m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0012199.05-05-2016

DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

RegioneEmilia-Romagna

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

ALESSANDRO MARIA DI STEFANO

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.		/	/
DEL		/	/

POSTA PEC

Al **Ministero dell' Ambiente e della Tuela del Territorio e del Mare -** Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
ctva@pec.minambiente.it

Al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov

Al **Ente Nazionale aviazione Civile (ENAC)**
protocollo@pec.enac.gov.it

p.c. **RER**
Servizio viabilità, navigazione interna e portualità commerciale

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale (VAS) del Piano Nazionale degli Aeroporti **Consultazione sul Rapporto preliminare (scoping)**

In riferimento alla comunicazione di avvio del procedimento (avvenuto in data 11 febbraio 2016 acquisita al protocollo regionale 0086561 del 11/ 02/ 2016), da parte dell'Ente Nazionale aviazione Civile (ENAC) di Roma, della fase di consultazione sul rapporto preliminare, ai fini della procedura VAS, del Piano Nazionale degli Aeroporti, ai sensi D.Lgs 152/06, si trasmettono le seguenti considerazioni e osservazioni.

DATO ATTO CHE:

- il Piano Nazionale degli Aeroporti è elaborato dell'Ente Nazionale aviazione Civile (ENAC);

Via Della Fiera 8
40127 Bologna
tel 051.527.6953
fax 051.527.6095
Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

		ANNO	NUMERO		INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5		ANNO	NUMERO	SUB
a uso interno	DP			Classif.	1320	550	180	20	30		Fasc.	2016	5	

- tale Piano è soggetto a valutazione ambientale strategica ai sensi dell'art.6 del Dlgs 4/2008;
- l'Autorità competente per la valutazione ambientale strategica è il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

CONSIDERATO CHE:

- con delibera di Giunta regionale n. 1392 del 8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della LR. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale;
- è stato esaminato il Rapporto Preliminare, prodotto dell'Ente Nazionale aviazione Civile (ENAC), dove si individuano in maniera schematica i contenuti del Piano stesso e i contenuti del Rapporto Ambientale; tale documentazione è resa consultabile sul sito della regione Emilia – Romagna http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/servizi-on-line/valutazioni-ambientali);
- in data 4 aprile 2016, presso la sede della Regione Emilia - Romagna, in viale della Fiera n. 8 a Bologna, è stata svolta una riunione con i "soggetti competenti in materia ambientale" al fine di acquisire le loro valutazioni in merito alla documentazione presentata, dalla quale sono emerse le valutazioni più avanti riportate; a tale riunione, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali, così individuati:
  - Comuni capoluogo della Regione Emilia – Romagna;
  - Provincia di Rimini, Provincia di Ravenna, Provincia di Ferrara, Città metropolitana di Bologna, Provincia di Reggio Emilia, Provincia di Modena, Provincia di Parma, Provincia di Piacenza, Provincia di Forlì – Cesena;
  - Regione Emilia – Romagna (Servizio rifiuti e bonifica siti; Servizio parchi e risorse forestali, Servizio risanamento atmosferico acustico elettromagnetico, Servizio tutela e risanamento risorsa acqua, D.G. Sanità e politiche sociali, Servizio prevenzione collettiva e sanità pubblica, D.G. Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità, D.G. Attività produttive, commercio, turismo e Servizio energia ed aconomia verde);
  - ARPA Emilia Romagna, e ARPA Sez. Provinciali di Parma, Bologna, Forlì e Rimini;
  - Ausl Distretti provinciali di di Parma, Bologna, Forlì e Rimini;
  - Parco interregionale Sasso Simone e Simoncello;
  - Parco nazionale Appennino Tosco Emiliano;
  - Parco nazionale Foreste Casentinesi;
  - Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia centrale;
  - Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia orientale;
  - Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po;
  - Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna ;
  - Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia occidentale;

- Segretariato regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per l'Emilia Romagna;

- allo scopo di contribuire alla elaborazione del Rapporto Ambientale del Piano Nazionale degli Aeroporti, la Regione Emilia-Romagna, in qualità di autorità ambientale chiamata ad esprimersi nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica in applicazione dell'art. 13, comma 5, del DLgs 152/06, riporta le osservazioni e le indicazioni emerse nella riunione convocata il 4 aprile, nonchè trasmesse dalle Strutture regionali, dalle Province e dai Comuni e dalla Città metropolitana di Bologna interessati agli aeroporti della Regione Emilia-Romagna.

VALUTATO CHE:

in relazione al Programma

Nella documentazione messa a disposizione ai fini della consultazione, la Regione Emilia Romagna è interessata dai seguenti aeroporti:

1. Rete Aeroportuale Nazionale:
   - **aeroporto di Bologna**, identifcato come strategico, insieme all'aeroporto Pisa/Firenze, per il bacino del centro Nord;
2. Aeroporti di interesse regionale e locale, appartenenti al demanio aeronautico:
   - aeroporto di Parma;
   - aeroporto di Rimini

Nel Piano, per l'aeroporto di Rimini, non sono previste azioni operative, poichè gli interventi infrstruturali previsti ricadono all'interno del sedime.

Nel Rapporto ambientale preliminare è specificato che:

- il Piano Nazionale degli Aeroporti "*è dedicato alla sola pianficazione del come dare risposta alla quota di domanda che afferisce al settore aereo, occupandosi dell'organizzazione complessiva della rete aeroportuale di propria competenza...*";
- il Piano Nazionale degli Aeroporti è "*inquadrabile nella tipologia di Piani a natura prestazionale*" per i quali *"l'efficacia è modulata rispetto a diversi livelli (prescrizioni, direttive, indirizzi)*" e "*le scelte sono espresse sotto forma di regole prestazionali*";
- il Piano indvidua le condizioni affinchè un aeroporto possa considerarsi d'interesse nazionale e cioè:
  1.) l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare;
  2.) l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purchè in un arco temporale ragionevole.

In relazione al Rapporto preliminare

Non si condivide l'approccio al tema delle alternative; nel senso che la gerarchia dei piani non è mai a compartimenti stagni, e i piani che contengono livelli di specifici approfondimenti possono, legittimamente, fornire indicazioni "preziose" ai piani sovraordinati.

Non si condivide, nello specifico l'affermazione in base alla quale "*il livello gerarchico delle Azioni di Piano rispetto alle qauli sviluppare il tema delle altermnative, sia quello delle azioni strategiche*" e quindi non si possano valutare alternative nel Piano Nazionale degli Aeroporti che si configura come piano "*a natura prestazionale*".

Si ritiene, ad esempio, che tra le condizioni affinchè un aeroporto possa considerarsi d'interesse nazionale potrebbe essere inserita nel punto b), sopra riportato, la dimostrazione del raggiungimento dell'equilibrio non solo economico - finanziario, ma anche di quello ambientale, ovviamente raggiungibile in arco ditempo ragionevole.

La presa in considerazione della componente ambientale sarebbe assolutamente coerente con lo spirito della direttiva 2001/42/CE sulla VAS la quale definsce due obiettivi per lo svolgimento di una valutazione ambientale in conformità alla direttiva:

- garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente;
- contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di determinati piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

La presa in considerazione della componente ambientale, inoltre, potrebbe comportare la valutazione di scenari alternativi in merito soprattutto agli ampliamenti, con relativi investimenti anche pubblici, attribuiti ai vari aeroporti.

Tali considerazioni valgono anche per la Valutazione d'incidenza del Piano Nazionale degli Aeroporti, nel senso che non si condivide che la Valutazione d'incidenza possa essere fatta solo con l'esatta localizzazione dell'opera. Si ritiene che **la Valutazione d'incidenza del Piano possa orientare le scelte del piano** stesso contribuendo ad una maggior consapevolezza delle "criticità" e "vulnerabilità" dei territori eventualmente interessati dagli ampliamenti aeroportuali, in particolare nelle scelte tra opzioni alternative. Infatti, nella maggior parte dei casi, le "criticità" e "vulnerabilità" ambientali si traducono in maggiori difficoltà e maggiori oneri nella realizzazione delle opere. Una corretta Valutazione d'incidenza, infine, va redatta anche al fine della individuazione delle adeguate misure di compensazione del Piano.

Si ritiene pertanto necessario che:

1) sia esplicitata la scelta delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti alla luce di **alternative di piano**, che saranno individuate non solo in relazione all'opzione zero, ma in seguito alla definizione e analisi di scenari alternativi "ragionevoli" nei quali la componente relativa alla sostenibilità ambientale degli ampliamenti previsti è posta direttamente in relazione con i fattori economici - finanziari;
2) siano definti **criteri di sostenibilità ambientale**, come ad esempio un efficace, e non teorico, collegamento con la rete ferroviaria, da affiancare ai fattori economici sociali, per la definizione delle scelte del piano;
3) sai valutata **la coerenza** tra le previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti e gli obiettivi ambientali definiti a livello europeo e nazionale;
4) siano valutati gli effetti ambientali attesi dalla realizzazione del piano;
5) sia effettuata la **valutazione d'incidenza**;
6) sia predisposto il **piano di montoraggio** degli effetti ambientali delle scelte del Piano Nazionale degli Aeroporti, con l'indicazione delle risorse dedicate e delle modalità di revisione

del piano e siano individuati **indicatori prestazionali di Piano** che hanno lo scopo di valutare se e in che misura il Piano persegue gli obiettivi di sostenibilità ambientale;

7) siano individuate le **misure di mitigazione e compensazione** per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi;
8) sia redatta la **sintesi non tecnica** con particolare cura, data la complessità del tema, nella quale siano evidenziate, in linguaggio accessibile, le motivazioni delle scelte contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti alla luce delle alternative considerate, nonchè siano individuati gli impatti attesi dalla realizzazione del piano con l'indicazione delle misure di mitigazione e compensazione previste.

Tra il 1990 e il 2014 il numero di voli è aumentato dell' 80% e si prevede che crescerà di un ulteriore 45% tra il 2014 e il 2035, incrementando sempre di più le emissioni climalternati a livello globale, ma anche l'inquinamento dell'aria, il rumore ambientale e altri fattori di pressione a livello locale.

Il livello di Valutazione ambientale (VAS) del Piano Nazionale degli Aeroporti **valuterà gli effetti ambientali che le scelte del piano** potranno verosimilmente avere, ad esempio, sui cambiamenti climatici, in relazione al contributo di emissioni di C02, avendo a riferimento l'area vasta e tali valutazioni dovrebbero incidere sulle scelte delle alternative di piano.

Ad esempio l'incidenza sul clima può essere significativamente diversa tra un piano che prevede il potenziamento di aeroporti situati in aree a forti criticità ambientali (come ad esempio il mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione di emissione dei gas serra), rispetto ad un piano che prevede il potenziamento di aeroporti situati in aree a prive di criticità di tale natura o dotati di sistemi gestionali che migliorando l'efficienza siano in grado di garantire una significativa riduzione delle emissioni di CO2.

Nello specifico degli aeroporti regionali

Aeroporto Marconi di Bologna

Il Rapporto Ambientale, dovrà tenere in considerazione i contenuti del "***Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2023 dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna***" approvato, previa intesa Stato-Regione, per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale (ex art. 81 del D.P.R. n. 616/1977, come modificato dal D.P.R. n. 383/ 1994) con Decreto n. 13090 dell'11.11.2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Lombardia-Emilia Romagna e delle prescrizioni contenute nei relativi provvedimenti di V.I.A.

Si ricorda, infatti, che con Decreto n. 29 del 25.02.2013, e successivo Decreto n. 183 del 03.07.2014, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha attestato la compatibilità ambientale del progetto denominato "***Aeroporto di Bologna. Valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale***", con prescrizioni e condizioni.

Come riportato nella Relazione di V.I.A., il "Piano Generale di Sviluppo" dell'Aeroporto di Bologna fornisce il quadro di riferimento, all'interno del quale l'aeroporto stesso potrà evolversi e svilupparsi con un adeguato livello di servizio, definendo un perimetro massimo del sedime ed una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri, merci ed autoveicoli, sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico agli orizzonti temporali 2013 • 2018 • 2023 (6,0 / 7,1 / 8,3 milioni di passeggeri).

Fra le pescrizioni indicate dalla Regione Emilia Romagna, nel sopra citato decreto di V.I.A., per la compensazione delle incidenze non mitigabili dovute all'attuazione del Masterplan, si evidenzia che al punto 8.1.3.2 è richiesta la realizzazione della fascia boscata continua sul limite nord del Polo funzionale, al più tardi, entro l'orizzonte temporale del Masterplan 2023.

La realizzazione della fascia boscata è prevista anche nell "***Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi***", approvato con delibera di Giunta Regionale 14.10.2015 n. 408 e sottoscritto in data 24.06.2015, che integra l'*Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto*, sottoscritto in data 15.07.2008.

L'obbligo di rispettare i contenuti dei suddetti Accordi è richiamato nel decreto di approvazione del "*Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2023 dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna*".

L'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto Marconi ottempera, in particolare, a quanto richiesto nella prescrizione A1 del Decreto di V.I.A. n. 29 del 25.02.2013, in merito agli interventi di Compensazione Ambientale da attuare nell'intorno aeroportuale. Con tale Accordo i soggetti interessati hanno condiviso le azioni previste dal programma del Progetto Europeo "D-Air", tra cui si evidenzia l'Azione 1: "*realizzazione della fascia boscata di compensazione ambientale e inserimento paesaggistico con pista ciclabile di collegamento tra la stazione SFM Calderara-Bargellino e le aree urbanizzate di Lippo e San Vitale di Reno*", recepita e declinata negli strumenti urbanistici dei Comuni di Bologna e Calderara di Reno (in ottemperanza alla prescrzione di V.I.A. 8.1.3.2 precedentemente richiamata).

Si riporta, inoltre, il link alla pagina web della Città Metropolitana di Bologna dove sono consultabili l'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale dell'Aeroporto e l'Accordo Territoriale Attuativo per la decarbonizzazione dell'Aeroporto:

http://www.cittametropolitana.bo.it/pianificazione/Engine/RAServePG.php/P/260611020704/T/Accordi-Territoriali-per-i-Poli-Funzionali

Aeroporto di Parma

Per l'aeroporto di Parma la proiezione al 2030, a fronte dei 100.000 passeggeri annui attuali, varia da un minimo di 900.000 ad un massimo di 1.900.000 passeggeri, con un flusso medio previsto di 1.200.000 passeggeri.

Il Rapporto Ambientale Preliminare illustra le tipologie di intervento previste presso lo scalo parmense: interventi sul sottosistema delle piste, interventi sul sottosistema terminal passeggeri ed interventi impianti tecnologici.

Tali interventi vengono descritti come di entità modesta, con effetti ambientali trascurabili. Sulla base di ciò il Rapporto Ambientale Preliminare stima le informazioni necessarie a redigere i contenuti del Rapporto Ambientale di VAS concludendo la portata dell'informazione ambientale da perseguire è molto bassa.

Si concorda sul fatto che alcuni dei temi ai quali prestare maggiore attenzione siano: Qualità dell'aria, Rumore, eventuali disciplinari di produzioni alimentari di pregio e SIC ZPS che sono già correttamente menzionati Documento Preliminare esaminato.

Tuttavia si fa notare che, per lo scalo di Parma, tale stima non è esaustiva in quanto estranea al determinante di base, vale a dire il dimensionamento stesso del Piano Nazionale degli Aeroporti e

i flussi di passeggeri previsti, ben più alti degli attuali. Sebbene i flussi attuali risentano di un utilizzo dello scalo inferiore alle previsioni su cui sono stati effettuati diversi potenziamenti dello scalo in passato, per i quali pare non sia mai stata effettuata alcuna procedura di valutazione di impatto ambientale, è bene notare che i flussi previsti dal Piano Nazionale degli Aeroporti prevedono picchi potenziali ben più alti delle suddette previsioni, che di fatto hanno rappresentato il riferimento per lo sviluppo del territorio circostante.

L'potesi di potenziamento dello scalo data la vicinanza al centro abitato di Parma necessita di approfondimenti legati principalmente agli impatti acustici e agli effetti ambientali generati dall'aumento di traffico veicolare, anche in relazione allo sviluppo del centro abitato che, per prassi tecnica e amministrativa, è avvenuto in riferimento alle stime di traffico aereo in vigore e a determinazioni del clima acustico fondate su misure attuali al momento della stesura dei piani urbanistici di nuove espansioni.

Pare, infine, significativo, riportare che da recenti notizie di stampa è emerso l'indicazione della Giunta Regionale per una possibile vocazione cargo dell'aeroporto di Parma di cui nel Rapporto Preliminare non si fa menzione, pur essendoci la specifica Azione operativa ("Interventi sul sottosistema cargo").

Aeroporto di Rimini

Il Rapporto Preliminare Ambientale comprende apposite schede valutative per i soli scali interessati (tra cui non ricade l'aeroporto di Rimini) in relazione alle proposte azioni specifiche dal Piano Nazionale degli Aeroporti; si ritiene necessatio che nel Rapporto Ambientale vengano valutati anche gli effetti sull'ambiente derivanti dall'esistenza dello scalo riminese.

Inoltre si ricorda che la Commissione Rumore Aeroportuale, di cui all'art. 5 del D.M. 31.10.1997, per lo scalo di Rimini risulta già costituita, ma ad oggi non ha concluso i propri lavori, pertanto il Comune di Rimini è ancora in attesa della definizione dei confini delle zone di rispetto nell'intorno aeroportuale.

Cordiali saluti

Arch. Alessandro Di Stefano

firmato digitalmente