti.

Il Direttore  
Ing. Claudio Eminente

---

**Da:** protocollo@pec.enac.gov.it  
**Inviato:** mercoledì 16 settembre 2015 11:20  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** ENAC-PROT-16/09/2015-0096743-P - Procedura di VAS per il Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale Litorale Romano#43295529#  
**Allegati:** Documento\_Principale\_ENAC-PROT-16\_09\_2015-0096743-P.tiff

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: ENAC

Numero di protocollo: 96743

Data protocollazione: 16/09/2015

Segnatura: ENAC-PROT-16/09/2015-0096743-P