



6.2

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 2328 del 03/03/2017

Piano	ID_VIP: 3201 Piano Nazionale degli Aeroporti <i>Istruttoria V.A.S. - Rapporto preliminare</i> (ex art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)
Proponente	ENAC

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including 'm', 'cl', 'me', 's', 'u', 'h', '1', '15', '16', '17', '18', '19', '20', '21', '22', '23', '24', '25', '26', '27', '28', '29', '30', '31', '32', '33', '34', '35', '36', '37', '38', '39', '40', '41', '42', '43', '44', '45', '46', '47', '48', '49', '50', '51', '52', '53', '54', '55', '56', '57', '58', '59', '60', '61', '62', '63', '64', '65', '66', '67', '68', '69', '70', '71', '72', '73', '74', '75', '76', '77', '78', '79', '80', '81', '82', '83', '84', '85', '86', '87', '88', '89', '90', '91', '92', '93', '94', '95', '96', '97', '98', '99', '100'.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

1. Iter amministrativo e consultazione

Con note prot. n. 13882 del 10.2.2016 e prot. 46733 del 4.5.2016 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC (in seguito ENAC) in qualità di Autorità procedente ha comunicato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (in seguito "MATTM") l'avvio della procedura di consultazione ai sensi dell'art. 13, primo comma, del d. lgs. n. 152/2006 sul Rapporto Preliminare (in seguito "RP") relativo al "Piano Nazionale degli Aeroporti" (in seguito "PNA") dei Soggetti competenti in materia ambientale - SCA, integrati come da richiesta della Direzione valutazione ambientale - DVA del MATTM avanzata con nota prot. DVA-2015-0031131 del 14.12.2015.

La consultazione ha avuto la durata di **90 giorni** a partire dal ricevimento della comunicazione da parte di tutti i Soggetti competenti in materia ambientale.

La documentazione relativa al RP è disponibile all'indirizzo <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1584/2615>.

I soggetti competenti in materia ambientale di seguito elencati hanno inviato al MATTM le proprie **osservazioni** sulla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (in seguito "RA"):

1. **Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo** in data 03/01/2017 (prot. n. DVA-2017-0000066);
2. **Parere dell'Autorità di Bacino - Bacino pilota del Fiume Serchio** acquisiti per il tramite dell'ENAC in data 07/11/2016 (prot. n. DVA-2016-0026891);
3. **Nota della Regione Liguria** in data 20/10/2016 (prot. n. DVA-2016-0025614);
4. **Parere dell'Autorità di Bacino della Puglia** in data 19/10/2016 (prot. n. DVA-2016-0025460);
5. **Pareri dell'Autorità di bacino del fiume Adige, Ente parco regionale Migliarino San Rossore Massaciucoli, Arpa Valle d'Aosta, Arpa Lombardia, Autorità di bacino fiume Isonzo e Tagliamento, Arpa Friuli Venezia Giulia, Parco nazionale arcipelago toscano, Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, Regione Siciliana** acquisiti tramite ENAC in data 11/10/2016 (prot. n. DVA-2016-0024747);
6. **Parere del Segretariato Generale della Presidenza della Repubblica - Servizio tenuta e Giardini** in data 12/07/2016 (prot. n. DVA-2016-0018364);
7. **Parere della Città di Fiumicino** in data 01/06/2016 (prot. n. DVA-2016-0014777);
8. **Parere dei Comuni di Milano, Genova e Grassobbio** per il tramite dell'ANCI in data 19/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0013465);
9. **Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia** in data 11/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012623);
10. **Parere della Regione Autonoma Sardegna** in data 11/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012701);
11. **Parere della Provincia Autonoma di Trento** in data 10/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012532);
12. **Parere della Regione Lombardia** in data 10/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012539);
13. **Parere della Regione Marche** in data 09/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012355);
14. **Parere della Regione Emilia Romagna** in data 05/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012199);
15. **Parere dell' Autorità di Bacino del Fiume Tevere** in data 05/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012232);
16. **Parere dell' ARPA Calabria** in data 05/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012253);
17. **Parere dell' ARTA Abruzzo** in data 04/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0012029);
18. **Osservazione di Autorità di Bacino - Bacino pilota del fiume Serchio** in data 02/05/2016 (prot. n. DVA-2016-0011797);
19. **Parere di ARPA Toscana** in data 22/04/2016 (prot. n. DVA-2016-0010940);
20. **Parere dei Comuni di Elmas, Pisa e Rimini** per il tramite dell'ANCI - Associazione Nazionale dei Comuni Italiani in data 14/04/2016 (prot. n. DVA-2016-0010117);
21. **Parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po** in data 06/04/2016 (prot. n. DVA-2016-0009140);
22. **Parere dell'ARPA Marche** in data 23/03/2016 (prot. n. DVA-2016-0007985)
23. **Parere della Regione Autonoma Valle d'Aosta** in data 16/03/2016 (prot. n. DVA-2016-0007311);
24. **Parere dell' Autorità di Bacino del Fiume Arno** in data 10/03/2016 (prot. n. DVA-2016-0006713);

25. **Parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione generale per lo sviluppo sostenibile, per il danno ambientale e per i rapporti con l'Unione europea e gli organismi internazionali** in data 29/02/2016 (prot. n. DVA-2016-0005275).

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri resi dai SCA sopra elencati, di cui si è tenuto conto nell'espressione del presente parere, è di seguito sintetizzato con riferimento a quanto si ritiene utile ai fini della definizione della portata e del livello di dettaglio da includere nel RA (il testo integrale delle osservazioni e dei pareri è pubblicato sul sito del MATTM all'indirizzo sopra già riportato):

1. **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo in data 03/01/2017. Con riferimento al territorio delle single Regioni ed agli scali presi in considerazione dal PNA le soprintendenze competenti:**

• Tutela del patrimonio archeologico:

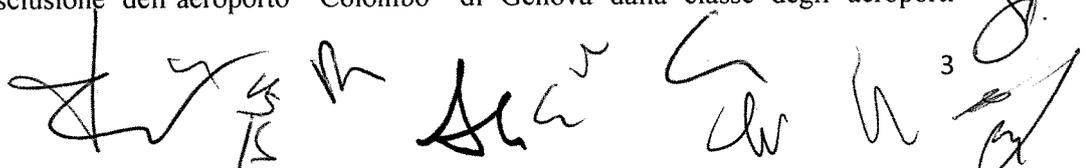
- ad esclusione di alcune Soprintendenze che hanno rilevato come il PNA non interessi i territori di competenza, è stato sottolineato come il parere sarà subordinato all'esito delle procedure previste dalla normativa vigente in materia di **archeologia preventiva**. Oltre infatti ad una serie di casi specifici (Bologna, Trieste, Milano, Bergamo, Torino, Alghero, Olbia, Cagliari, Venezia), la realizzazione di nuove opere può portare a scoperte archeologiche con le relative problematiche di tutela, conservazione e valorizzazione, al momento non valutabili;
- si sottolinea la necessità di prendere in considerazione tutti i dati reperibili tramite lo spoglio delle numerose banche dati archeologiche disponibili presso gli archivi delle Soprintendenze di settore;
- si chiede, sulla base della Convenzione europea per la protezione del patrimonio archeologico del 1992, che nei bandi per l'ammissibilità a finanziamento dei progetti sia sempre previsto il parere delle Soprintendenze territoriali, che provvederanno ad attivare tutte le opportune forme di tutela archeologica preventive.

• Tutela del paesaggio:

- nell'elenco dei SCA a cui andrà notificato l'avvio della consultazione pubblica in VAS del PNA, oltre alla Direzione generale, andranno inseriti gli uffici territoriali del MIBACT e le omologhe strutture del Paesaggio e Beni culturali della Regione Siciliana, della Regione Valle d'Aosta, delle Province Autonome di Trento e Bolzano;
- ai fini delle analisi e valutazioni di coerenza interna ed esterna del PNA e per la verifica delle eventuali interferenze di azioni, misure o interventi strutturali previsti dal Piano con il patrimonio culturale si consiglia di avvalersi delle banche dati e dei sistemi informativi territoriali del MIBACT elencati nel parere dello stesso;
- per una corretta considerazione di tutti i possibili effetti derivanti dalla attuazione del PNA si dovrà tenere conto del rispetto, oltre che delle norme prescrittive dei singoli piani paesaggisti regionali, anche delle norme di tutela di cui al d. lgs. n. 42/2004, artt. 7 bis, 10, 11, 45-47, 94, 134, 136, 142, 143 e 152;
- il piano di monitoraggio dovrà essere adeguatamente strutturato ed esplicitato e dovrà prevedere tempi, periodicità e modalità per un'adeguata attività di reporting degli esiti (si propone la periodicità annuale). Andranno considerati anche specifici indicatori per il paesaggio e i beni culturali, a seconda delle tipologie dei singoli vincoli;
- quanto al rapporto del PNA con altri strumenti di pianificazione e all'analisi di coerenza interna ed esterna del PNA, in relazione a sé stesso e alla pianificazione territoriale multilivello, il RA dovrà contenere i dovuti approfondimenti anche rispetto alla coerenza con i contenuti pianificatori e le norme di tutela del piano paesaggistico regionale, che è uno strumento sovraordinato. Andranno inoltre considerati i Piani di gestione dei siti UNESCO.

2. **Regione Liguria Settore Infrastrutture** in data 20/10/2016

- a. la Regione Liguria ha, a livello tecnico e politico per l'intero iter approvativo del DPR, criticato fondatamente il Sistema classificatorio proposto, la definizione dei macrobacini di traffico e l'esclusione dell'aeroporto "Colombo" di Genova dalla classe degli aeroporti strategici;



- b. dal punto di vista metodologico lo strumento proposto, per quanto strutturato ed internamente coerente, risente della sperimentaltà e della portata del PNA quale atto di indirizzo che non declina puntualmente, nè inserisce in un cronoprogramma puntuale, gli interventi di Piano. Da qui l'impossibilità di intendere gli ambiti tematici interessati dalle azioni di Piano quali bersagli di impatto. La valutazione dell'opzione zero appare accademica invece che sostanziale. Il Sistema degli obiettivi e delle azioni descrive in modo efficace il PNA ed è efficace il modello di rappresentazione della portata dell'informazione per singolo scalo, anche con riferimento all'ambito di Genova.

3. ARPAL:

- a. Percorso metodologico: nel RA sarebbe opportuno migliorare i contenuti per rendere più efficace il contributo dei SCA consultati e dare indicazioni delle risorse finanziarie coinvolte nel PNA;
- b. Informazioni generali sul pna: è assente il documento di Piano;
- c. Inquadramento normativo e pianificatorio: fra i documenti di riferimento a livello locale si segnala il Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Genova: <http://www.comune.genova.it/servizi/puc>;
- d. Identificazione degli aspetti ambientali interessati: nel RA occorre approfondire altri eventuali aspetti ambientali quali condizioni di criticità e/o particolari emergenze ambientali presenti di cui occorre tenere conto in fase di valutazione;
- e. Obiettivi ambientali specifici: 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;
- f. Impostazione dell'analisi delle alternative: l'analisi è assente. Nel RP è argomentata la futura non individuazione delle alternative di piano e non è presa in considerazione l'alternativa zero, che generalmente si individua quale "scenario previsionale di riferimento";
- g. Sistema di monitoraggio: nel RA sarebbe opportuno dare indicazioni sulle risorse finanziarie coinvolte in questa fase della VAS.

4. Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria:

- a. Nel RA dovranno essere adeguatamente descritti e valutati gli elementi specifici relativi al patrimonio culturale ligure, quali le aree di rilevanza paesaggistica, le aree sottoposte a dichiarazione di notevole interesse pubblico che insistono sul territorio regionale, le aree sottoposte a tutela ex lege ai sensi dell'art. 142 del d. lgs. N. 42/2004, i siti UNBSCO, i centri storici, le aree archeologiche, i beni culturali diffusi sul territorio, le zone umide, il tratto dell'alta Via Ligure ed il Sistema dei Forti liguri.

5. Città Metropolitana di Genova:

- a. Si condivide l'impostazione metodologica complessiva;
- b. Si propone di integrare l'elenco dei SCA da consultare con le Città metropolitane nazionali;
- c. Si suggerisce di verificare l'adeguatezza della stima che prefigura lo sviluppo del traffico aereo;
- d. Si raccomanda l'approfondimento di alcuni profili ambientali (tra cui rumore, qualità dell'aria, sicurezza e vincoli urbanistici) che per lo scalo aeroportuale di Genova risultano peculiari in quanto l'infrastruttura è collocata all'interno di un'area urbana, integrando in tal senso i temi già richiamati nella "*Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti*";
- e. Si rileva che all'aeroporto di Genova viene assegnato un ruolo decisamente riduttivo nell'assetto complessivo delineato dal Piano, che non si ritiene di poter condividere.

6. Ente parco regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli

i. Aeroporto di Pisa

- 1. Si rinvia alle indicazioni fornite alla Regione Toscana all'interno della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA del Master Plan 2014-2018 dell'aeroporto internazionale G. Galilei di Pisa con riferimento al SIC Selva Pisana e alla relative VInCA.

7. Arpa Valle d'Aosta

- i. Al punto 1.2 del RPA sull'inquadramento normativo del processo di VAS occorre aggiungere il riferimento alla legge della Regione Val d'Aosta n. 13/2015 di attuazione di varie direttive, tra cui quella sulla VIA.

8. Arpa Lombardia

9. Autorità di bacino fiume Isonzo e Tagliamento

- i. Coerenza esterna: occorre tenere in considerazione i seguenti piani:
 1. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta e Bacchiglione – PAI (www.adbve.it);
 2. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza – PAIL (www.adbve.it);
 3. Aggiornamento del Piano di gestione delle acque del Distretto idrografico delle Alpi orientali – PdG (www.alpiorientali.it);
 4. Piano di gestione del rischio di alluvioni del Distretto idrografico delle Alpi orientali – PGRA (www.alpiorientali.it);
- ii. Valutazione degli effetti ambientali: il PdG rappresenta un fondamentale riferimento per valutare effetti ed impatti del PNA, in particolare sulle componenti "idrosfera" e "biodiversità".
- iii. Il PGRA ha individuate le mappe di allagabilità e di rischio di alluvioni e le conseguenti misure di mitigazione al fine di ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per salute umana, ambiente, patrimonio culturale e attività economiche.

10. Arpa Friuli Venezia Giulia

- i. Si raccomanda di prevedere un capitolo dedicato agli esiti della fase preliminare (*scoping*) con la sintesi delle osservazioni pervenute dai vari soggetti consultati e la descrizione della modalità con cui tali osservazioni sono state prese in considerazione;
- ii. Per quanto attiene alle Azioni di Piano si ritiene opportuno che le stesse vengano descritte in modo tale da comprendere quali tra esse sono previsioni di nuovo inserimento da parte del PNA e quali invece consistono nel recepimento ed attualizzazione di progettualità o pianificazioni pregresse, e in taluni casi probabilmente già in itinere;
- iii. Si ritiene opportuno che il R.A. dettagli, a seconda delle Azioni Operative previste per i singoli scali, quali siano gli effetti negativi potenziali attraverso una metodica chiara e riproducibile, illustrando i ragionamenti ad origine delle valutazioni effettuate in modo tale che gli stessi risultino ripercorribili da parte dei soggetti competenti e del pubblico interessato durante la consultazione. Si esprime analoga considerazione per quanto riguarda inoltre l'analisi di coerenza, per la quale è opportuno che oltre all'approccio in forma matriciale venga fornita una breve descrizione a supporto dello stesso e dei livelli di coerenza individuate;
- iv. A valle dell'analisi degli effetti, per ogni effetto negativo significativo individuato, che non possa essere completamente eliminato, è necessario descrivere come questo possa essere mitigato o quali possano essere le compensazioni ambientali più opportune. Vista la scala nazionale del Piano in oggetto, parrebbe utile fossero indicate delle macrocategorie di mitigazioni e compensazioni a seconda dell'effetto ambientale negativo prospettato, che andranno poi applicate nelle fasi progettuali susseguenti. La corretta realizzazione e l'efficacia delle misure di mitigazione e delle compensazioni deve essere monitorata nel tempo tramite opportuni indicatori, qualitativi e quantitativi, descritti nel piano di monitoraggio di VAS;
- v. Il monitoraggio, oltre ad assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PNA, serve anche per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati. Di conseguenza le misure per il monitoraggio dovrebbero comprendere:
 1. gli indicatori (di contesto, di contributo del Piano alla variazione del contesto e di processo) associati con gli obiettivi e le azioni previste dal Piano. Nella scelta degli indicatori si raccomanda di valutare la capacità di restituire l'efficacia delle azioni. Per ciascun indicatore, sarebbe opportuno specificare valori *baseline* o di partenza e valori obiettivo o *target* da raggiungere (anche qualitativi);
 2. il controllo periodico di efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione intrapresi;

3. le modalità e le cadenze temporali del monitoraggio;
4. i criteri su cui basarsi per l'adozione di eventuali misure correttive nel caso di verificarsi d'impatti negativi imprevisti;
5. l'individuazione delle responsabilità del monitoraggio e della circolazione dei dati;
6. la sussistenza delle risorse (umane, strumentali, finanziarie) adeguate a garantire la realizzazione e la gestione del monitoraggio;
7. eventuali rapporti collaborativi con gli Enti detentori dei dati;
8. produzione di reports periodici che presentino informazioni e considerazioni basate sui dati raccolti durante il monitoraggio.

11. Parco nazionale arcipelago toscano

- i. La vicinanza di SIC e ZPS richiede l'elaborazione di uno specifico studio.

12. Regione Siciliana

- i. Non si esprime nel merito in quanto il Piano contempla siti aeroportuali già esistenti.

13. Città di Fiumicino in data 01/06/2016:

- a. Il RA deve trovare fondamento nel "*Piano d'Azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza in Europa*" approvato dal Parlamento europeo, che si pone l'obiettivo di perseguire l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture aeroportuali prima di procedere ad ampliamenti e di realizzare nuove infrastrutture che, per l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, comporterebbero la trasformazione di aree incluse nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, in palese contrasto con le finalità istitutive della stessa;
- b. si ritiene necessario valutare tutte le possibili ripercussioni sulle matrici ambientali e sulla salute dell'uomo legate all'attuazione degli indirizzi/previsioni del PNA ed al preventivato aumento del flusso di traffico sulle aree di riserva esterne al sedime aeroportuale ed immediatamente prossime allo stesso.

14. Comune di Milano

- i. Secondo quanto riportato nel RPA, la proposta di PNA muove dalla domanda di mobilità aerea, considerandola esclusivamente in termini di dato di contesto rispetto al quale elaborare i propri obiettivi ed azioni e non come parte dell'ambito di competenza del Piano. Il PNA è quindi dedicato alla sola pianificazione di come dare risposta alla domanda stessa attraverso l'organizzazione complessiva della rete aeroportuale. Viene inoltre rimarcata la natura prestazionale della proposta di PNA, che definisce solo regole organizzative della rete aeroportuale, senza esplicitare le specifiche soluzioni possibili per l'attuazione delle scelte pianificatorie. Tale visione non pare pienamente condivisibile, in quanto l'implementazione delle proposte del PNA, sia su temi strategici (criteri di selezione per la definizione dell'elenco degli aeroporti di interesse nazionale per il bacino di Nord Ovest), sia su temi operativi (ampliamento del terminal passeggeri e cargo) potrebbero costituire di per sè fattori di scelta ed elementi discriminanti e condizionanti nell'ambito della concorrenzialità dei sistemi di trasporto ed incidere sulle pressioni ambientali anche di area vasta (sul Sistema di Milano l'area compresa tra Milano-Malpensa e Milano-Bergamo), i cui effetti ambientali non sarebbero previsti e valutati in modo complessivo.

15. Comune di Genova

- i. Il RPA non è finalizzato alla stima degli effetti nel territorio quanto a definire l'entità degli studi da effettuare in funzione del rapporto azione-effetto.

16. Comune di Grassobbio

- i. Il Comune richiede per l'aeroporto di Orio al Serio:
 1. Valutazione della sostenibilità ambientale dell'attuale realtà prima di ipotizzare nuovi sviluppi;
 2. Zonizzazione Acustica comprensiva di VAS riferita all'attuale configurazione;
 3. Eliminazione dei voli nella fascia notturna;
 4. Prosecuzione dello studio epidemiologico;
 5. Mitigazioni ambientali globali e puntuali sui singoli edifici;
 6. Compensazioni ai Comuni per i disagi subiti dalle popolazioni.

17. Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia:

- a. Per quanto riguarda la VInCA, nel RPA non vengono individuati i seguenti siti della Rete Natura 2000 rispetto ai quali è necessaria una dettagliata informazione e analisi degli impatti ambientali, trattandosi di siti distanti rispettivamente circa 2 Km, 2 Km, 4 km e 6 km:
 - i. ZSC Carso triestino e goriziano,
 - ii. ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia,
 - iii. Cavana di Monfalcone,
 - iv. Foce dell'Isonzo – Isola della Cona.

18. Regione Autonoma Sardegna:

- a. con riferimento ai requisiti necessari per la classificazione degli aeroporti come di interesse nazionale, non appare chiaro quale ruolo abbia l'insularità territoriale nei criteri di verifica;
- b. si ritiene opportuno, pertanto, un approfondimento circa gli interventi previsti negli scali regionali. Con riferimento alle tabelle relative agli scali ubicati nella Regione Sardegna, riportate alle pagine 112 e 113 del RPA, relativamente allo scalo di Alghero sono indicati unicamente interventi sul sottosistema terminal passeggeri e sul sottosistema mobilità interna, mentre risulta attualmente in corso un procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativamente ad un intervento sul sottosistema parcheggi e dalla stessa documentazione risulta imminente la presentazione dell'istanza di VIA relativa al master plan aeroportuale, il quale, verosimilmente, conterrà ulteriori interventi complessi su vari sottosistemi;
- c. nella tabella riportata a pag. 128 del RPA, nella quale sono riportate informazioni inerenti alle interferenze con aree appartenenti alla Rete Natura 2000, con riferimento all'aeroporto di Olbia si segnala che nel range di distanza 0-6 km dall'aeroporto è presente la ZPS ITB013019 - Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro, mentre nel range di distanza 6-10 Km è presente il SIC 1T8010010 - Isole Tavolara, Molaro e Molarotto. Le stesse informazioni dovrebbero essere inserite nell'Appendice II dello stesso documento (pag. 147);
- d. con riferimento all'aeroporto di Cagliari si segnala che nel range di distanza 0-6 Km sono presenti il SIC 1T8040023 - Stagno di Cagliari, Saline di Macchaareddu, Laguna di Santa Gilla e la ZPS 1T8044003 - Stagno di Cagliari, mentre nel range di distanza 6-10 km sono presenti il SIC 1T8040022 - Stagno di Molentargius e territori limitrofi e la ZPS 1T8044002 - Saline di Molentargius;
- e. con riferimento all'aeroporto di Alghero si segnala che nel range di distanza 0-6 km sono presenti il SIC 1T8010042 - Capo Caccia con le Isole Foradada e Piana e la ZPS ITB013044- Capo Caccia;
- f. con riferimento all'analisi di coerenza esterna, finalizzata a valutare la coerenza del Piano oggetto di Valutazione con il quadro pianificatorio vigente, si raccomanda di includere il Piano Paesaggistico Regionale della Regione Sardegna ed il Piano di gestione del Rischio Alluvioni.

19. Provincia Autonoma di Trento:

- a. Si chiede di specificare in maniera più rigorosa l'ambito geografico di riferimento del PNA e l'ambito di influenza territoriale all'interno del quale possono manifestarsi gli effetti ambientali del PNA, in modo da chiarire se gli aeroporti interessati dalle azioni di piano siano circoscritti agli scali citati dalla tabella 4-6, appartenenti alla rete aeroportuale nazionale, o se comprendano anche altri aeroporti aperti al traffico commerciale;
- b. Il PNA esamina lo stato di consistenza delle reti infrastrutturali esistenti e programmate, correlate al Sistema aeroportuale e finalizzate alla sua accessibilità. Al riguardo è opportuno che l'analisi degli effetti generati dalle azioni del PNA sulle componenti ambientali esamini anche un'eventuale ricaduta sui flussi di traffico insistenti sugli assi stradali e autostradali di collegamento con gli scali, in funzione degli scenari prospettati;
- c. Quanto all'inquadramento normative del processo di VAS, si ritiene opportuno citare, relativamente alla Provincia di Trento, la L.P. n. 10/2004 sulla VAS, la L. P. n. 15/2015 sul governo del territorio e la L. P. n. 19/2013 sulla VIA.

20. Regione Lombardia:

- a. La Regione Lombardia ha reso un articolato parere, al cui testo si rinvia, che riporta sui diversi aspetti trattati dal RPA i contributi forniti, nell'ambito della competenza di ciascun soggetto, dai componenti del Nucleo Tecnico Regionale per la VAS (Struttura, fondamenti, strategie del

territorio e VAS, DG Ambiente energia e sviluppo sostenibile, DG Territorio urbanistica e difesa del suolo, DG Infrastrutture e mobilità), da ARPA Lombardia (per rumore, risorse naturali e qualità dell'aria) e da altri soggetti consultati (Autorità di Bacino del Fiume Po – Parma, ATS Bergamo, ATS Brescia, ATS Brianza, ATS Milano Città metropolitana, Consorzio delle Bonifiche burana, Parco Lombardo della Valle del Ticino, Parco Regionale Agricolo Sud Milano, Comune di Sartirana Lomellina, Province di Brescia, Sondrio e Varese).

21. Regione Emilia Romagna:

- a. Si ritiene necessario che:
 - i. sia esplicitata la scelta delle previsioni del PNA alla luce di alternative di piano;
 - ii. siano definiti criteri di sostenibilità ambientale, come ad esempio un efficace collegamento con la rete ferroviaria, da affiancare ai fattori economici sociali, per la definizione delle scelte del piano;
 - iii. sia valutata la coerenza tra le previsioni del PNA e gli obiettivi ambientali definiti a livello europeo e nazionale;
 - iv. siano valutati gli effetti ambientali attesi dalla realizzazione del piano;
 - v. sia effettuata la valutazione d'incidenza;
 - vi. sia predisposto il piano di monitoraggio degli effetti ambientali delle scelte del PNA, 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;
 - vii. siano individuate le misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi;
 - viii. sia redatta la sintesi non tecnica con particolare cura, data la complessità del tema;
 - ix. il RA dovrà tenere in considerazione i contenuti del “Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2023 dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna”.

22. Autorità di Bacino del Fiume Tevere:

- a. La pianificazione di bacino/distretto ritenuta significativa è il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, il Piano di bacino del Fiume Tevere – Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS 5) e relativa Variante, Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale.
- b. Ai fini della redazione del RA sono state formulate osservazioni inerenti a:
 - i. Verifica di coerenza esterna;
 - ii. Caratteristiche ambientali che potrebbero essere interessate dal PNA;
 - iii. Obiettivi di protezione ambientale;
 - iv. Verifica degli impatti del Piano sull'idrosfera;
 - v. Introduzione dell'obbligo di riduzione delle superfici impermeabili;
 - vi. Piano di monitoraggio (indicatori di stato dell'ambiente).

23. ARPA Calabria:

- a. Il RA deve contenere:
 - i. la definizione degli strumenti per la registrazione, la consultazione e la condivisione delle informazioni generate durante il processo di monitoraggio;
 - ii. un modello di governance per le attività di monitoraggio sulle principali componenti ambientali che preveda i costi (in aggiunta a tempi, modi e responsabilità) necessari per garantire l'interazione tra VAS e Piano durante tutto il ciclo di vita del secondo.
- b. Il RA deve inoltre tenere conto dei risultati dello studio naturalistico-ambientale e di monitoraggio sulla presenza dell'avifauna in prossimità dell'aeroporto di Lamezia Terme.

24. ARTA Abruzzo:

- a. Nel RA:
 - i. All'interno dell'analisi di coerenza può essere meglio esplicitato il legame tra “obiettivi strategici di sostenibilità ambientale” e “azioni strategiche”;
 - ii. Nell'analisi di coerenza esterna è opportuno tenere conto degli strumenti di pianificazione pertinenti relativi al territorio della Regione Abruzzo;
 - iii. Il Piano di monitoraggio deve essere strutturato in modo da affrontare tutti gli aspetti: indicatori, frequenza di rilevazione, fonti e modalità di calcolo, durata (eventualmente

differenziata per i singoli indicatori e prevedendo ampiezze di variazione dei valori degli indicatori al di sotto delle quali si può variare le frequenze di rilevazione), modalità di pubblicazione e comunicazione dei report.

25. Comune di Elmas

- a. Segnala:
 - i. la criticità derivante dalla classificazione della portata dell'informazione da acquisire per lo scalo di Cagliari come "molto bassa";
 - ii. che il RPA omette di valutare le interferenze dello scalo di Cagliari con la Laguna di Santa Gilla (tratto di Ramsar);
 - iii. che il RPA non tiene conto delle azioni previste da un Master Plan per il quale è in corso una procedura di approvazione.

26. Comune di Pisa

- a. Diversamente da quanto afferma il RPA, ritiene che il PNA possa influenzare la domanda di trasporto;
- b. Segnala
 - i. la esiguità del sistema informativo per i singoli siti;
 - ii. l'inversione dell'ordine di successione tra VIA e VAS degli aeroporti;
 - iii. la presenza del SIC-ZPS Selva Pisana nel Comune di Pisa.

27. Comune di Rimini

- a. Si chiede che nel RA siano valutati anche gli effetti sull'ambiente derivanti dall'esistenza degli scali per i quali non sono previste azioni, come l'aeroporto di Rimini.

28. Autorità di Bacino del Fiume Po:

- a. Il RA deve tenere conto degli strumenti di pianificazione predisposti dall'Autorità di bacino:
 - i. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico;
 - ii. Piano di gestione del rischio di alluvioni, Piano di gestione delle acque.

29. Autorità di Bacino del Fiume Arno:

- a. Il RA deve tenere conto degli studi e degli strumenti di pianificazione predisposti dall'Autorità di bacino ed in particolare
 - i. del Piano di gestione del rischio di alluvioni e
 - ii. del Piano di gestione delle acque dell'Appennino settentrionale.

30. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione generale per lo sviluppo sostenibile, per il danno ambientale e per i rapporti con l'Unione europea e gli organismi internazionali:

- a. Il RA nell'analisi di coerenza esterna deve fare riferimento alle previsioni contenute nei Programmi Operativi Nazionali ed in particolare nei seguenti:
 - i. PON Infrastrutture e reti 2014-2020;
 - ii. PON Città Metropolitane 2014-2020;
 - iii. Programmi Operativi Regionali che intervengono sulle residue aree tematiche non trattate dal PON METRO (per le competenze regionali in tema di trasporti).

2. Caso EU Pilot 6876/14/ENVI:

- Con nota del 22.4.2016 (n. prot. 0001468/CTVA del 26.4.2016) la DVA
 - ha comunicato alla CTVA
 - che con nota prot. DVA-2016-10022 del 14/04/2016 sono state acquisite, per il tramite della Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM) – Dipartimento per le Politiche Europee (DPE), le seguenti domande complementari formulate dalla Commissione europea per il caso EU Pilot 6876/14/ENVI che riguardano, oltre alla VIA del Master Plan dell'aeroporto "G. B. Pastine" di Ciampino (ID_VIP 3276), anche la presente procedura:
 - "..... Con riferimento infine al Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA), per cui la procedura di VAS risulta tuttora in corso, sembrerebbe che il PNA

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

prenda in considerazione e valuti la compatibilità ambientale solo degli interventi proposti per lo sviluppo di ogni singolo scalo del Piano, considerando solo gli apporti differenziali rispetto alla situazione attuale,

8. La Commissione vuole pertanto capire in che modo il richiamato Piano prende in considerazione la situazione odierna per ogni singolo scalo inserito nel PNA, e quindi il grado di inquinamento ambientale attuale e la pericolosità prodotta attualmente dalle attività già presenti negli scali.

9. In che modo il richiamato Piano valuta la principale causa di inquinamento aeroportuale, derivante dalle emissioni nocive dovute ai gas di scarico dei motori dei velivoli e dall'inquinamento acustico.

10. Se per uno scalo non sono previsti interventi operativi, ma esso presenti già ora una situazione fortemente critica per l'inquinamento ambientale, quali sono le ragioni per cui il PNA non valuta anche questo scalo?

11. Quali sono le ragioni per cui il PNA non valuta le interferenze dello scalo con le aree di pregio, che rientrino entro un intorno aeroportuale di 10 km?"

- che, dati i tempi ristretti per la risposta alla Commissione europea indicate dalla PCM, la stessa DVA, con nota prot. n. DVA-2016-0010959 del 22/04/2016, per il tramite dell'Ufficio legislativo, ha provveduto a fornire le seguenti indicazioni di carattere generale su come si terrà conto delle domande complementari della CE nell'ambito delle procedure in corso:

- *"In merito alla procedura di Valutazione ambientale Strategica del Piano Nazionale degli Aeroporti si comunica che è tuttora in corso la fase di "scoping" per la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale; si ritiene pertanto opportuno attendere la conclusione di tale fase per conoscere i contenuti definitivi che dovranno essere sviluppati nella successiva fase di presentazione, da parte del Proponente, della proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale".*

- ha chiesto alla CTVA di considerare, durante le attività istruttorie di entrambe le procedure e nella formulazione dei relativi pareri, sia le domande complementari della Commissione europea che la risposta formulate dalla Direzione del 22/04/2016
- con nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee (prot. DPE 0001204 P-4.22.17.4.5 del 03/02/2017; prot. DVA 0002577 del 06/02/2017) è stato comunicato che in data 30 gennaio 2017 il servizio competente della Commissione europea ha deciso di archiviare il caso EU Pilot sopra citato.

3. L'ART. 698 COD. NAV. E IL DPR N. 201 DEL 17.9.2015 Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione

Il RPA a p. 42 afferma quanto segue:

- I. *"Si precisa che, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale avviene mediante l'emanazione di un Decreto del Presidente della Repubblica, che al momento, è in fase di perfezionamento. L'individuazione di cui sopra, secondo quanto disposto dal citato articolo, è stata condivisa mediante l'approvazione dell'elenco di detti aeroporti nell'ambito della Conferenza Stato- Regioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che si è completata il 19 Febbraio 2015. A tale riguardo, si evidenzia che quanto riportato nel seguito del presente rapporto in merito alle scelte della proposta di Piano tiene conto di quanto sopra detto relativamente all'iter procedurale di definizione di detta lista e di quanto riportato nel Piano stesso";*

L'art. 698 del codice della navigazione, rubricato "Aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse nazionale", prevede quanto segue:

"Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla

data di assegnazione, 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. Con il medesimo procedimento si provvede alle modifiche del suddetto decreto del Presidente della Repubblica”.

Il DPR indicato dal RPA come in fase di perfezionamento e previsto dall'art. 698 cod. nav. è divenuto il DPR n. 201 del 17.9.2015 *Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione*, in vigore dal 2.1.2016, il cui unico art. 1 prevede quanto segue:

“Art. 1 Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

1. In applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del codice della navigazione, sono individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico individuati nella rete territoriale nazionale, come di seguito specificati e nel rispetto delle condizioni di cui ai commi 4, 5 e 6;

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli, Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone
Sicilia Orientale	Catania, Comiso
Sicilia Occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero

2. Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai criteri stabiliti dall'articolo 698 del codice della navigazione, i seguenti scali:

Bacini di traffico	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Torino
Nord Est	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa/Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino
Campania	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari
Calabria	Lamezia Terme
Sicilia Orientale	Catania
Sicilia Occidentale	Palermo
Sardegna	Cagliari

3. Nell'ambito degli aeroporti di cui al comma 2, rivestono il ruolo di **gate intercontinentali**, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali, i seguenti aeroporti:

- a) Roma Fiumicino, **primario hub nazionale**;
- b) Milano Malpensa;
- c) Venezia.

4. Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica individuati dal presente decreto, rispettano le seguenti condizioni:

- a) l'aeroporto e' in grado di esercitare un **ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al Sistema aeroportuale di bacino da incentivare**;

b) l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un **piano industriale**, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'**equilibrio economico-finanziario** anche tendenziale e di adeguati indici di **solvibilità patrimoniale**, almeno su un triennio.

5. L'aeroporto di **Torino** è considerato di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.

6. Gli aeroporti di **Pisa/Firenze** sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.

7. Le condizioni di cui al comma 4 e le procedure di cui al comma 8 non si applicano, altresì, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture competenti delle amministrazioni di cui al comma 8.

8. I gestori degli aeroporti di interesse nazionale, individuati ai sensi del presente decreto, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, ove risulti dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mancanza del possesso delle condizioni di cui al comma 4, devono presentare, nel termine di **tre mesi da tali verifiche**, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

9. In sede di prima applicazione del presente decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale di cui al comma 1, possono presentare, **entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto**, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni di cui al comma 4 o al comma 7. Gli aeroporti così individuati sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale in conformità della procedura prevista dall'articolo 698 del codice della navigazione, previa verifica della sussistenza di tali condizioni.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifica la realizzazione e il mantenimento delle condizioni di cui ai commi 4 ovvero 7, anche ai fini della revisione, con il medesimo procedimento di cui all'articolo 698 del codice della navigazione, della rete d'interesse nazionale, vagliando, in caso di mancata realizzazione, se la stessa è dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori. In assenza di tali cause, gli aeroporti cessano di essere di interesse nazionale.

11. Gli aeroporti di **interesse regionale o locale** appartenenti al **demanio aeronautico civile statale** e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, individuati, in base all'articolo 698 del codice della navigazione, dal presente decreto, sono **trasferiti alle Regioni**, ai sensi degli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85. Per le Regioni a statuto speciale le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Con i provvedimenti di trasferimento è disciplinato altresì il regime finanziario dei servizi.

12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto nel presente decreto, promuovendo, a tal fine, le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti in ordine agli interventi di comune interesse.

13. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti favorisce ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti, al fine di conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini, nonché di consentire alle stesse, in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto".

Dal disposto del DPR n. 201/2015 sopra riportato si ricava quindi in sintesi che:

- nell'ambito della rete territoriale nazionale degli aeroporti, suddivisa in dieci bacini di traffico, il DPR individua i 38 "aeroporti di interesse nazionale" e, tra di essi, gli 11 "aeroporti di particolare rilevanza strategica" (fissando specifiche condizioni di appartenenza per gli aeroporti di Torino e Pisa/Firenze) e, tra questi ultimi, i 3 "gate intercontinentali";
- gli aeroporti di interesse nazionale sono distinti dagli aeroporti di *interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale, trasferiti alle Regioni*;
- gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica e di quelli che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate (qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità), devono rispettare le seguenti condizioni:

- a) esercizio all'interno del bacino di un ruolo definito, con specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione che risulti funzionale al Sistema aeroportuale di bacino da incentivare e
- b) dimostrazione, tramite un piano industriale corredato da un piano economico-finanziario, del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio;
- sulla permanenza dei requisiti richiesti agli aeroporti di interesse nazionale vigila il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - MIT, avvalendosi dell'ENAC;
- fino al 1.1.2017 i gestori degli aeroporti non inseriti dal DPR tra gli scali di interesse nazionale potevano presentare al MIT richiesta per vedersi riconosciuta tale qualifica, producendo documentazione dimostrativa del rispetto delle condizioni sopra indicate.

Da quanto sopra esposto risulta pertanto che, l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale compiuta dal DPR n. 201 del 17.9.2015 *Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione*, ed ancora prima dall'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi richiamato nelle premesse dal predetto DPR e mai inviato alla scrivente, è avvenuta senza espletare una procedura di VAS e comunque tenendo conto esclusivamente di criteri (dimensioni e tipologia del traffico, ubicazione territoriale, ruolo strategico e quanto previsto nei progetti europei TEN) che non sono di carattere ambientale.

Tale assetto del Sistema aeroportuale italiano è stato posto alla base della proposta di Piano, allo stato peraltro non ancora nota, e del RPA oggetto della presente procedura di VAS.

Al riguardo si rileva che il Piano, che ai sensi degli artt. da 12 a 18 del d. lgs. n. 152/2006 deve necessariamente essere elaborato anche sulla base di considerazioni di carattere ambientale, potrà prevedere al momento della sua approvazione soluzioni diverse da quelle contenute nel DPR n. 201/2015, se ambientalmente più sostenibili. Spetterà poi alle Autorità competenti ogni valutazione sull'opportunità di modificare conseguentemente anche il citato DPR.

Si rileva che proprio dal recepimento nel PNA di quanto disposto dal DPR n. 201/2015 derivano le anomalie della presente procedura consistenti:

- nell'avvio dell'attività di pianificazione prima dell'apertura della procedura di VAS e
- negli scostamenti della metodologia di lavoro esposta dal RPA rispetto a quanto previsto dagli artt. 6 e da 11 a 18 del d. lgs. n. 152/2006, come meglio specificato nel prosieguo del presente parere.

4. La proposta di PNA

ENAC non ha prodotto nella presente procedura una proposta di PNA. Dal RPA è possibile ricavare che la proposta di PNA definisce la programmazione dell'offerta trasportistica aerea a livello nazionale prendendo in considerazione la rete aeroportuale adatta a rispondere alla domanda di trasporto aereo generata ed attratta dall'Italia e le relazioni con le altre modalità di trasporto.

5. Il Rapporto Preliminare Ambientale - RPA

Il Rapporto preliminare ambientale (in seguito RPA) è articolato come segue:

1. **Oggetto e finalità del Rapporto Preliminare Ambientale** (Premessa, Inquadramento normativo del Processo di VAS, La VAS del PNA, Descrizione del processo di partecipazione e soggetti da coinvolgere)
2. **Metodologia di lavoro** (Inquadramento, L'articolazione del processo di sviluppo del RPA, Le fasi del processo)
3. **Fase A – L'attività pianificatoria in atto ed i suoi presupposti** (Gli elementi di cornice, Gli obiettivi di **sostenibilità** ambientale, L'ambito tematico oggetto della proposta di Piano, Gli elementi essenziali della Proposta di Piano, Il tema delle alternative)

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

4. **Fase B – Elementi strutturanti per il processo di VAS** (Obiettivi strategici e operativi della Proposta di Piano, Le azioni a valenza strategica, Le azioni a valenza operativa, Identificazione dei sistemi interessati e dei possibili effetti)
5. **Fase C – La portata delle informazioni per il rapporto ambientale** (Premessa, Gli approfondimenti a livello Strategico, Gli approfondimenti a livello Operativo)
6. **Fase D – Metodologia di lavoro per il Rapporto Ambientale** (Struttura e metodologia generale per il Rapporto ambientale, Indirizzi specifici, La declinazione dell’Action Plan all’interno del processo di VAS, Quadro di corrispondenza)
 - **APPENDICE I:** Politiche e principi ambientali presenti nei principali atti e documenti di indirizzo a livello europeo e nazionale
 - **APPENDICE II:** Individuazione Siti Rete Natura 2000 nell’area d’interesse degli aeroporti.

6. Metodologia di lavoro e articolazione del processo di sviluppo del RPA

Il processo di sviluppo del RPA è composto da due macro fasi articolate in quattro fasi:

- **Macro-fase 1**
 - **Fase A Attività pianificatoria in atto e suoi presupposti** (documentazione della proposta di Piano, presupposti, ragionevoli alternative). La fase A risponde alle seguenti finalità:
 - **A1 - Inquadrare la proposta di PNA all’interno della attività pianificatoria in materia di trasporto aereo, nonché nel complesso dei documenti sviluppati a diverso livello istituzionale (comunitario e nazionale) che forniscono indirizzi ed indicazioni a tale riguardo**
 - disposizioni ed indirizzi espressi a livello comunitario (assetto delle reti dei trasporti TEN-T)
 - studio condotto da ENAC (Settembre 2010) relativo alla consistenza e sviluppo della rete aeroportuale italiana, che in tre volumi (*I Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo*, II e III *Atlante degli aeroporti italiani*) ha delineato i quattro seguenti quadri:
 - quadro a valenza conoscitiva concernente l’analisi dei macrobacini e le condizioni attuali degli aeroporti, concretizzatosi nel documento “Atlante degli aeroporti italiani”;
 - quadro a carattere conoscitivo riguardante il sistema normativo di pianificazione e programmazione europeo e nazionale;
 - quadro previsionale relativo alla stima dello sviluppo del trasporto aereo di medio–lungo termine;
 - quadro a valenza programmatica concernente le strategie di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale. □
 - indicazione degli aeroporti di interesse nazionale ad opera del DPR 17 settembre 2015, n. 201 *Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione*, in vigore dal 2.1.2016;
 - attuali volumi di traffico aereo registrati al 2013.
 - **A2 - Illustrare gli indirizzi ambientali per la pianificazione aeroportuale:**
 - “*Policy per la sostenibilità ambientale degli aeroporti*”, concepita da ENAC come documento avente valenza cogente nella redazione dei piani di sviluppo aeroportuale
 - **A3 - Definire l’ambito tematico dello strumento “Piano Nazionale degli Aeroporti”, consistente nella “offerta trasportistica nazionale del settore aereo”, cioè nella rete aeroportuale, intesa come dotazione infrastrutturale che costituisce il supporto del trasporto aereo. La domanda di trasporto aereo o quella relativa ad altri modi di trasporto sono del tutto esclusi dalle competenze della proposta di Piano, e vi rientra soltanto in termini di dato di contesto rispetto al quale questa elabora i propri obiettivi ed azioni (p. 49 RPA).**
 - **A4 - Descrivere gli elementi essenziali della proposta di PNA oggetto del RPA:**
 - **La proposta di PNA ha natura di Piano prestazionale.** Non ha natura prescrittiva (non contiene scelte vincolanti), ma prestazionale (definizione delle

condizioni che regolamentano l'uso, la trasformazione o l'evoluzione dell'ambito tematico pianificato, senza vincolare le specifiche soluzioni atte a dare attuazione alle scelte di Piano). L'efficacia è modulata rispetto a diversi livelli (prescrizioni, direttive, indirizzi), le scelte sono espresse sotto forma di regole prestazionali, prestazioni da soddisfare, risultati da conseguire nell'attuazione del Piano (non sono stabilite soluzioni specifiche). Il PNA è concepito come strumento volto a definire delle regole organizzative della rete aeroportuale, più che a disegnarne l'organizzazione.

- E' un **Piano delle regole, fissa le condizioni che governano la trasformazione o evoluzione** (p. 61 RPA). Modalità di definizione della rete aeroportuale nazionale (regole secondo cui gli aeroporti fanno parte della rete aeroportuale nazionale - RAN) e modalità per procedere alla verifica della rete (processo triennale, vi partecipano le società di gestione, ENAC e MIT).
- **Il traffico aereo di riferimento**
 - Le previsioni aggiornate di crescita del trasporto aereo a livello europeo indicano un possibile raddoppio del traffico, anche se con uno slittamento al 2035, rispetto al 2030, come in precedenza previsto, per l'insieme dei Paesi dell'Unione.
 - Per il periodo 2014-2030, si stima per lo scenario italiano una crescita media annua minimo del 3,3% che dovrebbe raggiungere al 2030 un valore in termini assoluti pari a circa 250 milioni. La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità.
 - Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica; per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.
- **I temi di pianificazione**
 - Il Piano intende fornire uno strumento di governance del settore per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo e per ottimizzare l'offerta trasportistica nazionale, mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto, e di individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili. In particolare il Piano individua le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario:
 - Creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto;
 - Superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minime nell'ambito dello stesso bacino territoriale;
 - Incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali;
 - Promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
 - Focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;

- Razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- Razionalizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.
- Il Piano individua, in coerenza con i nuovi Orientamenti europei in materia di reti TEN-T e con i criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione, gli **aeroporti di interesse nazionale** quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Tale individuazione si fonda su un impianto che, partendo dall'individuazione di **dieci bacini di traffico omogeneo** sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in **aeroporti strategici e di interesse nazionale**. Partendo dalle **aree sovregionali** individuate dallo Schema NUTS-livello 16 (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud, Isole) e successivamente individuando, in ciascuna delle predette aree, **bacini di traffico omogeneo** (con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto strategico), sono stati configurati **10 bacini di traffico: Nord Ovest, Nord Est, Centro Nord, Centro Italia, Campania, Mediterraneo/Adriatico, Calabria, Sicilia orientale, Sicilia occidentale, Sardegna**. Per ciascuno dei bacini individuati è stato identificato un solo aeroporto strategico (con due sole eccezioni motivate) e l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale, ruolo strategico, previsioni progetti europei TEN. Per l'identificazione degli aeroporti strategici di ciascun bacino sono stati presi in considerazione, in primo luogo, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia). Pertanto, laddove nei bacini sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale. Nei casi in cui, invece, nei bacini individuati non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico quello nella comprehensive network con maggiori dati di traffico.
- Una prima eccezione riguarda il bacino Nord-Ovest, per il quale l'identificazione dell'aeroporto di Torino come scalo strategico è condizionata alla realizzazione, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord-Ovest.
- Una seconda eccezione alla regola è quella relativa al bacino del Centro Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due (Bologna e Pisa/Firenze), in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali e a condizione che tra gli scali di Firenze e Pisa si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.
- Tutti gli altri aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale a condizione che (le due condizioni rappresentano azioni di Piano di rango strategico, p. 63, che realizzano in modo univoco l'obiettivo "*incentivare un utilizzo corretto delle risorse pubbliche per politiche orientate alla crescita ed insieme a limitare distorsioni di concorrenza ed il proliferare di scali non redditizi*");

- 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;
- L'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.
- La prima condizione sarà dimostrabile mediante il Piano industriale dal quale risulti, a seguito di un'analisi della potenzialità di mercato in relazione alla posizione territoriale e alla capacità aeroportuale, il disegno di specializzazione e di sistema o rete che l'aeroporto intende realizzare. La seconda condizione sarà dimostrabile mediante il medesimo Piano industriale corredato di un Piano economico-finanziario da cui risulti il raggiungimento anche a tendere, entro un triennio, del predetto equilibrio e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.
- Ad eccezione degli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale, tutti gli aeroporti considerati di interesse nazionale devono soddisfare le suddette due condizioni. La verifica periodica del raggiungimento e del mantenimento delle predette condizioni sarà effettuato dalle competenti strutture ministeriali in collaborazione con l'ENAC.
- Sulla scorta dei criteri anzidetti, la proposta di Piano arriva ad una prima individuazione della rete aeroportuale nazionale, definita in 38 scali come essenziali per la gestione del traffico aereo (passeggeri e cargo) sul territorio nazionale.
- Per il soddisfacimento del previsto aumento della domanda di traffico e al fine di migliorare la qualità dei servizi, il Piano contempla, in particolare:
 - L'individuazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
 - Le priorità degli interventi di potenziamento della rete e dei nodi intermodali di connessione;
- **A5** - Documentare i termini nei quali il tema delle **alternative** si prospetta nel caso della proposta di PNA. Premesso che la rete è gestita dalle società di gestione, soggetti terzi rispetto al Ministero Infrastrutture e Trasporti e da ENAC, che hanno in concessione la gestione dei servizi e la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti (ex l. n. 537/1993).
 - Assunto che, ai sensi del dettato normativo, l'ambito tematico rispetto al quale sviluppare il tema delle alternative è quello delle Azioni di Piano di rango strategico e che, stante l'impianto della proposta di PNA, le relative Azioni strategiche dalle quali in modo più rilevante discendono gli esiti ambientali e territoriali di detta proposta, sono legate agli Obiettivi di Piano da un rapporto di consequenzialità univoca, si può concludere che nel caso in specie non risulta possibile prospettare il tema delle alternative (p. 63).
- **Fase B Elementi strutturanti per il processo di VAS** (contenuti della proposta di Piano che rappresentano gli elementi centrali ai fini dell'individuazione della portata delle informazioni contenute nel RA, obiettivi, azioni, effetti). La preventiva assunzione di alcune scelte metodologiche ha riguardato:
 - Identificazione dei livelli gerarchici nei quali si articolano le scelte della proposta di PNA
 - livello strategico (scelte la cui differente formulazione porterebbe ad esiti pianificatori differenti - invarianti del Piano): scelte di Piano aventi rilevanza sul sistema aeroportuale nel suo complesso fase B
 - livello operativo (scelte conseguenti a quelle di rango strategico, che ne costituiscono dettaglio e specificazione): indicazioni atte a dettagliare le

17

modalità e gli interventi attraverso cui conseguire il disegno strategico nella Fase C

- Definizione della metodologia per l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello **strategico**, operata attraverso le seguenti scelte concettuali:
 - Correlazione degli ambiti tematici al concetto di Sviluppo sostenibile (nelle tre dimensioni di sostenibilità ambientale, economica e sociale)
 - Concepimento degli ambiti tematici interessati dalle Azioni di Piano non in termini di “bersagli di impatto”, quanto invece come quegli aspetti di natura ambientale, territoriale e socio-economica propri dei contesti coinvolti da dette azioni, rispetto ai quali queste inneschino un modello di sviluppo sostenibile. Tale scelta ha le seguenti motivazioni:
 - L'analisi degli effetti a livello strategico deve tragaruardarli rispetto ad un parametri di pari livello, lo Sviluppo sostenibile: le azioni di Piano devono concorrere all'avvio di tale modello di sviluppo. Tra le azioni di rango strategico, quella che più delle altre presenta una valenza territoriale riguarda la selezione degli scali che costituiscono la rete aeroportuale nazionale. Tale azione si concretizza nella individuazione di un totale di 38 aeroporti, articolati su 10 bacini di traffico omogeneo nei quali è stato suddiviso l'intero territorio nazionale. Si tratta di una prima identificazione soggetta a successiva verifica. Gli effetti di detta azione devono essere delineati rispetto ai termini in cui la designazione di uno scalo come facente parte della rete aeroportuale nazionale sia in grado di dare luogo , nel contesto territoriale di riferimento, ad uno sviluppo sostenibile rispetto alle tre dimensioni.
 - Le scelte concettuali sopra indicate hanno condotto alle seguenti scelte operative:
 - si è ritenuto necessario doversi riferire al primo livello di disarticolazione delle dimensioni di sostenibilità, riferendosi a quelli che sono stati identificati come “**Macrosistemi**”;
 - declinazione degli ambiti tematici in funzione delle specificità della proposta di Piano: i Macrosistemi individuati riflettono aspetti peculiari della pianificazione aeroportuale.
 - In sintesi: secondo l'impianto metodologico assunto alla base del RPA, i Macrosistemi costituiscono l'ambito tematico rispetto al quale valutare la sostenibilità ambientale, economica e sociale delle scelte operate dalla proposta di PNA relativamente alla selezione degli aeroporti inseriti nella rete aeroportuale nazionale. In ragione di ciò, i Macrosistemi sono stati definiti in modo da dare conto dei termini in cui le condizioni di ciascuno dei contesti di localizzazione degli scali presenti le precondizioni a fronte delle quali il loro riconoscimento nella rete aeroportuale nazionale possa dare innesco ad un modello di sviluppo sostenibile.
 - Tale operazione ha condotto all'identificazione dei seguenti Macrosistemi, in misura di due per ogni dimensione di Sostenibilità (tab. 4-10 RPA):

Dimensioni di sostenibilità	Macrosistemi
Economica	E1 Sviluppo economico nei settori chiave dell'economia nazionale E2 Utilizzo delle risorse pubbliche
Sociale	S1 Esigenze di mobilità dei cittadini S2 Coesione territoriale
Ambientale	A1 Vulnerabilità ambientale A2 Disponibilità territoriale

- Tale approccio è motivato dalla scelta di strutturare una rete aeroportuale “dal” territorio e non di imporre delle funzioni per perseguire una strategia pianificatoria astratta dalla realtà e dalla effettiva domanda del territorio;
- Definizione della metodologia per l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello operativo. La natura “fisica” delle Azioni di Piano di rango operativo, ossia il loro essere rappresentate da interventi a carattere infrastrutturale o tecnologico, ha indotto a fare riferimento a 10 “Sistemi ambientali”, così come individuati alla lettera f) dell'Allegato VI al d. lgs. n. 152/2006, articolati in 34 fattori sui quali si riflettono gli effetti degli obiettivi e delle azioni di livello operativo contenuti nella proposta di Piano. Si è fatto riferimento alle indicazioni contenute nel citato allegato del Testo Unico, integrandole in funzione delle specificità proprie della tematica della proposta di Piano. Si ritiene che l'analisi di contesto e la valutazione di sostenibilità possa essere costruita in riferimento ai seguenti sistemi ambientali:
 1. Biodiversità
 2. Popolazione
 3. Salute umana
 4. Flora e fauna
 5. Suolo
 6. Idrosfera
 7. Clima e aria
 8. Beni materiali
 9. Patrimonio culturale (architettonico e archeologico)
 10. Paesaggio
- In riferimento a ciascuno dei sistemi ambientali individuati sono quindi stati individuati alcuni fattori ambientali rispetto ai quali si presume possano manifestarsi degli effetti, come indicato di seguito:
 1. Biodiversità (Corridoi ecologici, Equilibri ecosistemici, Stato degli habitat, Qualità ecologica dei corsi d'acqua)
 2. Popolazione (Opportunità lavorative, Svolgimento funzioni produttive, Valore degli immobili, Livello di servizio delle infrastrutture)
 3. Salute umana (Attività umane, Condizioni per la presenza dell'uomo (vivibilità), Clima acustico, Gestione dei rifiuti)
 4. Flora e fauna (Specie protette, Specie faunistiche, Composizione e struttura delle comunità vegetali, Avifauna)
 5. Suolo (Uso del suolo, Risorse naturali)
 6. Idrosfera (Rete idrica superficiale, Acque sotterranee, Qualità delle acque, Uso della risorsa idrica)
 7. Clima e aria (Qualità dell'aria, Condizioni di luminosità, Gas climalteranti)
 8. Beni materiali (Servizi pubblici/ attrezzature a uso pubblico, Aree destinate a funzione pubblica, Aree insediative)
 9. Patrimonio culturale (architettonico e archeologico) (Elementi archeologici e/o monumentali, Elementi storico/culturali)
 10. Paesaggio (Valore paesaggistico, Percezione del paesaggio, Semantica dei luoghi/territori, Vocazione del territorio)
- **Obiettivi strategici e operativi**
 - Gli **obiettivi strategici** sono sintetizzati come segue:
 - OS.01 Soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e migliorare la qualità dei servizi offerti
 - OS.02 Promuovere la coesione territoriale e garantire la continuità territoriale con le isole e con le aree difficilmente raggiungibili con altri modi di trasporto
 - OS.03 Supportare lo sviluppo economico del Paese, segnatamente nei settori del turismo e delle PMI facilitando l'accesso alle diverse aree del Paese ed ai mercati

- *OS.04 Generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente*
- *OS.05 Contenere gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, orientando le azioni di Piano alle sole infrastrutture aeroportuali esistenti*
- *OS.06 Integrare l'evoluzione degli aeroporti con le strategie di sviluppo dei territori*
- *OS.07 Promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e l'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese*
- *OS.08 Promuovere un utilizzo corretto delle risorse pubbliche, muovendo dal principio che gli aeroporti devono perseguire la copertura dei costi di funzionamento e che gli investimenti pubblici devono essere utilizzati per la costruzione e il mantenimento di aeroporti efficienti*
- **Gli Obiettivi di livello operativo** della proposta di PNA sono articolati come segue:
 - *OO.001 Promuovere la costituzione di sistemi e delle reti aeroportuali come strumento per la ottimizzazione della capacità aeronautica ed infrastrutturale, e della gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, nonché per la creazione di sinergie d'insieme*
 - *OO.02 Promuovere la specializzazione di ruolo degli aeroporti e segnatamente di quelli per il trasporto cargo, derivanti dalla valorizzazione delle potenzialità di ciascuno scalo in considerazione delle sue capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, della domanda di traffico e delle possibili funzioni di delocalizzazione rispetto a prevedibili saturazioni dell'aeroporto strategico di bacino e alle possibili cooperazioni con gli altri aeroporti del medesimo bacino o di altri bacini*
 - *OO.03 Costruire un disegno organizzativo della rete aeroportuale nazionale suscettibile di aggiornamento periodico*
 - *OO.04 Garantire livelli di servizio e sicurezza adeguati agli standard europei*
 - *OO.05 Potenziare le infrastrutture aeroportuali esistenti*
 - *OO.06 Razionalizzare ed ottimizzare la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti*
 - *OO.07 Utilizzare la capacità disponibile degli aeroporti esistenti che costituiscono oggi riserva di rete*
 - *OO.08 Assegnare le risorse disponibili in base ad esigenze di priorità strategica e contestualmente a percorsi di risanamento economico-finanziario del settore*
 - *OO.09 Focalizzare gli investimenti in modo efficace sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità degli aeroporti*
 - *OO.10 Razionalizzare la gestione economica aeroportuale*
- **Le azioni di Piano a valenza strategica**, volte al raggiungimento degli obiettivi strategici, possono essere sintetizzate come segue:
 - *AS.01 Organizzazione della rete aeroportuale nazionale secondo un modello basato su sistemi aeroportuali e due livelli di scali*
 - *AS.02 Individuazione dei bacini di traffico omogeneo*
 - *AS.03 Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale*
 - *AS.04 Definizione delle modalità di verifica della individuazione degli aeroporti di interesse nazionale*
 - *AS.05 Inquadramento del processo di revisione della rete aeroportuale nazionale all'interno del ciclo del bilancio dello Stato*
 - *AS.06 Semplificazione della procedura di revisione degli aeroporti di interesse nazionale*

- AS.07 *Promozione di azioni incentivanti la costituzione di reti aeroportuali*
 - AS.08 *Definizione del corretto dimensionamento dei servizi aeroportuali e dei costi standard, nell'ottica dell'efficiamento*
 - AS.09 *Revisione degli orari di apertura degli scali, nell'ottica della riduzione dei costi di gestione e dell'impatto ambientale aeroportuale*
 - AS.10 *Revisione della normativa relativa ai servizi di navigazione aerea, nell'ottica della riduzione dei costi di gestione aeroportuale*
 - AS.11 *Proposta di ulteriori interventi infrastrutturali per l'integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana*
 - AS.12 *Sviluppo ed applicazione della "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti"*
- Il RPA specifica che, al fine di inquadrare correttamente le azioni operative di Piano, è necessario dare conto dell' **Action Plan** di sviluppo della rete,
- che si configura come lo strumento di programmazione del PNA, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività;
 - che, per ognuno dei 10 bacini omogenei di traffico, definisce le strategie di sviluppo relative agli scali, delineandone il possibile profilo funzionale in termini di tipologia di servizio che ognuno di essi è vocato a rendere.
 - che si articola pertanto in tanti Action Plan di bacino e, sulla base della dinamica del traffico aereo pregressa e previsionale al 2030, dei dati socio-economici, nonché delle previsioni relative alle rete infrastrutturale di collegamento, arriva ad ipotizzare per ciascuno degli scali della rete aeroportuale di bacino un possibile ruolo e, con esso, le priorità di intervento;
 - che, coniugando le esigenze di scala europea e nazionale con la dimensione territoriale, definisce gli interventi infrastrutturali necessari, con costi e competenze, con orizzonte 2030;
 - che adotta un approccio di indirizzo;
 - che descrive
 - le **azioni** mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia su scala locale che nazionale
 - gli **interventi prioritari**, divisi per tipologia di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza;
 - i **costi** stimati degli interventi, i **tempi** di attuazione e le relative **fonti di finanziamento** pubblico a livello locale, nazionale ed europeo
 - le **prestazioni attese dagli aeroporti** principali della rete nazionale, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
 - gli **adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale**, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
 - la **proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali** a livello territoriale;
 - Che, secondo la tabella 4-8 del RPA (pp. 78-79), prevede **azioni operative per 35 dei 38 aeroporti**, distinte secondo la gerarchia

decescente che segue: **realizzazione, potenziamento, riqualifica e/o riconfigurazione.**

- Stante il meccanismo disegnato dalla proposta di PNA per il progressivo perfezionamento dell'elenco degli aeroporti inclusi nella rete aeroportuale nazionale, potrebbe determinarsi la circostanza che, qualora il progetto industriale comportante una specializzazione di ruolo dello scalo in termini differenti da quelli ipotizzati dall'Action Plan per il bacino omogeneo all'interno del quale questo ricade, abbia esito positivo, di fatto tale esito equivarrebbe ad operare una variante del PNA sottoposto a processo di VAS, ancorché limitatamente al bacino in questione. Al riguardo il RPA ritiene che dalla modifica del profilo funzionale di uno o più scali interni ad uno stesso bacino, ispirata ai principi di promozione di alleanze tra aeroporti e di specializzazione di ruolo degli aeroporti, possa scaturire un singolo e autonomo Action Plan di bacino, da assoggettare a **verifica di assoggettabilità a VAS.**
- **Le azioni di Piano a valenza operativa**, che consistono in interventi infrastrutturali da realizzarsi per adeguare gli scali alle aspettative delineate dalla stessa proposta di Piano, sono le seguenti:
 - AO.1 Interventi sul sottosistema delle piste
 - AO.2 Interventi sul sottosistema di rullaggio
 - AO.3 Interventi sul sottosistema dei piazzali
 - AO.4 Interventi sul sottosistema terminal passeggeri
 - AO.5 Interventi sul sottosistema cargo
 - AO.6 Interventi sul sottosistema delle attività di supporto
 - AO.7 Interventi sul sottosistema dei parcheggi
 - AO.8 Interventi impianti tecnologici
 - AO.9 Interventi per la mobilità interna su ferro
 - AO.10 Interventi per la mobilità interna su gomma
- **Macro-fase 2**
- **Fase C Portata delle informazioni per il RA** (definizione della portata e livello di approfondimento delle informazioni inserite nel RA in funzione della tipologia dei contenuti pianificatori). ENAC nel RPA afferma che *“come indicato dalla norma, il RPA non è finalizzato alla stima degli effetti nel territorio specifico e pertanto non interessa in questa sede sviscerare il rapporto diretto tra i possibili effetti e le caratteristiche dei cosiddetti “bersagli”, quanto piuttosto poter definire l’entità degli studi da effettuare in funzione del rapporto azione-effetto”* (p. 87 RPA). Sulla scorta di tali considerazioni è stato sviluppato un metodo che ha permesso di poter discernere il grado di approfondimento delle diverse tematiche in funzione delle azioni di Piano. Tale metodo comprende analisi su entrambi i livelli (strategico e operativo) su cui è stato impostato il lavoro. Inoltre, si afferma che si è voluto ampliare il ruolo assegnato al RPA dallo stesso dettato legislativo, fornendo una sintesi del livello informativo relativo a ciascuno scalo aeroportuale. Tale momento di sintesi si è concretizzato nella classificazione degli scali aeroportuali per portata complessiva dell'informazione da rendere nel RA, con l'obiettivo di poter contestualizzare gli studi rispetto alla vastità del territorio che il PNA coinvolge. Le scelte metodologiche assunte hanno riguardato:
 - **modulazione della portata delle informazioni** con riferimento a ciascuna tipologia o ai singoli scali inseriti nella rete aeroportuale nazionale, in ragione di specifici criteri, definiti in relazione al livello al quale è svolta l'operazione di determinazione di detta portata. La dimensione territoriale della proposta di PNA, se da un lato riguarda l'intero territorio nazionale, dall'altro si riferisce non ad esso nella sua interezza, quanto esclusivamente agli aeroporti in esso presenti. Conseguentemente, in sede di definizione della metodologia per la determinazione della portata delle informazioni, si è scelto di correlare tale portata a criteri diversamente definiti a seconda che detta operazione sia svolta a livello strategico (livello gerarchico degli scali) o a quello operativo (rilevanza delle tipologie di intervento e degli effetti potenziali riferiti ai sistemi ambientali). L'applicazione di tale metodologia ha dato luogo ad una classifica degli scali aeroportuali in relazione alla portata totale delle informazioni da fornire nel successivo

Rapporto ambientale, da intendersi come guida ai fini della calibrazione delle attività di analisi di contesto e degli effetti ambientali della proposta di Piano.

- Definizione della **metodologia** per la determinazione della portata delle informazioni per il livello strategico. I criteri sulla base dei quali si è proceduto alla costruzione dell'impianto metodologico per la definizione della portata delle informazioni relative al livello strategico, sono stati i seguenti:
 - Correlazione della portata delle informazioni all'Azione di Piano di rango strategico relativa alla definizione degli scali inclusi nella rete aeroportuale nazionale (ritenuta quella che, in misura maggiore delle altre, può determinare gli esiti ambientali e territoriali della proposta di PNA);
 - Espressione degli scali appartenenti alla rete aeroportuale nazionale in relazione ai livelli gerarchici definiti dalla proposta di PNA, nonché di quelli adottati nel regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T. LA classificazione gerarchica degli scali è la seguente:
 - T1 Aeroporti Strategici – Gate intercontinentali facenti parte del core network
 - T2 Aeroporti Strategici facenti parte del core network
 - T3 Aeroporti Strategici facenti parte del comprehensive network
 - T4 Ulteriori aeroporti di interesse nazionale facenti parte del core network
 - T5 Ulteriori aeroporti di interesse nazionale facenti parte del comprehensive network
 - Espressione della **portata delle informazioni** come esito della stima del grado di correlazione intercorrente tra i livelli gerarchici degli scali ed i Macrosistemi nei quali sono state articolate le tre dimensioni della Sostenibilità: il principio posto alla base della metodologia di determinazione della portata delle informazioni è che tanto più forte è la correlazione riconosciuta tra la tipologia di scalo, e quindi la scelta di Piano, ed il macrosistema esaminati, tanto più elevato deve essere il livello conoscitivo del fenomeno. La portata delle informazioni è stata definita attraverso una **scala qualitativa articolata in quattro livelli**, da alta a medio/alta, a medio/bassa e bassa.
- Definizione della **metodologia** per la determinazione della portata delle informazioni per il **livello operativo**:
 - Detta attività si articola in due fasi distinte:
 1. Fase teorica, finalizzata alla definizione dell'impianto metodologico attraverso il quale definire la portata delle informazioni;
 2. Fase applicativa, volta alla concreta definizione, per tutti gli scali aeroportuali interessati dalle azioni operative della proposta di Piano, della portata delle informazioni.
 - La metodologia di definizione della portata delle informazioni (sintetizzata nella tabella 5-5 *Sensibilità dei fattori ambientali per ogni azione operativa* a p. 92 RPA) si fonda su di una **matrice coassiale** nella quale sono posti in correlazione i 10 Sistemi ambientali ed i 34 fattori sui quali si riflettono gli effetti delle azioni di Piano, le Azioni operative, nonché le tipologie di intervento attraverso le quali si attuano dette Azioni, in base alle indicazioni della proposta di PNA. Il grado di approfondimento (portata) delle informazioni da assicurare nel RA è stato ottenuto come funzione della **rilevanza dell'effetto** atteso, a sua volta derivante dalla **sensibilità** del sistema ambientale interessato rispetto alla tipologia di azione considerata e dalla **tipologia di intervento** (realizzazione, potenziamento o riqualifica) attraverso la quale si esplica l'Azione di Piano. Al fine di esplicitare tale aspetto è stato introdotto un fattore correttivo.
 - La portata delle informazioni da fornire nel RA in funzione di ciascuno scalo per cui la proposta di PNA ha previsto delle operazioni operative è stata sintetizzata nelle schede riportate alle pp. da 96 a 113 del RPA, nelle quali, attraverso dei giudizi di valore, è indicata la portata dell'informazione (alta, medio alta, media e bassa) che tiene conto della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali. Si precisa che, nei casi in cui per una stessa azione operativa la

proposta di Piano aveva ipotizzato differenti tipologie di intervento, è stata presa in considerazione sempre quella più rilevante.

- Definizione della **metodologia** per la **quantificazione dei giudizi qualitativi** (costruzione di una classifica degli scali per portata totale delle informazioni). E' stato utilizzato un metodo di lavoro messo a punto negli anni '70 del secolo scorso da Thomas L. Saaty, che ha messo in luce la possibilità di razionalizzare, mediante un processo matematico, la formulazione di giudizi di valore espressi fra più parametri, laddove fossero correlabili a due a due. Il metodo si può riassumere come segue:
 - E' chiesto ad un gruppo di esperti di esprimere il loro giudizio relativo tra due o più elementi in confronto, attribuendo un punteggio compreso tra 1 e 9: esprimendo 1 si dà conto dell'identità dei due parametri, mentre il valore 9 equivale al riconoscimento della massima differenza presente nel gruppo di parametri che si vanno a confrontare. Fatto ciò, si costruisce una matrice matematica tra i valori, avente la caratteristica di essere simmetrica e di avere sulla diagonale principale un vettore unitario (identità del confronto). La soluzione di detta matrice consente di restituire un vettore, chiamato autovettore, che indica il valore relativo dei singoli parametri, la cui normalizzazione rispetto al valore massimo consente di costruire una funzione di valore che dà conto in modo matematico del giudizio espresso dagli esperti ai singoli parametri o meglio dell'importanza relativa stimata dei parametri stessi. Il parametro con valore 1 sarà il più importante, quello con valore tendente a 0 il meno significativo. Tale metodologia è stata adottata al fine di passare dalle **scale qualitative**, attraverso le quali è stato espresso il coefficiente correttivo in funzione della tipologia d'intervento e la portata delle informazioni in funzione della sensibilità, a **valori numerici, omogeneizzati e normalizzati**. In primo luogo, è stata ricercata la funzione di valore per il parametro "tipologia di azione", ove il confronto è stato sviluppato tra i tre livelli di giudizio con i quali è stata espressa la rilevanza delle tre tipologie considerate (realizzazione, potenziamento, riqualifica). Analogamente si è proceduto per la "portata per sensibilità all'azione", ponendo a confronto i quattro livelli nei quali è stata articolata la relativa scala di classificazione (Alto, Medio-alto, Medio-basso, Basso). I valori così ottenuti sono stati inseriti nelle matrici coassiali relative agli scali oggetto di azioni di Piano, **ottenendo il valore numerico normalizzato delle singole "portate complessive dell'informazione" attraverso il prodotto tra il valore del coefficiente correttivo e quello della portata in funzione della sensibilità**. Il valore della "portata totale dell'informazione", espressione cioè delle "portate complessive" relative a tutte le azioni di Piano ed a tutti i fattori interessati dagli effetti determinati da dette azioni, è stato quindi calcolato come somma. □ È stata così determinata una serie di valori i quali sono stati articolati in 5 livelli, da "alto" a "molto basso". I valori non hanno significato in termini assoluti, ma sono rappresentativi di una "distanza" relativa tra gli scali, rappresentata dalla portata delle informazioni che li contraddistinguono, e del grado di approfondimento da garantire nella successiva stesura del RA. Tali risultanze sono state indicate nella Tabella 5-42 *Classifica degli scali in funzione della portata complessiva dell'informazione ambientale* (p. 116 RPA).
 - In seguito all'applicazione della procedura illustrata nel presente documento risulta quanto segue

Livello della portata dell'informazione ambientale richiesta	
ALTO	Roma Fiumicino, Milano Malpensa
MEDIO-ALTO	Venezia, Bologna, Firenze, Catania
MEDIO	Bari, Brescia, Crotone, Lamezia Terme, Olbia
BASSO	Ancona, Roma Ciampino, Brindisi, Verona, Trieste, Comiso, Taranto
MOLTO BASSO	Pisa, Trapani, Parma, Treviso, Cuneo, Palermo, Torino, Cagliari, Salerno, Bergamo, Pantelleria, Pescara, Genova, Milano Linate, Lampedusa, Alghero, Napoli

- Gli aeroporti per i quali non sono previste azioni operative (Perugia, Rimini e Reggio Calabria), risultano essere oggetto di studio nella proposta di Piano. Essi dovranno essere necessariamente indagati una volta definiti gli interventi all'interno del sedime aeroportuale.
- **Fase D Metodologia di lavoro per il RA** (definizione dei criteri strutturanti la metodologia di lavoro del RA: suggerimenti in merito alle scelte metodologiche attraverso le quali nel RA potrà essere condotta la verifica delle coerenze e l'analisi degli effetti determinati dalla proposta di Piano). Sono stati dapprima individuati i temi centrali che dovranno costituire il Rapporto ambientale e, successivamente, per ognuno di essi sono stati puntualizzati i contenuti e le modalità di trattazione.
 - Il RA sarà strutturato in alcune tematiche principali:
 1. Esiti delle consultazioni di cui all'art. 13, c.1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii
 2. Descrizione dei contenuti del Piano
 3. Analisi del contesto ambientale di riferimento per la VAS
 4. Analisi di coerenza
 5. Valutazione dei potenziali effetti ambientali
 6. Progettazione del sistema di monitoraggio
 7. Sintesi non tecnica
 - Con riferimento **all'analisi di contesto**, il RPA precisa che nel RA
 - l'analisi di contesto dovrà differentemente declinarsi in ragione del livello, strategico od operativo, delle indicazioni di Piano al quale essa è riferita:
 - **livello strategico**: l'analisi di contesto avrà ad oggetto le principali variabili socio-economiche ed ambientali, identificate nei sei Macrosistemi attraverso i quali sono state articolate le dimensioni della Sostenibilità, e sarà articolata in due distinti momenti (stato attuale e stima dello scenario tendenziale, in assenza di PNA);
 - **livello operativo**: l'analisi di contesto dovrà rappresentare un approfondimento ed una specificazione di quella sviluppata in precedenza. L'oggetto dell'analisi sarà rappresentato dai fattori ed effetti ambientali sopra definiti, i quali saranno indagati, per ciascuno degli scali, secondo il livello di approfondimento specificato, per gli aeroporti per i quali la proposta di Piano prevede interventi, nelle 29 schede di cui alle pp. Anche in questo caso l'attività di costruzione del contesto ambientale di riferimento sarà articolata in due momenti distinti (stato attuale e stima dello scenario tendenziale, in assenza di PNA).
 - Con riferimento **all'analisi di coerenza**, lo stesso ha ad oggetto la verifica della coerenza delle scelte di Piano rispetto agli altri strumenti di pianificazione (coerenza esterna) e al proprio impianto (coerenza interna).
 - Coerenza esterna.
 - Il RPA distingue la coerenza esterna in verticale e orizzontale a seconda che i Piani e programmi di riferimento siano riferiti ad un ambito territoriale più vasto o coincidente rispetto a quello preso a riferimento dal PNA.
 - il RPA afferma che in sede di RA si dovrà, una volta ricostruito il quadro pianificatorio e programmatico di riferimento ed operata l'analisi di detti strumenti, costruire una tabella a doppia entrata nella quale saranno riportati, in colonna, gli obiettivi desunti da detto quadro pianificatorio e, in riga, quelli di livello strategico della proposta di PNA. La valutazione del grado di coerenza intercorrente tra le due famiglie di obiettivi potrà essere espressa mediante tre classi di giudizio (coerenza,

incoerenza, indifferenza) e rappresentata ricorrendo alle icone di Chernoff (Figura 6-1 RPA).

- **Coerenza interna.** Il RPA riferisce l'analisi a due profili: coerenza obiettivi-azioni e coerenza tra fattori di contesto e azioni strategiche.
 - **Coerenza obiettivi-azioni:** sarà affrontato mediante una matrice di correlazione nelle cui caselle di incrocio, ricorrendo ad una scala articolata su 3 classi di giudizio (coerenza, incoerenza, indifferenza), sarà riportato il giudizio di coerenza (Fig. 6-2 RPA).
 - **Coerenza tra fattori di contesto e azioni strategiche:** la verifica valuta il grado di "accoglienza" del contesto verso le azioni che gli obiettivi comportano al fine non di determinare gli "impatti", quanto di comprendere se le azioni proposte siano coerenti con l'ambiente, ovvero se siano "sostenibili". In questa ottica il RA dovrà confrontare le azioni strategiche di Piano con i "Macrosistemi" nei quali sono state articolate le tre dimensioni della Sostenibilità, operando attraverso la costruzione di una matrice di correlazione e valutando le relazioni secondo una scala articolata in tre classi (Figura 6-3 RPA).
- Con riferimento alla **valutazione dei potenziali effetti ambientali**
 - la finalità di tale fase risiede nella individuazione, stima e valutazione degli effetti, negativi e positivi, determinati dalle azioni di Piano sull'ambiente. In questa ottica, il RA dovrà in primo luogo verificare se ed in quali termini le previsioni di PNA interagiscono con i fattori ambientali per poi determinare quanto rilevante sia detta interazione, considerando a tal fine gli effetti positivi e negativi, quelli diretti ed indiretti, nonché quelli cumulativi e sinergici.
 - La stima e la valutazione degli effetti dovrà essere svolta mediante un set di **indicatori** che consentano di pervenire ad un risultato di tipo quantitativo, in modo tale da poter garantire la completa trasparenza e la ripercorribilità del processo che ha condotto all'espressione del giudizio in merito all'esistenza ed alla rilevanza degli effetti.
 - Gli indicatori sono concepiti come declinazione degli obiettivi di Sostenibilità, rispetto al tema indagato.
 - Il RPA afferma che tale modalità di costruzione degli indicatori, da porre in essere nella definizione sia di quelli descrittivi che di quelli d'effetto, consentirà di misurare lo scostamento (ossia quantificare l'effetto delle azioni di Piano) e di indicare quindi la direzione nella quale sta andando il fenomeno indagato, essendo stato detto indicatore strutturato sulla base degli obiettivi di Sostenibilità, così come definiti dall'esame dei principali documenti programmatici sviluppati a livello comunitario, nazionale e regionale. I parametri costitutivi l'indicatore dovranno essere individuati in modo da essere espressione sia degli obiettivi di Sostenibilità sottesi all'indicatore, sia della necessità di poterne operare una stima di tipo quantitativo. La valutazione è concepita come esito del rapporto tra "quantità di ambiente" richiesta dalle azioni di Piano e "quantità di ambiente", intesa come standard di riferimento per la Sostenibilità. Sulla base di tale concetto è possibile affermare che gli effetti determinati dalle azioni di Piano saranno tanto più sostenibili, quanto più tale rapporto è **lontano dallo zero e vicino ad 1.**
 - Qualora si riscontrassero **effetti negativi significativi**, l'approfondimento ambientale che il Proponente intende elaborare e che

sarà riportato nel RA sarà tale da identificare le **strategie di intervento** che consentono di attenuare ovvero eliminare detti effetti. La norma in tal senso parla di predisporre idonee misure di **mitigazione, compensazione ed orientamento**, ma è opinione consolidata dalle esperienze compiute che in sede di VAS potrebbe essere più opportuno soffermare l'attenzione a dei veri e propri **processi atti a determinare condizioni di sostenibilità ambientale del contesto di intervento per consentire l'inserimento dell'iniziativa prevista**. In caso non sia possibile o perseguibile tale percorso sarà opportuno verificare una **rimodulazione delle indicazioni del Piano, rimandando il tema delle mitigazioni alla successiva fase dell'impatto ambientale**. Si ritiene quindi necessario individuare quell'insieme di azioni dirette o indotte che vanno a configurare, nel loro insieme, le "risposte" che il RA proporrà a valle dell'analisi degli effetti.

- Con riferimento alla **valutazione dell'interferenza con la Rete Natura 2000** nel caso in cui, nel corso della fase di individuazione delle interferenze, emerga che queste ultime possono interessare aree della Rete Natura 2000, il RA dovrà contenere gli elementi di cui all'allegato G del DPR 357/97. Gli studi di incidenza che si riterrà opportuno condurre in tutti quei casi in cui le azioni di Piano relative a ciascuno degli scali costitutivi la rete aeroportuale nazionale possano avere interferenze sulle aree della Rete Natura 2000 saranno sviluppati secondo la metodica prevista nel documento "*Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE*" che, come noto, prevede quattro successive fasi di lavoro. Al fine di fornire un quadro dei siti che sono interessati dalla proposta di Piano e rispetto ai quali il RA dovrà porre l'attenzione il RPA a p. 178 riporta l'entità del fenomeno per singolo scalo suddividendo i siti stessi a seconda della distanza dall'area aeroportuale, mentre nell'appendice II sono dettagliati i siti secondo la classificazione ed i codici del Progetto "Rete Natura 2000".
- Con riferimento alla **progettazione del sistema di monitoraggio, il RPA** indica i macro-temi che formeranno oggetto del sistema di monitoraggio:
 1. Monitoraggio dell'attuazione delle azioni, volto a dare conto dello stato di realizzazione delle previsioni di Piano;
 2. Monitoraggio dell'efficacia degli interventi, finalizzato a verificare i termini in cui la realizzazione degli interventi di Piano consenta il raggiungimento dei requisiti prestazionali ed il livello di servizio assegnati a ciascuno degli aeroporti costitutivi la rete nazionale in funzione del posizionamento e del ruolo assegnato. Detta fase potrà essere direttamente connessa al controllo dell'attivazione delle procedure di V.I.A. per i singoli scali e all'accertamento dei suoi esiti.
 3. Monitoraggio dello stato di partenza e della tendenza degli aspetti ambientali pertinenti al PNA;
 4. Monitoraggio degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano, e connesso all'applicazione dello stesso derivante dagli esiti delle procedure di verifica dell'impatto ambientale connesse a ciascun aeroporto.

**IN RELAZIONE A QUANTO SOPRA ESPOSTO, LA COMMISSIONE TECNICA PER LA
VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA -VAS
con riferimento alla proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti - PNA
RITIENE**

che, poiché l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale compiuta dal DPR n. 201 del 17.9.2015 *Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione*, ed ancora prima dall'*Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi*

27

richiamato nelle premesse dal predetto DPR e mai inviato alla scrivente, è avvenuta senza espletare una procedura di VAS, il PNA, in corso di definizione, ed il relativo RA devono dare conto, nella fase che segue, della sostenibilità ambientale delle scelte poste alla base dell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e, in caso di esito negativo di tale verifica, apportare le necessarie revisioni. A tal fine la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale devono essere definiti secondo quanto indicato nelle condizioni e osservazioni che seguono:

Aspetti generali e metodologia

1. Il RA deve descrivere le modalità di svolgimento del processo di partecipazione del pubblico e dei soggetti coinvolti nelle fasi di elaborazione e di valutazione ambientale del PNA, fornendo anche una sintesi dei risultati scaturiti dalla fase preliminare e chiarendo come sono state tenute in considerazione le osservazioni pervenute.
2. In relazione al caso EU Pilot 6876/14/ENVI relativo all'Aeroporto di Ciampino e inerente anche la VAS del PNA e nonostante l'intervenuta chiusura della procedura, l'Autorità procedente deve illustrare nel Piano e nel RA come ha dato risposta, con riferimento a tutti gli scali aeroportuali considerati dal Piano, alle domande complementari (nn. da 8 a 11, sopra riportate) formulate dalla Commissione europea.
3. l'art. 13, primo comma, del d.lgs. n. 152/2006 presuppone che in un RPA venga svolta una stima, se pur preventiva e basata su elementi meno dettagliati di un RA vero e proprio, degli impatti ambientali, positivi e negativi, che il Piano può produrre nell'area di influenza identificata. Si rileva che:
 - o nel RPA del PNA non sono riportate le informazioni di base per poter stimare tali impatti. Nel caso specifico del PNA, tale stima è peraltro facilitata dal fatto che sono interessati scali aeroportuali già presenti nel territorio e quindi le azioni operative, oltre ad essere state già individuate (vedere pag. 79 del RPA), sono state anche attribuite ai singoli aeroporti (pag. 94) e quindi, in linea di massima, localizzate;
 - o gli effetti che possono verificarsi in un dato territorio dipendono dalle azioni previste, ma anche dalla sensibilità e vulnerabilità delle aree interessate. Non si può prescindere da una caratterizzazione e analisi di base del contesto ambientale del territorio interessato dagli scali, almeno nell'ambito di ciascun bacino di traffico, preliminarmente all'individuazione e alla valutazione delle azioni di livello strategico e operative;
 - o in luogo della stima preliminare degli impatti, il RPA riporta affermazioni poco chiare come ad es. quella che segue (a p. 30) *"... l'espressione del giudizio in merito al grado di correlazione intercorrente tra le tipologie di scali ed i Macrosistemi non deve intendersi come rappresentativa della "gravità" dell'effetto, ma come l'esistenza di un maggiore o minore nesso esistente tra la tipologia di scalo ed il Macrosistema posti a confronto. In buona sostanza, il principio posto alla base della metodologia di determinazione della portata delle informazioni è che tanto più forte è la correlazione riconosciuta tra la tipologia di scalo, e quindi la scelta di Piano, ed il macrosistema esaminati, tanto più elevato deve essere il livello conoscitivo del fenomeno, che si deve perseguire"*;
 - o nonostante l'indicata mancanza, il RA deve individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che l'attuazione del PNA potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale (come previsto dall'art. 13, quarto comma, d. lgs. n. 152/2006) e le iniziative di correzione dello stato attuale laddove risulti già compromesso.
4. Il RPA esclude la possibilità di svolgere l'analisi delle **alternative** (par. 3.5.2, in fine). Come previsto dall'art. 13, quarto comma, del d. lgs. n. 152/2006, il RA deve invece analizzare le ragionevoli alternative che potranno adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito d'influenza del piano. Le alternative possono riguardare la strategia del piano e le possibili diverse configurazioni dello stesso relativamente a: allocazione delle risorse finanziarie, tipologia delle azioni, localizzazione delle azioni nei singoli scali, soluzioni tecnologiche, modalità di attuazione e gestione, sviluppo temporale, etc. Per ognuna dovranno essere stimati gli impatti ambientali in modo da poterle comparare e individuare così quelle più coerenti con i criteri di sostenibilità e gli obiettivi del piano stesso.
5. In mancanza di un documento preliminare di Piano (non risulta sia stato inserito nella documentazione fornita) non è agevole stabilire i rapporti tra "obiettivi strategici", "obiettivi

operativi”, “azioni strategiche” e “azioni operative”. Il RA deve illustrare in modo chiaro tali rapporti.

6. Si ritiene necessario che nel RA vengano considerati dati ed informazioni recenti. I dati di traffico passeggeri e cargo presenti nel RPA si riferiscono al 2013, mentre ENAC ha pubblicato quelli relativi al 2015, che devono essere analizzati per verificare che i trend di crescita giustifichino le azioni previste dal Piano.
7. Relativamente alle **azioni strategiche**:
 - o Alle pagg. 65-66 il RPA afferma che nei successivi paragrafi darà conto delle seguenti azioni”: AS 01, 02, 03, 04, 05, 06, 12. Il RA deve analizzare tutte le azioni, anche quelle che potrebbero comportare effetti ambientali come le azioni AS 08: “*definizione del corretto dimensionamento dei servizi aeroportuali ...*” e AS 11: “*proposta di ulteriori interventi infrastrutturali per l’integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana*”;
 - o l’azione AS 03 è relativa alla: “*individuazione degli aeroporti di interesse nazionale*”. Il RPA (a pag. 57) fa riferimento ad un primo elenco di aeroporti nazionali e afferma che “*la proposta di Piano arriva ad una prima individuazione della rete aeroportuale nazionale, definita in 38 scali come essenziali per la gestione del traffico aereo (passeggeri e cargo) sul territorio nazionale*”. Si rileva che nel DPR n. 201/2015 sono già individuati nell’art. 1 gli “aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale”. Tale azione risulta pertanto già espletata, salvo l’accoglimento delle eventuali istanze presentate dai gestori degli aeroporti regionali entro il 1°.1.2017 per l’attribuzione della qualifica di aeroporto di interesse nazionale.
8. Nel paragrafo 3.2 del RPA si ribadisce l’importanza di inserire, nella definizione di un Piano, anche gli **obiettivi di sostenibilità ambientale**. L’Autorità procedente al riguardo fa tuttavia riferimento solo alla Policy ENAC per la sostenibilità degli aeroporti che, secondo quanto riportato a pag. 48, è “*attualmente all’attenzione del Tavolo Tecnico costituito dal MATTM, il Ministero dello Sviluppo Economico, ENAV, Aeronautica Militare, Assaeroporti, IBAR, Assaereo, Aeroporti di Puglia*”, e quindi non è ancora definitiva. Il RA deve colmare tale lacuna.
9. L’appendice I riporta un elenco dei “*principali atti europei in materia ambientale*” analizzati. Tale elenco, se considerato nel RA come un elenco di norme, politiche, strategie da cui desumere gli obiettivi di sostenibilità ambientale, deve essere opportunamente riorganizzato e completato.
10. Gli obiettivi di sostenibilità devono essere considerati anche **nell’analisi di coerenza esterna**, verificando la coerenza degli obiettivi del PNA (che dovranno essere individuati) con essi. Nella metodologia di lavoro per il RA, in relazione alla coerenza esterna (pag. 124), si fa riferimento solo agli obiettivi di altri Piani e Programmi. Tra l’altro, vengono indicati i Piani e Programmi “*riferiti ad ambiti territoriali più vasti o coincidenti*”. Al riguardo è necessario considerare anche Piani e programmi di livello inferiore (come i Piani Paesaggistici).
11. Il RA deve esaminare in maniera accurata i **Piani ed i Programmi** (con speciale riferimento a quelli di carattere ambientale) pertinenti al PNA e specificare le relazioni e la coerenza tra PNA e c.d. Allegato Infrastrutture (*Documento di Economia e Finanza 2016 – Allegato – Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*). Si segnala che la linea strategica n. 5 di quest’ultimo prevede azioni per il traffico aereo e per gli aeroporti, che l’area funzionale di intervento n. 5.C.1. è inerente a “*interventi di adeguamento e potenziamento degli scali esistenti in corso e già pianificati*” e le n. 5.B.1 e 5.B.2 sono rivolte agli interventi di collegamento viario e ferroviario degli scali.
12. L’**analisi di coerenza con gli altri Piani e Programmi** deve evidenziare eventuali sinergie o conflitti al fine di valutare come il PNA si inserisce nelle strategie di sviluppo del territorio interessato. Nel caso di conflitti, devono essere indicate le modalità di gestione degli stessi.
13. In considerazione del fatto che molti Master Plan di aeroporti sono già stati sottoposti a VIA o sono in corso di istruttoria, è opportuno specificare nel RA i rapporti tra essi ed il PNA, sia a livello di coerenza delle azioni previste (quindi indicando anche quali interventi dei Master Plan sono contenuti nelle azioni del PNA), sia come pianificazione nazionale che individua gli obiettivi, le priorità e le azioni conseguenti. La valutazione ambientale del PNA deve, quindi, considerare gli impatti cumulativi e tenere conto anche delle valutazioni ambientali effettuate in sede di VIA dei Master Plan dei singoli scali. Sulla base di quanto riportato nel RP, non appare chiaro se il PNA si



limiti a riportare le azioni indicate dagli enti gestori dei singoli scali e quale sia il criterio con cui tali azioni sono state individuate ed attribuite ai singoli scali.

14. A pag. 50 il RPA afferma: *“quanto qui solamente accennato rende evidente come la **domanda di trasporto** sia dipendente da fattori che derivano dalle peculiarità del trasporto aereo e che sono regolabili esclusivamente attraverso politiche e strumenti pianificatori attinenti ai trasporti ed alla mobilità, e non mediante la figura del Piano Nazionale degli Aeroporti il quale, come detto, si limita a registrarla e ad assumerla come dato di input rispetto al quale svolgere la propria missione pianificatoria”*. Al riguardo, ferma restando l'autonomia delle società di gestione dei singoli scali, si ritiene che un piano degli aeroporti a livello nazionale possa influire sulla domanda di trasporto, agendo sulla ripartizione territoriale dell'offerta. L'applicazione della VAS deve supportare il processo decisionale in riferimento alle azioni da intraprendere, in considerazione della valutazione degli impatti nei territori influenzati, individuando le azioni che consentono di perseguire gli obiettivi di sostenibilità prefissati e modificando o rimodulando le azioni che possono causare impatti significativi negativi.
15. Il RA deve chiarire se i poli di concentrazione del traffico siano 3 o 4. Infatti a pag. 54 si fa riferimento a tre poli: Lazio (Fiumicino e in parte Ciampino), Lombardia (Malpensa e poi Linate e Bergamo) e Veneto (Venezia e Treviso). Dalla figura 3-8 risulta invece che, già dal 2013, emerge anche il polo della Sicilia.
16. Non è corretto **individuare i bacini di traffico omogeneo** (p. 69 RPA) prendendo come riferimento il tempo di percorrenza in auto per definire l'accessibilità degli aeroporti senza considerare anche i tempi determinati dal trasporto ferroviario.
17. Nel paragrafo 4.3.1 si fa riferimento all'**Action Plan**, tema che deve essere meglio chiarito e sviluppato dal RA. Da quanto riportato nel RPA non si comprende se tale *“strumento di programmazione del Piano Nazionale”* sia uno strumento unico a livello nazionale o se si preveda un Action Plan collegato ad ogni singolo bacino (pp. 77 e 138). In tal caso non è chiara la differenza che intercorre tra gli *“Action Plan”* ed i *“Master Plan”* sottoposti a VIA dei singoli scali.
18. La **portata delle informazioni** viene definita in relazione alle azioni previste. Non risulta chiaro se sia considerata solo la realizzazione degli interventi o se si consideri anche la fase operativa: nel RA dovrà essere svolta un'approfondita stima degli effetti ambientali, considerando anche l'incremento del traffico aereo passeggeri e merci previsto e l'incremento di traffico stradale e ferroviario di accesso agli scali.
19. A partire dalla pag. 96 sono riportate le **matrici** *“Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali”* per ogni singolo scalo individuato. Non risulta comprensibile l'attribuzione della portata dell'informazione in tali matrici, in assenza di un'analisi del contesto ambientale, pur se di livello generale, e non si comprende il motivo che ha portato a produrre una grande quantità di tabelle (arrivando ad un dettaglio considerevole, in quanto riferito ad ogni scalo) avendo come base dei presupposti generali, non contestualizzati.
20. Nelle stesse matrici, il clima acustico viene considerato nel sistema *“salute umana”*. Si ritiene, invece che potrebbe causare impatti anche alla fauna eventualmente presente. La voce *“condizioni di luminosità”* è inserita in *“clima e aria”*, ma dovrebbe essere analizzata anche per salute umana e per paesaggio.
21. Non viene effettuata un'analisi preliminare del contesto e ci si limita a indicare i **siti Natura 2000** presenti in due classi di distanza dagli scali individuate (0-6 e 6-10 km).
22. Alcune informazioni relative a SIC e ZPS non risultano corrette, secondo quanto riportato da enti locali.
23. Per quanto riguarda la valutazione ambientale in caso di interferenza con le aree della Rete Natura 2000 (paragrafo 6.1.2.7), il RA deve fare riferimento a quanto riportato al documento *“VAS - Valutazione di Incidenza. Proposta per l'integrazione dei contenuti”* <http://www.va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/MetadatoRisorsaCondivisione/d4de67fa-08e1-401b-a5b6-2ce8991ccf7e>.
24. Il RA deve considerare anche, se presenti, i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (di cui all'art. 21 del D.Lgs 18/05/2001, n. 228).

25. Per il **monitoraggio** vengono riportate indicazioni metodologiche generiche, da letteratura, senza contestualizzazione e senza alcun riferimento al PNA. Nel RA occorre specificare le attività che si intende svolgere e gli indicatori che saranno utilizzati. Devono essere inoltre individuate le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del sistema di monitoraggio.
26. Le ARPA regionali devono essere individuate come strutture tecniche che garantiscono un adeguato "accompagnamento ambientale" del Piano e della sua realizzazione, che intervengono su aspetti metodologici e nel merito delle rilevazioni condotte, con costi per il funzionamento di tale struttura a carico del Proponente.
27. Il Piano ed il RA devono dare evidenza nell'analisi della componente "ARIA" sia della caratterizzazione ambientale delle aree interessate che della valutazione degli impatti derivanti dalle azioni di Piano.

Suolo e Sottosuolo

28. Per quanto riguarda la componente ambientale suolo e sottosuolo vengono sviluppate in prevalenza considerazioni relative alla tematica dell'uso del suolo.

- Nel citare uno studio ENAC del 2010 (pag. 41 del RPA) si fa riferimento a un'"*analisi territoriale degli scali a scala micro-urbanistica con riferimento alle relazioni intercorrenti con i fattori di vincolo e condizionamento al loro sviluppo distinti in fattori ambientali*" dove vengono prese in considerazione le aree soggette a vincolo idrogeologico. Si ritiene che sia importante approfondire le interazioni esistenti tra le aree interessate alla realizzazione/ampliamento delle infrastrutture in esame e la pericolosità di origine naturale che caratterizza i diversi territori interessati al fine di definire l'eventuale rischio generatosi dalla realizzazione/ampliamento dell'infrastruttura stessa. Pertanto si ritiene possa essere utile:
 - approfondire gli aspetti legati alla fagliazione superficiale anche tramite la consultazione della Banca dati Ithaca (ITaly HAZard from CAPable faults) <http://sgi.isprambiente.it/geoportal/catalog/content/project/ithaca.page>
 - valutare le possibili interferenze derivanti da eventuali eruzioni vulcaniche
 - considerare l'eventuale presenza di fenomeni di subsidenza in atto
 - valutare la presenza di fenomeni di sprofondamento (sinkholes) <http://sgi.isprambiente.it/geoportal/catalog/content/project/sinkhole.page>
 - analizzare l'erosione costiera e l'eventuale esposizione al rischio tsunami.

Acqua

29. Ai fini della caratterizzazione del quadro conoscitivo e dei possibili impatti ambientali derivanti dalle azioni previste dal piano per il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal piano stesso, si ritiene fondamentale sottolineare la necessità di considerare tutti gli studi e i Piani e Programmi pertinenti al PNA. In particolare, per quanto riguarda la componente ambientale "Acqua", si ritiene importante evidenziare come nel RA dovranno essere presi in considerazione i contenuti e le indicazioni dei:

- "Piani di Gestione delle Acque" che contengono disposizioni inerenti lo stato dei corpi idrici per il raggiungimento e mantenimento del buono stato di tutti i corpi idrici superficiali e sotterranei,
- "Piani di Gestione Rischio alluvioni" con le loro relative misure di salvaguardia, redatti dalle Autorità di Bacino competenti e recentemente approvati e tutta la pianificazione/programmazione ad essi collegata (es. la pianificazione d'ambito, i Piani di tutela delle Acque regionali, i Piani di Assetto idrogeologico, etc). Gli interventi previsti, pertanto, dovranno risultare compatibili con quanto indicato dai suddetti piani e, laddove previsto, dovranno essere richiesti i relativi pareri delle autorità competenti in materia, per garantire una tutela quali-quantitativa della risorsa idrica che può essere impattata.

30. Considerato che nel RPA si collega il grado di dettaglio delle informazioni da fornire nel RA con le tipologie di intervento previste in ogni singolo scalo, affermando che per azioni di riqualificazione

e/o riconfigurazione non sia necessario un grado di approfondimento elevato, si ritiene che tale scelta metodologica nel RA dovrà essere maggiormente motivata ed eventualmente verificata prendendo in esame i singoli piani aeroportuali già elaborati e considerando le risultanze delle valutazioni ambientali degli stessi. In particolare, per quanto riguarda la componente ambientale "Acqua", si ritiene importante sottolineare come anche interventi di riqualificazione/riconfigurazione possono avere effetti importanti sulle risorse idriche: si pensi ad esempio alla possibilità di ampliare o spostare i parcheggi annessi agli aeroporti creando una diversa circolazione idrica delle acque meteoriche su diverse superfici impermeabili, di creare nuovi edifici e pertanto nuove esigenze/fabbisogni idrici, etc.

31. Diversi Soggetti competenti in materia ambientale, ed in particolare per la tutela e gestione delle risorse idriche, hanno già espresso pareri in merito alle azioni previste ed ai relativi impatti. Il RA deve pertanto considerare tali pareri anche per trarne considerazioni di carattere generale valide per tutti gli scali compresi nel piano oggetto di analisi.
32. Anche in riferimento al piano di **monitoraggio** del PNA, si sottolinea l'importanza di tener conto di quanto già previsto in sede di monitoraggio VIA e per quanto riguarda la componente "Acqua" di considerare, oltre ai monitoraggi previsti dalla normativa di settore, anche le analisi ed i relativi indicatori previsti dai Piani e Programmi che insistono sull'area pertinente allo scalo in studio.

Biodiversità

33. Al fine di garantire la tutela delle risorse naturali e della biodiversità, il RA deve valutare le seguenti criticità e problematiche proprie non solo del sistema di Rete Natura 2000, ma anche di quello delle aree naturali protette:
 - o la perdita di habitat, per tipologia, in termini assoluti ed in relazione alla disponibilità complessiva di tale habitat nell'ambito interessato dagli interventi
 - o gli effetti di perdita di naturalità del territorio, connessi all'aumento delle aree occupate dalle infrastrutture di trasporto e di servizio
 - o la frammentazione del territorio e l'eventuale isolamento di aree protette
 - o l'interruzione o l'interferenza nei collegamenti tra aree naturali protette, per particolari specie presenti.

Il livello di approfondimento della valutazione dipenderà dal livello di definizione degli interventi, dalla tipologia degli stessi e dalle risultanze delle prime fasi della VINCA.

34. La descrizione delle aree naturali, interessate dagli effetti del PNA, deve essere più approfondita e comprendere tutte le tipologie di aree naturali di pregio (SIC, ZPS, parchi e riserve, agroecosistemi, rete ecologica, siti sensibili per l'avifauna, corridoi di migrazione, ecc.), presenti nei territori interessati. Si ritiene opportuno, inoltre, riportare in una cartografia in scala adeguata le informazioni relative alle aree suddette, localizzando anche gli interventi previsti dal PNA.
35. Considerato l'oggetto del PNA, si suggerisce di integrare il set di obiettivi ambientali specifici, quando sarà definito, con obiettivi relativi alla componente avifauna, in relazione alle ZPS presenti, individuando indicatori specifici per misurare il loro raggiungimento.
36. Il RA deve considerare, nella lista che verrà redatta per gli strumenti normative e pianificatori da cui desumere gli obiettivi di sostenibilità ambientale, anche le Direttive Europee n. 92/43/CEE (Habitat) e n. 79/409/CEE (Uccelli).

Rumore

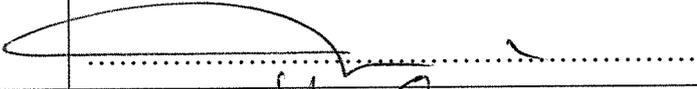
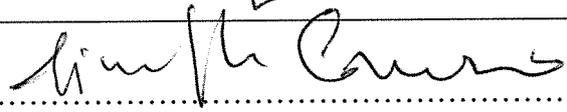
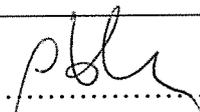
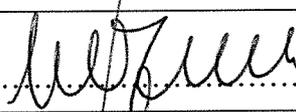
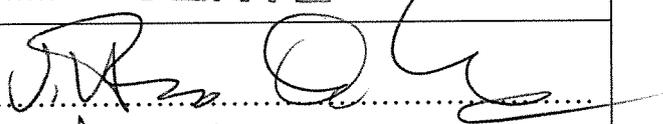
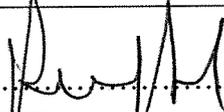
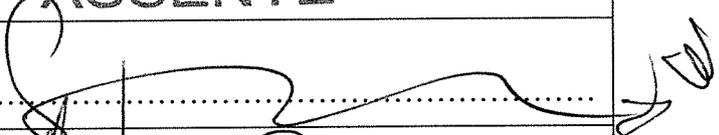
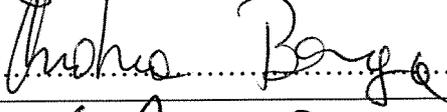
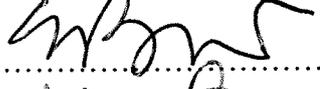
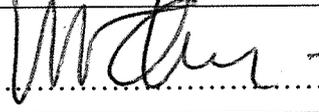
37. Il RP risulta esclusivamente metodologico e non fornisce informazioni, anche se di massima, necessarie alla verifica degli impatti acustici significativi sull'ambiente del Piano stesso, in riferimento ai criteri dell'Allegato I del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Il successivo RA deve pertanto fornire un'adeguata descrizione dell'impatto acustico previsto dalle azioni del Piano, indicando metodi e strumenti che saranno utilizzati per la stima qualitativa e/o quantitativa dell'impatto acustico in riferimento alla caratterizzazione dello stato attuale e di quello futuro, previsto dalla realizzazione delle azioni del Piano.
38. Al fine di caratterizzare gli impatti acustici previsti dalle azioni di Piano, si ritiene necessario considerare nel RA, tra gli indicatori relativi alla valutazione dell'impatto acustico, anche un

indicatore che valuti la popolazione esposta all'inquinamento acustico, attraverso il quale confrontare il clima acustico relativo allo stato attuale e quello seguente alla realizzazione delle azioni operative previste nel Piano.

39. Nel RA il Proponente deve:

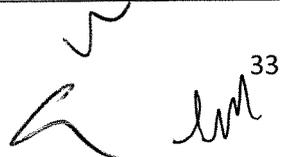
- identificare e caratterizzare l'ambito territoriale in cui possono manifestarsi gli impatti acustici previsti dalle azioni operative del Piano, con un grado di definizione che dipende dalla tipologia di azioni operative previste e dalla tipologia di sistema aeroportuale interessato,
- individuare sul territorio i vincoli normativi definiti dal Piano di zonizzazione aeroportuale e dai piani di classificazione acustica dei comuni ricadenti nell'ambito territoriale individuato e quindi valutare l'impatto delle azioni operative in relazione ai vincoli normativi sul territorio.

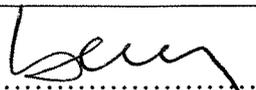
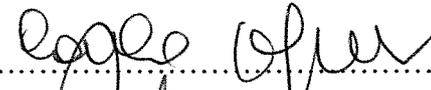
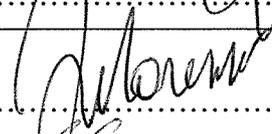
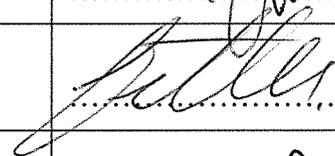
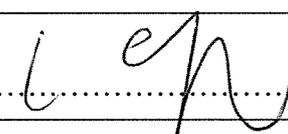
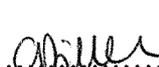
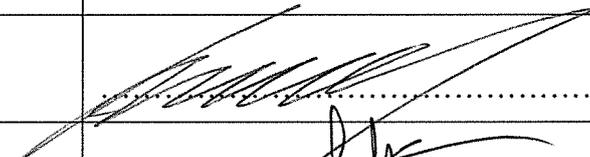
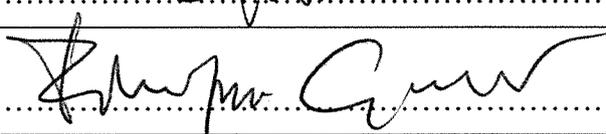
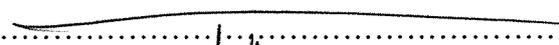
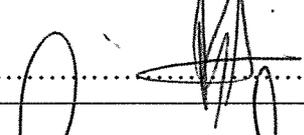
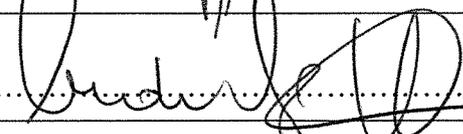
40. Il RA deve fornire inoltre i contenuti e le prime indicazioni sulle modalità di attuazione del piano di monitoraggio e controllo degli impatti acustici significativi derivanti dall'attuazione del Piano, in considerazione di quanto previsto nell'Allegato VI del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

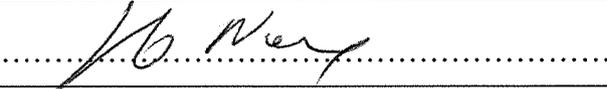
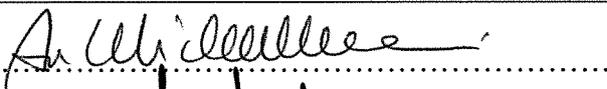
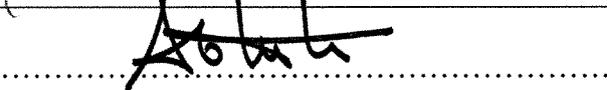
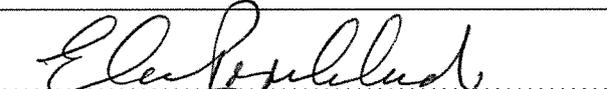
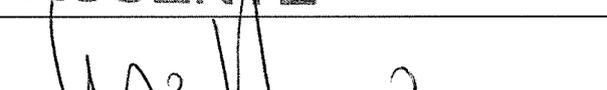
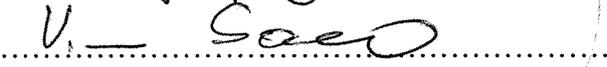
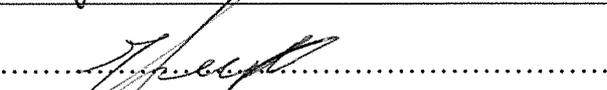
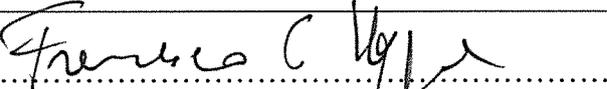
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	







Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE

