

## REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO TERRITORIO

Settore VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Genova, 18/01/2016

Prot. n.: PG/2016/80665  
Allegati: 4

G13.17.4/4/2016  
X089

TRASMESSA VIA PEC

ENAC  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

MATTM  
Direzione generale per le valutazioni e  
autorizzazioni ambientali  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

MIBAC  
Direzione Generale Belle Arti e  
Paesaggio  
[Mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it](mailto:Mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it)

Oggetto: Piano Nazionale degli Aeroporti – VAS - avvio della fase di consultazione sensi dell'art. 13 del D. lgs. n. 152/2006 – trasmissione contributi istruttori

Si trasmettono in relazione all'oggetto gli allegati contributi pervenuti da parte di:

- Città Metropolitana di Genova;
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria;
- ARPAL;
- Settore Infrastrutture regionale.

Distinti saluti

Il Dirigente  
(dott. Nicola Poggi)



# REGIONE LIGURIA

SEGRETERIA GENERALE

Genova 8/3/2016

Prot. n. 1N/2016/4294

Allegati: ---

Settore : Infrastrutture

Spett. Settore VIA  
SEDE

**Oggetto: Riscontro nota prot. PG/2016/40031 del 29.2.2016. Consultazione preliminare VAS art. 13 c. 1 D.Lgs. 15272006 sul Piano Nazionale Aeroporti.**

La presente nota risponde esclusivamente alla richiesta di intervento nella fase consultiva della VAS del Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Nazionale Aeroporti (PNA), e non pertiene pertanto ad elementi di merito rispetto ai contenuti del Piano stesso, per quanto Regione Liguria abbia, a livello tecnico e politico e per l'intero iter approvativo del DPR, criticato fondatamente sia il sistema classificatorio proposto che la definizione dei macrobacini di traffico sia, specificamente, l'esclusione dell'Aeroporto "Colombo" di Genova dalla classe degli aeroporti c.d. "strategici" (§ 2.3.3.2 e § 3.4.3).

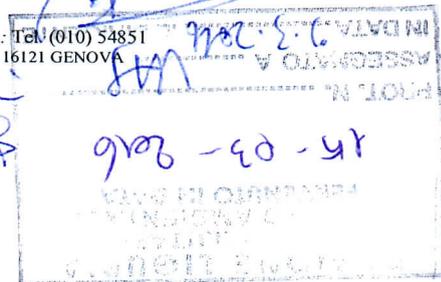
Dal punto di vista metodologico, lo strumento scientifico proposto – per quanto strutturato ed internamente coerente, come ben evidenziato nella fasizzazione prospettata (§ 2.2) – risente della sperimentality manifestata (§ 2.1) e della portata del PNA in quanto atto di indirizzo che non declina puntualmente, né inserisce in un cronogramma puntuale, gli interventi attuativi del piano, donde tra l'altro l'impossibilità di intendere gli ambiti tematici interessati dalle Azioni di Piano quali bersagli di impatto (§ 2.3.2.3). Alla stregua, la valutazione dell'opzione zero (§ 3.5.2) appare piuttosto accademica che sostanziale: il Piano infatti si limita a classificare il sistema aeroportuale nazionale, prevedendo a lungo raggio prioritariamente interventi di collegamento air/rail, in linea con le priorità dettate dai Work Plan dei TEN-T Corridors validati, peraltro, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il sistema degli obiettivi (§ 4.1.1) e delle azioni (§ 4.2.1) descrive in modo efficace il PNA, e per quanto qui rileva, è efficace il modello di rappresentazione della definizione della portata dell'informazione per singolo scalo (§ 5.3.2.1): attraverso la resa grafica della gerarchizzazione degli interventi, ed una schedatura puntuale per scalo (p. 98), emerge per lo specifico ambito di Genova un panorama complessivo di interventi significativi, e di reale importanza per lo sviluppo dell'aeroporto, ma non evidentemente impattanti sull'articolazione dei fattori di sostenibilità. A partire dalle previsioni del Contratto di Programma 2016-2019 approvato da ENAC ad agosto 2015, il "Colombo" infatti deve realizzare, parallelamente a strategie aziendali di potenziamento delle relazioni, interventi materiali che rendano lo scalo attrattivo e funzionale, a partire dal collegamento con la rete ferroviaria il cui progetto di livello definitivo è stato elaborato nell'ambito del progetto europeo "GATE". L'incrocio tra il dato generale di impatto dell'informazione e il dato particolare del programma operativo di medio termine dell'Aeroporto, ha quindi prodotto la collocazione dello scalo genovese tra quelli di livello di portata d'informazione medio-bassa (§ 5.3.3) che si auspica sia sempre tenuta a presupposto di ogni successiva valutazione puntuale.

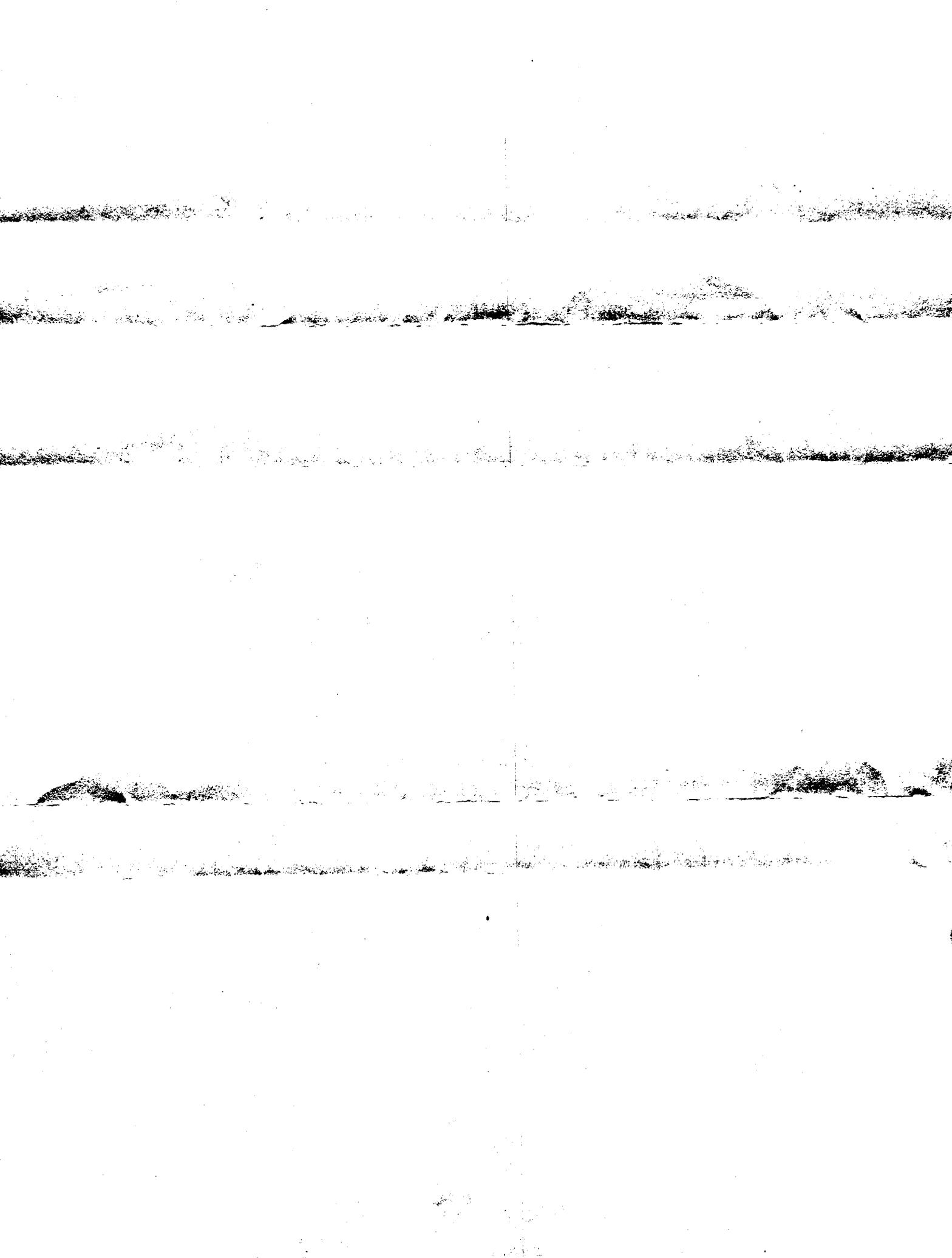
Distinti saluti.

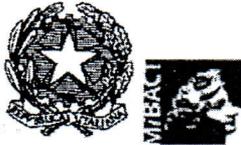
IL DIRIGENTE

Arch. Carla Roncallo

REGIONE LIGURIA - Sede: Via Fieschi, 15 - 16121 GENOVA - Centralino: Tel (010) 54851  
Sede Settore Progetti, Infrastrutture, Viabilità, Porti e Logistica : P.zza De Ferrari 1 - 16121 GENOVA







Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del *epc*  
*Turismo*

SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLA LIGURIA

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura  
e l'Arte Contemporanea  
Servizio III Tutela e Qualità del Paesaggio  
mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

Segretariato Regionale del Mibact della Liguria

Soprintendenza Archeologia della Liguria  
mbac-archeo-lig@mailcert.beniculturali.it

Regione Liguria  
Dipartimento Ambiente

*epc* [protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)  
[vas@regione.liguria.it](mailto:vas@regione.liguria.it)

*prot. n.*

*allegati vari*

**Oggetto: Avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.lgs 152/2006 Fase di consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali (SCA) Fase scoping del Piano Nazionale degli aeroporti**

La Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio ad esito dell'esame della documentazione disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare all'interno della procedura di consultazione preliminare, formula per quanto di competenza considerazioni preliminari in ordine alle ricadute della programmazione in oggetto sul sistema dei beni culturali e paesaggistici tutelati ai sensi della parte II e III del Codice, in considerazione della complessità e fragilità del patrimonio culturale e paesaggistico ligure anche in termini di integrazione dei rapporti tra costa ed entroterra, territori urbani e nuclei urbani rurali storici anche quali risorse per un turismo sostenibile.

Il paesaggio ligure è caratterizzato da una forte densità delle aree oggetto dichiarazioni di interesse pubblico ai sensi dell' art.136 del Codice nell' estensione del territorio costiero attraversato dai percorsi visuali del tratto storico della strada Aurelia, mentre, nelle aree interne, la presenza dei provvedimenti di tutela ha spesso carattere più episodico e puntuale con previsioni di tipo generico ai sensi dell'art.142 del Codice per territori boscati, ambiti fluviali, usi civici agrari, parchi, aree archeologiche, zone umide.

I principali valori tutelati dalle dichiarazioni di interesse pubblico ai sensi dell'art.136 del Codice sono costituiti dagli ambiti paesaggistici aventi valore estetico tradizionale, cospicui caratteri di bellezza naturale o singolarità geologica e costituenti "quadri o punti di belvedere accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di tali bellezze".

Gli ambiti paesaggistici di interesse riguardano contesti di particolare delicatezza costituiti dalla linea di costa ligure ed i bacini dei corsi d'acqua di interesse paesaggistico tutelati ai sensi del comma 1 del Codice "a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi; c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna" per i delicati profili di intervento e definizione delle azioni di co-pianificazione paesaggistica previste dagli art.li 143 e 135 del Codice. Dovranno essere definite le ricadute nei confronti dei manufatti emergenti individuati elencati nel Piano territoriale di coordinamento paesaggistico (PTCP), centri storici, strade e percorsi storici, i manufatti rurali tradizionali, sistemi insediativi storicizzati, terrazzamenti, zone agricole di pregio, manufatti di archeologia industriale.

Nelle conurbazioni costiere si concentrano scenari di trasformazione e di potenziale conflitto con i valori tutelati e densità allocativa del patrimonio culturale oggetto di tutela monumentale ai sensi degli articoli 10 e 12 del codice la cui consistenza in continuo aggiornamento ed implementazione è riscontrabile dalla banca

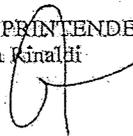
dati regionale <http://www.liguriavincoli.it> e negli elenchi pubblicati sul sito istituzionale della scrivente Soprintendenza [www. http://www.sbapge.liguria.beniculturali.it](http://www.sbapge.liguria.beniculturali.it).

Nel rapporto ambientale dovranno adeguatamente descritti e valutati gli elementi specifici relativi al patrimonio culturale ligure, quali in particolare le aree di rilevanza paesaggistica; le aree sottoposte a dichiarazioni di notevole interesse pubblico che insistono sul territorio regionale; le aree sottoposte a tutela ex lege ai sensi dell'art. 142 del d.lgs 42/2004, e s.m.i.; i siti UNESCO; i centri storici; le aree archeologiche; i beni culturali diffusi sul territorio le zone umide; il tratto dell'alta Via Ligure e i sistema dei Forti liguri.

Il Funzionario incaricato  
Arch. Caterina Gardella



Il SOPRINTENDENTE  
arch. Luca Rinaldi





Città Metropolitana di Genova  
Direzione Ambiente  
Servizio Energia, Aria e Rumore

POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA (PEC)

Prot. n. / 2016

Allegati

Genova, 5/04/2016

A: REGIONE LIGURIA  
Ufficio Valutazione di  
Impatto Ambientale

PEC

[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

Oggetto: Valutazione ambientale strategica art.13 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 – Consultazione preliminare nell'ambito del procedimento di competenza nazionale sul **Piano nazionale degli aeroporti** – Contributo istruttorio.

Con riferimento al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del “Piano nazionale degli aeroporti” in oggetto, per il quale è stata avviata la fase di consultazione preliminare nell'ambito del procedimento di competenza nazionale ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.lgs n.152/2006 e s.m.i, il Dipartimento Ambiente - Settore VIA della Regione Liguria, con la nota PG/2016/40031 del 29/2/2016, ha richiesto un contributo istruttorio alla Città metropolitana di Genova.

Avuto riguardo alla fase del procedimento in parola, si ritiene utile richiamare, in massima sintesi, i principali elementi contenuti nel Rapporto Ambientale preliminare del Piano nazionale degli aeroporti, predisposto dall'Autorità procedente, l'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

La proposta di Piano nazionale degli aeroporti (PNA) affronta il tema della gestione, pianificazione e programmazione dell'offerta trasportistica nazionale nel settore aereo, riferendosi esclusivamente alla sola rete aeroportuale, che costituisce la dotazione infrastrutturale necessaria per supportare la domanda di trasporto nel settore aereo generata ed attratta dall'Italia. Il PNA considera, inoltre, le correlazioni con le altre modalità di trasporto, la cui programmazione e pianificazione non rientra però tra i temi che competono al Piano stesso. La definizione della “rete aeroportuale nazionale” effettuata dal Piano si fonda su una struttura articolata nei seguenti elementi : - i “bacini di traffico omogenei”, dieci macro-aree sul territorio nazionale nelle quali si intende promuovere sinergie ed alleanze e superare le conflittualità in una logica di rete, anche attraverso la “specializzazione” dei singoli scali; - i “sistemi aeroportuali”, raggruppamenti di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano; - gli “aeroporti strategici” con funzione cardinale nel bacino e altri “aeroporti di interesse nazionale” individuati secondo determinati criteri, stabiliti dal Piano stesso: un criterio trasportistico di “specializzazione di ruolo” nel bacino ed un criterio di equilibrio economico-finanziario.

L'aeroporto di Genova, classificato come “aeroporto di interesse nazionale”, è compreso nel bacino di traffico omogeneo n.1 (Macro area “Nord ovest”), nel quale sono presenti due scali di livello strategico, Milano Malpensa e Torino.

Il Rapporto preliminare elaborato per l'avvio del processo di VAS del PNA contiene gli elementi strutturanti del percorso di valutazione (obiettivi, azioni, effetti ambientali), la definizione

Largo F. Cattanei, 3 – 16147 Genova

Tel. Segreteria 0039.010.54.99.616-615 Fax 0039.010.5499680

[www.cittametropolitana.genova.it](http://www.cittametropolitana.genova.it) P.E.C. [protocollo@cert.cittametropolitana.genova.it](mailto:protocollo@cert.cittametropolitana.genova.it)

CF 80007350103 – P.IVA 00949170104



della portata delle informazioni ambientali, la metodologia per la successiva redazione del rapporto ambientale.

### **La Pianificazione strategica e territoriale della Città metropolitana di Genova**

Con il presente contributo istruttorio si evidenzia, anzitutto, il ruolo affidato alle città metropolitane dalla L.56/2014 "Legge Delrio", di sviluppo strategico del territorio, di promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana, di cura delle relazioni istituzionali (al proprio livello), ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

La Città metropolitana di Genova ha dato avvio al percorso di costruzione del primo Piano strategico, previsto dalla Legge Delrio, con il quale intende definire gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo nel medio e lungo termine per l'area metropolitana, individuando le priorità di intervento, le risorse necessarie al loro perseguimento e il metodo di attuazione.

Con un percorso parallelo e strettamente integrato è stato avviato il processo di formazione del nuovo Piano territoriale generale metropolitano, con la elaborazione di specifiche "Linee guida", approvate con Delibera del Consiglio metropolitano n.14 del 22/04/2015, sottoposte alla discussione ed al confronto con le Amministrazioni comunali, gli Enti e le associazioni di categoria. Le "Linee guida" individuano il ruolo della città metropolitana di Genova come "porta dell'Europa", all'interno di una più ampia rete delle città metropolitane italiane e delle grandi città europee, riconoscendo nel nodo infrastrutturale genovese, una componente fondamentale e trainante. In tale visione lo scalo aeroportuale genovese deve cogliere l'opportunità di evolvere verso un ruolo di "aeroporto metropolitano", più strettamente interconnesso con le altre modalità di trasporto e con il territorio dell'area vasta metropolitana.

Nel vigente Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTC), recentemente aggiornato con la Delibera del Consiglio metropolitano n. 2/2016 che ha approvato i "Sistemi Territoriali Strategici coerenti con la strategia Europa 2020", è individuato come sistema territoriale strategico il "corridoio appenninico centrale", che collega il Mediterraneo con il Nord-Europa. Tale "sistema strategico" declina il tema del rafforzamento del corridoio appenninico centrale in termini di integrazione della componente infrastrutturale, logistica e produttiva, con quella ambientale, paesistica, urbanistica, finalizzato allo sviluppo dei territori attraversati, con positive ricadute sul sistema insediativo e dei servizi. Tutte le strategie proposte sono fondate sui principi di contenimento del consumo di suolo, dell'integrazione nella pianificazione delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.

### **Contributi per la predisposizione del rapporto ambientale del PNA**

In linea generale si condivide l'impostazione metodologica complessiva, delineata all'interno del Rapporto Preliminare del PNA, sulla quale si intende fondare la successiva costruzione del rapporto ambientale. Il processo di VAS è infatti strutturato sulla base del seguente schema di percorso: Obiettivi strategici (OS) ed operativi (OO) – *Action plan* di sviluppo della rete e le dieci Azioni operative (AO) - Effetti ambientali, anch'essi distinti nei due livelli strategico e operativo.

In particolare tra gli obiettivi strategici individuati dalla proposta di PNA si evidenzia quello di "supportare lo sviluppo economico del Paese" (OS.3), nonché quello di "integrare l'evoluzione degli



aeroporti con le strategie di sviluppo dei territori” (OS.6), in quanto entrambi risultano pienamente coerenti con la *mission* specificamente affidata alle città metropolitane.

Considerata la attuale fase preliminare di valutazione ambientale strategica del Piano si forniscono i seguenti contributi e rilievi, che si ritengono utili sia per affinare alcuni aspetti metodologici del processo di VAS, sia per meglio definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

- 1) Anzitutto, si rimarca il ruolo affidato alle città metropolitane dalla Legge Delrio: è il nuovo soggetto istituzionale che deve curare lo sviluppo strategico del territorio ed imprimere un forte impulso alla crescita economica a scala nazionale, con riguardo alle esigenze di protezione ambientale, di adattamento ai cambiamenti climatici ed incremento della resilienza del territorio. Per tali ragioni si propone di **integrare l'elenco dei soggetti da consultare**, che nel Rapporto preliminare viene limitato soltanto al Ministero per i Beni e attività culturali ed alle Regioni, (v. cap.1.4. “Partecipazione e soggetti da coinvolgere”), **con le Città metropolitane nazionali**.
- 2) In considerazione del ruolo che devono svolgere le città metropolitane all'interno del sistema di governance territoriale a livello nazionale, si ritiene opportuno il loro **coinvolgimento anche nella fase di definizione degli obiettivi strategici ed operativi e, soprattutto, delle conseguenti azioni ed interventi che saranno inseriti nell'Action Plan** del PNA, con riferimento ai bacini di traffico omogenei ed ai singoli scali aeroportuali in essi compresi.
- 3) Si suggerisce inoltre di verificare l'adeguatezza della stima che prefigura lo sviluppo del traffico aereo: la proposta di Piano - e di conseguenza la relativa valutazione degli effetti ambientali - considera l'orizzonte temporale al 2030, e prevede in uno scenario di media espansione un raddoppio del traffico aereo in ragione della potenziale crescita sociale ed economica del Paese. In tal senso si propone, ad esempio, di **calibrare gli scenari di crescita dei traffici sulla base delle effettive prospettive di sviluppo dei diversi bacini e scali aeroportuali, tenendo in debito conto le potenzialità di sviluppo futuro delle città metropolitane**, che già oggi si connotano per essere hub logistici e snodi strategici per i flussi di persone e merci, con circa il 60% dei volumi di merci movimentate e dei flussi di passeggeri portuali sul totale nazionale, **l'86% degli scali aeroportuali con traffico di passeggeri superiore ai 3 milioni di passeggeri/anno ed oltre 1/5 delle stazioni ferroviarie del Paese**.
- 4) Il Rapporto ambientale preliminare del PNA adotta una complessa metodologia per determinare la portata delle informazioni da sviluppare nell'ambito del rapporto ambientale, utilizzando una serie di matrici che mettono a confronto, sia a livello di bacino, che di singolo scalo, le “azioni operative” con tre tipologie di intervento (nuova realizzazione, potenziamento, riqualificazione) e con i potenziali effetti ambientali. Per l'aeroporto di Genova le azioni operative di maggior rilievo riguardano interventi di potenziamento sul sottosistema dei parcheggi e la mobilità interna su gomma. A conclusione dell'analisi è stata individuata per lo scalo genovese l'esigenza di garantire nella successiva stesura del rapporto ambientale **un livello approfondimento delle informazioni “molto basso”**. Senza entrare nel merito degli esiti di tale analisi, dal momento che sia i “fattori ambientali”, sia le “azioni operative” individuate risultano ancora espressi in termini piuttosto generici, ci si limita a **raccomandare l'approfondimento nell'ambito della successiva fase di stesura del rapporto ambientale, di alcuni profili ambientali che per lo scalo aeroportuale di Genova risultano peculiari, in quanto l'infrastruttura è collocata all'interno di un'area urbana**; a titolo di esempio tali profili riguardano le **criticità ambientali connesse ai temi del rumore, della qualità dell'aria**.



della sicurezza e dei vincoli urbanistici (cono di atterraggio), integrando in tal senso i temi già richiamati nella "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti".

Infine occorre rilevare che all'aeroporto di Genova viene assegnato un ruolo decisamente "riduttivo" nell'assetto complessivo delineato dal Piano, che non si ritiene di poter condividere. Infatti per ogni bacino di traffico omogeneo il PNA individua un aeroporto "strategico", generalmente compreso all'interno della core-network definita a livello europeo (Rete TEN-T), mentre per il bacino Nord-Ovest, nel quale è compreso l'aeroporto di Genova, vengono individuati due scali di livello strategico, Milano Malpensa, in quanto *gate* intercontinentale e Torino, considerato strategico a condizione che venga realizzato un sistema di alleanze con l'aeroporto di Malpensa, agevolate dalle interconnessioni ferroviarie AC/AV tra Torino e Milano. Si ritiene, pertanto, che anche lo scalo di Genova, seppur non qualificato di livello strategico, possa contribuire in modo determinante a sviluppare politiche di rete all'interno del bacino Nord-Ovest, in ragione del ruolo, che l'area genovese intende ulteriormente rafforzare, di porta d'accesso - "gateway" verso il Nord Italia e l'Europa.

Distinti saluti.

Il Dirigente

*Dott.ssa Cecilia Brescianini*

*(firmata digitalmente)*

Regione Liguria - Dipartimento Ambiente  
Settore VIA - Valutazione Impatto Ambientale  
c.a. Dott.ssa Paola Solari  
[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

**OGGETTO:** Valutazione Ambientale Strategica - art 13 comma 1 del D Lgs n 152/2006 - consultazione preliminare nell'ambito del procedimento di competenza nazionale sul Piano nazionale degli aeroporti - invio contributi sul Rapporto Preliminare.

In riferimento alla Vostra nota, prot. n. PG/2016/40031 del 29.2.2016, relativa alla Procedura VAS di competenza nazionale del Piano in oggetto, si trasmettono le osservazioni formulate da questa Agenzia.

Distinti saluti.

Il Dirigente Responsabile U. O. Pianificazione e  
Coordinamento Attività Territoriali  
(Dr.ssa Tiziana Pollero)

**ALLEGATO:** Osservazioni

Il Dirigente Responsabile U. O. Pianificazione e Coordinamento Attività Territoriali: Dr.ssa Tiziana Pollero  
Estensore Provvedimento: Ing. Maria Montalbano, Federica Debarbieri

**Direzione/ Scientifica**

Via Bombrini 8 – 16149 Genova  
Tel. +39 010 6437223 - fax. +39 010 6437204  
PEC: [arpal@pec.arpal.gov.it](mailto:arpal@pec.arpal.gov.it)  
[segreteria.ds@arpal.gov.it](mailto:segreteria.ds@arpal.gov.it) - [www.arpal.gov.it](http://www.arpal.gov.it)  
C.F. e P.IVA 01305930107



CERTIFIED OHSAS 18001

## Osservazioni sul Rapporto Preliminare inerente la procedura di VAS nazionale del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) ai sensi dell'art.13 c. 1 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Le informazioni riportate \_ sono le informazioni che dovrebbero essere fornite con il Rapporto preliminare definite tenendo conto di quanto indicato nell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e di quanto deve essere sviluppato nelle fasi successive della valutazione e riportato nel Rapporto ambientale (Allegato VI alla Parte seconda del D. Lgs. 152/2006).

<b>SCHEDA 2-A</b> INQUADRAMENTO LEGISLATIVO E SCHEMA DEL PERCORSO METODOLOGICO-PROCEDURALE DELLA VAS	<p>Nel futuro RA sarebbe opportuno migliorare i contenuti per rendere più efficace il contributo dei Soggetti competenti in materia ambientale consultati.</p> <p>Nel futuro RA sarebbe opportuno dare indicazioni delle risorse finanziarie coinvolte nel PNA</p>
INFORMAZIONI GENERALI SUL P/P	<p>Assente il documento di Piano</p> <p>Il PNA consiste di azioni per l'efficientamento energetico delle strutture (Paragrafo 4.2.7) e di interventi strutturali da realizzarsi negli scali, come riferito al Paragrafo 4.3.2 pg 79. Per lo scalo di Genova, inserito nella rete aeroportuale nazionale, si rintracciano interventi di potenziamento come sinteticamente delineato in tab 5-11 (pg98). E' data evidenza della indicazioni temporale di vita del Piano previsto in un "orizzonte temporale del 2030", pg 53.</p>
INQUADRAMENTO NORMATIVO E PIANIFICATORIO – OBIETTIVI GENERALI DI PROTEZIONE AMBIENTALE E RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI	<p><u>Individuazione del quadro pianificatorio e programmatico:</u> Ai fini della futura analisi di coerenza e considerando che l'aeroporto di Genova è contenuto nella città, nel RA ai fini della pianificazione fra i documenti di riferimento a livello locale si segnala il Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Genova: <a href="http://www.comune.genova.it/servizi/puc">http://www.comune.genova.it/servizi/puc</a></p>
IDENTIFICAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE E DEGLI ASPETTI AMBIENTALI INTERESSATI	<p>Il RP individua al paragrafo 4.4.2 gli aspetti ambientali potenzialmente interessati dagli effetti del Piano e utili alla valutazione del piano stesso, e per lo scalo genovese sono evidenziati in tab 5-11 (pg98) quegli aspetti ambientali da rilevare.</p> <p>Nel RA occorrerà approfondire altri eventuali aspetti ambientali quali condizioni di criticità e/o particolari emergenze ambientali presenti di cui occorre tenere conto in fase di valutazione</p>

**Direzione/ Scientifica**

Via Bombrini 8 – 16149 Genova  
Tel. +39 010 6437223 - fax. +39 010 6437204  
PEC: arpal@pec.arpal.gov.it  
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it  
C.F. e P.IVA 01305930107



CERTIFIED OHSAS 18001

CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE	La tab 5-11 (pg98) identifica per lo scalo genovese dei potenziali effetti ambientali, evidenziando gli elementi che potranno essere ulteriormente integrato nel RA.
<b>SCHEDA 2-F</b> OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI	In termini generali il RP non riporta gli Obiettivi Ambientali Specifici che il PNA vuole perseguire, in modo coerente e pertinente con l'attuale livello di pianificazione. Sono presenti informazioni generiche, e a tal proposito si evidenzia l'opportunità di esplicitarli ai fini della futura valutazione le interazione tra le valutazioni ambientali e il Piano. Tali carenza è rilevante per la definizione del Piano di Monitoraggio Ambientale di VAS.
POSSIBILI EFFETTI AMBIENTALI	Nell'ottica di valutare le interazioni tra le azioni del piano e gli aspetti ambientali interessati, e per individuare eventuali misure di mitigazione, si mette in evidenza che è attualmente in corso il monitoraggio delle acque di prima pioggia delle piste di volo dell'aeroporto di Genova, che consiste in due campionamenti stagionali. Tale attività deriva dalla specifica prescrizione di VIA nazionale del MATTM.
IMPOSTAZIONE DELL'ANALISI DELLE ALTERNATIVE	Analisi assente. RP è argomentata la futura non individuazione delle alternative di piano (Paragrafi 3.5, con la conclusione a pag 63). Non è presa in considerazione neanche l'alternativa zero, che generalmente si individua quale "scenario previsionale di riferimento".
POSSIBILI INTERFERENZE CON I SITI NATURA 2000 (VALUTAZIONE DI INCIDENZA)	Nulla da segnalare
IMPOSTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	Pag 129 del RP riporta le indicazioni generali di progetto del Piano di Monitoraggio Ambientale(PMA) del PNA Nel futuro RA sarebbe opportuno dare indicazioni delle risorse finanziarie coinvolte in questa fase della VAS.
PROPOSTA DI INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE	Si può individuare quale proposta di indice quella tracciata in Tab 6-2 pag 139, correlato alle indicazioni normative dell'art.13 comma 4 e dall'All. VI del DLgs 152/2006

**Direzione/ Scientifica**

Via Bombrini 8 – 16149 Genova  
Tel. +39 010 6437223 - fax. +39 010 6437204  
PEC: arpal@pec.arpal.gov.it  
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it  
C.F. e P.IVA 01305930107



CERTIFIED OHSAS 18001