

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

VISTA la domanda presentata dalla Società ENAC in data 04/02/2016 con nota prot.n.11239 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto *"Masterplan dell'Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino"*; la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) con prot.n.2998/DVA in data 08/02/2016;

PRESO ATTO che con nota prot.n.3304/DVA del 10/02/2016, acquisita con prot.n.486/CTVA in data 11/02/2016 la Direzione ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito Commissione) l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda; con la stessa nota la Direzione ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. *"Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69"*;

VISTO il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104. *"Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114"*;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale — VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto n. 308/2015 recante gli *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;

VISTO il parere (positivo con prescrizioni) della Commissione VIA-VAS n. 2476 del 2/08/2017;

CONSIDERATO che, con nota prot.DVA.U n. 21659 del 21.9.2017 la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha chiesto chiarimenti in merito al citato parere della Commissione VIA-VAS n. 2476 del 2/08/2017, tenendo conto del contesto giuridico, dei rapporti istituzionali con la Commissione Europea e delle conseguenti valutazioni che ne derivano, con riferimento alla procedura di infrazione comunitaria EU Pilot 6876/14/ENVI riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale già realizzate nell'aeroporto;

RILEVATO che dall'esame della documentazione relativa al procedimento ID VIP 3276, emerge che l'esigenza del Masterplan è quella di ridimensionare il volume di traffico e, conseguentemente, prevedere degli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture connesse alla futura operatività dello scalo, consistenti in una sensibile riduzione di passeggeri e movimenti prevista nel medio e lungo termine.

Gli interventi previsti, in dettaglio, sono così riassumibili:

Interventi Terminal

- Riqualificazione Aviazione Commerciale che riguarderanno la hall check-in, l'area controlli sicurezza, le aree e la hall arrivi in landside
- Riqualificazione Aviazione Generale che riguarderanno la ottimizzazione degli spazi, il rinnovo delle varie sale e dei locali uffici.

Aree di sosta

- Nuovi parcheggi e ampliamenti a raso
- Parcheggi con coperture in fotovoltaico
- Nuovo parcheggio multipiano modulare.

Il Masterplan non considera l'eventuale scenario zero in quanto l'ipotesi di riduzione del traffico passeggeri è conseguente all'impegno sottoscritto nella convenzione per la qualità del sistema aeroportuale nell'Atto Unico stipulato di cui al DPCM del 21 dicembre 2012, nel quale si legge che l'aeroporto di Ciampino sarà *".. interessato dal processo di delocalizzazione funzionale del traffico aereo.."*. Un Atto Aggiuntivo è stato stipulato tra ENAC e ADR Spa il 27 dicembre 2012 nel quale si prevede che la Concessionaria dovrà pianificare lo sviluppo dell'aeroporto attraverso strumenti previsionale tecnico-amministrativi coerenti con le direttive del succitato Atto.

Si prevede, inoltre, la demolizione di circa 10 edifici che, nella loro attuale destinazione di magazzini, alloggi demaniali, officine, ecc., non vengono più utilizzati.

CONSIDERATO quanto segue, con specifico riferimento alla posizione assunta della Commissione Europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14ENVI, nel parere della Commissione VIA-VAS n. 2476/2017.

Con richiesta ricevuta dalla DVA in data 04/09/2014 con prot. n. DVA-2014-28255, la Commissione Europea, in risposta ad una denuncia che evidenziava un aumento significativo del traffico aereo (+86,9% per il traffico passeggeri e +26,9% per movimenti rispetto al 2002) ed un elenco di interventi eseguiti dal 2002, chiedeva in che modo fosse stata garantita la corretta applicazione della Direttiva VIA ed in che modo fossero stati valutati i potenziali effetti negativi.

Nell'aprile 2016 la Commissione Europea, allegando una tabella con elencati un numero di 34 interventi, rinnovava come segue la richiesta EU Pilot 6876/14ENVI: esprimere un parere ufficiale in merito alla necessità o meno di sottoporre ciascun intervento/progetto alla VIA; considerare che le disposizioni VIA sono applicabili a tutti i succitati interventi e, quindi, chiarire le misure per garantire la corretta applicazione di VIA; chiarire se il nuovo Masterplan copre anche le opere realizzate dal 1999; chiarire quali dei 34 interventi richiedono tuttora l'applicazione della VIA e le misure per garantire la corretta applicazione di VIA; verificare in che modo sono stati valutati gli impatti derivanti dalle opere realizzate, in corso di realizzazione o in previsione; chiarire entro quale data è prevista la realizzazione degli interventi per la riduzione dell'impatto ambientale complessivo dell'aeroporto; valutare, a cura della Commissione VIA-VAS, la decisione dell'ENAC di non sottoporre a valutazione ambientale gli interventi previsti dal Masterplan concernenti la realizzazione di una nuova recinzione e della strada perimetrale inerente alla nuova viabilità petrolieri; ristrutturazione/separazione dei sottoservizi; manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI; adeguamento normativo al regolamento ENAC/EASA del runway strip lato est della pista di volo RWY 15/33; Riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi piazzali); chiarire in che modo la VAS prende in

Ce

u

W

P

v, z

W

W

A

G'

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

3

considerazione la situazione odierna per ogni singolo scalo inserito nel PNA, e quindi, il grado di inquinamento ambientale attuale e la pericolosità prodotta attualmente dalla attività già presenti negli scali; chiarire in che modo il richiamato Piano valuta la principale causa di inquinamento aeroportuale, derivante dalle emissioni nocive dovute ai gas di scarico combusti dai motori dei veicoli, e dall'inquinamento acustico; verificare 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; chiarire quali sono le ragioni per cui il PNA non valuta le interferenze dello scalo con le aree di pregio, che rientrano entro un intorno aeroportuale di 10 km.

Con la nota prot.n.10959/DVA del 22/04/2016 la DVA ha comunicato all'U.L. del MATTM che, come richiesto dalla normativa nazionale *"il Proponente è tenuto ad includere nello studio di impatto ambientale un'analisi dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e quindi a descrivere gli elementi costitutivi dell'aeroporto esistenti alla data di presentazione dell'istanza. La norma specifica inoltre che devono essere descritte le principali alternative prese in esame, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni e motivazioni della scelta progettuale sotto il profilo ambientale"*.

Con nota prot. n. 69/DVA del 03/01/2017 la DVA ha informato l'U.L. del MATTM della pubblicazione della documentazione integrativa presentata dall'ENAC dove risulta concluso l'elaborato che fornisce una risposta alle domande poste dalla Commissione europea con la citata richiesta di aprile 2016.

Con nota di prot.n.4662/DVA del 28/02/2017, acquisita al prot.n.610/CTVA del 28/02/2017, la DVA ha comunicato alla Commissione VIA-VAS che la domanda formulata dalla Commissione Europea per il caso EU PILOT 6876/14/ENVI Aeroporto di Ciampino - Applicazione Direttiva VIA (2011/92/UE), acquisita con prot.n.1002/DVA in data 14/04/2016, è stata archiviata dalla Competente Commissione Europea senza nessuna riserva.

In risposta ai rilievi della Commissione Europea contenute nelle osservazioni del pubblico (prot.n.DVA-2016-8865 del 04/04/2016) e sulla base delle comunicazioni della DVA di cui alla nota prot.n.10959/DVA del 22/04/2016, la Commissione VIA-VAS ha esaminato l'elaborato integrativo presentata dall'ENAC in risposta alle domande poste dalla Commissione Europea, valutandone gli interventi in relazione agli effetti/impatti ambientali, sia per la fase di esercizio ante operam dello SIA, sia per la fase di cantierizzazione nella trascurabilità delle lavorazioni effettuate rispetto alle diverse componenti ambientali.

In merito alla decisione di non sottoporre a valutazione l'adeguamento normativo al regolamento ENAC/EASA della runway strip lato est della pista di volo RWY 15133 e la riqualifica della pavimentazione delle infrastrutture di volo esistenti, il Proponente specifica che detti interventi possono considerarsi trascurabili sotto il profilo d'impatto ambientale in fase di cantierizzazione, mentre il loro esercizio costituisce invece oggetto dello SIA del Masterplan.

Il Proponente dichiara che la nuova viabilità perimetrale è stata realizzata nello scopo di separare le aree di interesse militare e civile del sedime aeroportuale come l'adeguamento e separazione di alcuni sottoservizi, che la nuova recinzione sul lato est della pista di volo è stata obbligatoriamente installata su decisione dei Comitati di Sicurezza Aeroportuale in via precauzionale in seguito agli atti terroristici.

La tipologia dei 34 interventi è suddivisibile in circa 12 per opere di manutenzione ordinaria e straordinaria all'interno del Terminal, circa 18 opere relative al sistema in air-side di raccordi, apron, pavimentazioni, reti tecnologiche, ecc., 4 circa in land-side reperibili tra quelle rispondenti o ad obblighi di conformità normativa o a redistribuzione di spazi interni, servizi, adeguamento funzionale, di sicurezza del livello di servizio, interventi che non costituivano modifiche sostanziali e con effetti trascurabili nell'impatto sull'ambiente naturale.

CONSIDERATO che il parere della Commissione VIA-VAS n. 2476/2017 si conclude nel senso che:
- gli obiettivi previsti dal Masterplan per l'Aeroporto di Ciampino "G.B.Pastine" corrispondono - sulla base delle dichiarazioni del Proponente - alle condizioni di cui al DPR n.201/2015 - Piano Nazionale Aeroporti - art. 1, comma 4 a) nelle previste specializzazioni e potenziali funzionalità dello scalo nella complementarietà con l'HUB di Fiumicino sull'ipotizzato modello del "Secondary airport" nel sistema aeroportuale del bacino Laziale; - la riconfigurazione in un "Secondary Airport" prevista nella

riduzione del traffico aereo attuale nell'aeroporto di Ciampino e la sua progressiva delocalizzazione verso gli altri due aeroporti del sistema aeroportuale laziale, risulta coerente anche con quanto prevede il Contratto di Programma stipulato tra ENAC e AdR Spa di cui al DPCM del 21 dicembre 2012; - è condivisibile la richiesta dei Comuni di Roma e Marino di verificare ogni utile e opportuna iniziativa affinché i livelli acustici registrati conseguenti alle attività aeroportuali, rientrino nei limiti normativi possibilmente entro il 2018; - per una soddisfacente e completa valutazione di compatibilità di ogni profilo ambientale dell'aeroporto di Ciampino è dirimente avviare nell'arco di un anno tutti quei rilevamenti/monitoraggi richiesti dalle norme, sia per lo stato attuale che per gli scenari futuri; - la realizzazione degli interventi previsti dal Masterplan per una maggiore efficienza dei servizi aeroportuali, reperibili come opere minori, possono essere avviati con le sole autorizzazioni previste nella Circolare Ministeriale n.1408 del 23/02/1996, punti D-E.

CONSIDERATO che, con specifico riferimento alla sentenza della CGUE del 26 luglio 2017 (casi C-196/16 e C-197/16 Comune di Corridonia e altri v. Provincia di Macerata e altri) e delle modifiche apportate all'art. 29 del d.lgs. n. 152/2006, dal d.lgs. n. 104/2017, la Commissione VIA-VAS ha ritenuto di non potersi esprimere in relazione ai pregressi impatti ambientali prodotti dall'esercizio dell'opera e di dover preliminarmente demandare alla competente Direzione del MATTM la definizione degli effetti sulla procedura in corso di quanto affermato dalla predetta sentenza e delle citate modifiche normative.

RILEVATO che, a fronte di tali conclusioni della Commissione VIA-VAS, come detto, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha chiesto chiarimenti, tenendo conto, in particolare, del contesto giuridico e della posizione della Commissione Europea in relazione alla procedura di infrazione comunitaria EU Pilot 6876/14/ENVI riguardante le opere di sviluppo infrastrutturale già realizzate nell'aeroporto.

VALUTATO, al riguardo, che nella sentenza CGUE del 26 luglio 2017 (casi C-196/16 e C-197/16 Comune di Corridonia e altri v. Provincia di Macerata e altri) – citata nel parere della Commissione VIA-VAS n. 2476/2017 – si afferma, tra l'altro, che: *“In caso di omissione di una valutazione di impatto ambientale di un progetto prescritta dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata dalla direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, il diritto dell'Unione, da un lato, impone agli Stati membri di rimuovere le conseguenze illecite di tale omissione e, dall'altro, non osta a che una valutazione di tale impatto sia effettuata a titolo di regolarizzazione, dopo la costruzione e la messa in servizio dell'impianto interessato, purché le norme nazionali che consentono tale regolarizzazione non offrano agli interessati l'occasione di eludere le norme di diritto dell'Unione o di disapplicarle e la valutazione effettuata a titolo di regolarizzazione non si limiti alle ripercussioni future di tale impianto sull'ambiente, ma prenda in considerazione altresì l'impatto ambientale intervenuto a partire dalla sua realizzazione.”;*

VALUTATO, riguardo alla problematica in questione, che l'art. 29 del d.lgs. n. 152/2006 (sostituito dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104), stabilisce, tra l'altro, che:

- i provvedimenti di autorizzazione di un progetto adottati senza la verifica di assoggettabilità a VIA o senza la VIA, ove prescritte, sono annullabili per violazione di legge (comma 1);
- nel caso di progetti a cui si applicano le disposizioni del d.lgs. n. 152/2006, realizzati senza la previa sotto-posizione al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, al procedimento di VIA ovvero al procedimento unico di cui all'articolo 27 o di cui all'articolo 27-bis, l'autorità competente assegna un termine all'interessato entro il quale avviare un nuovo procedimento e può consentire la prosecuzione dei lavori o delle attività a condizione che tale prosecuzione avvenga in termini di sicurezza con riguardo agli eventuali rischi sanitari, ambientali o per il patrimonio culturale; scaduto inutilmente il termine assegnato all'interessato, ovvero nel caso in cui il nuovo provvedimento di VIA, adottato ai sensi degli articoli 25, 27 o 27-bis, abbia contenuto negativo, l'autorità competente dispone la demolizione delle opere realizzate e il

ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile, definendone i termini e le modalità.

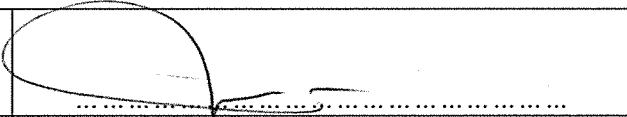
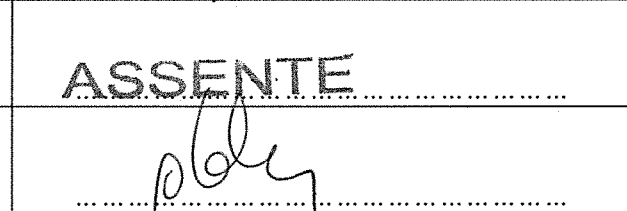
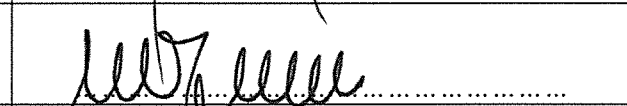
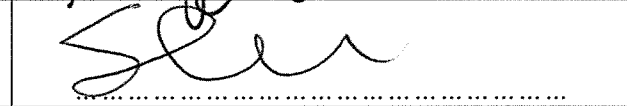




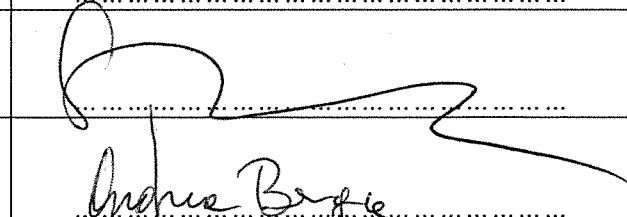
Ai sensi dell'art. 23 del medesimo D.Lgs. n. 104/2017, le disposizioni del citato decreto del 2017 si applicano ai procedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA e ai procedimenti di VIA avviati dal 16 maggio 2017; fatti salvi gli effetti degli atti già compiuti alla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 104/2017, l'autorità competente di cui all'articolo 7, commi 5 e 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, assegna al proponente un congruo termine per eventuali integrazioni documentali o adempimenti resi necessari dalle disposizioni recate dal citato D.Lgs. n. 104/2017.

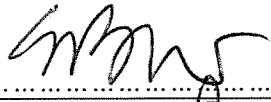
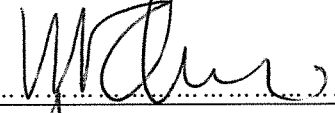
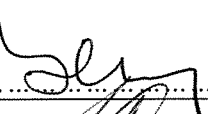

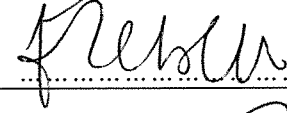
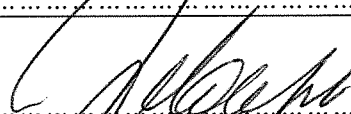
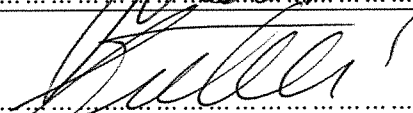
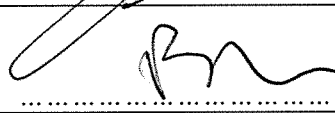
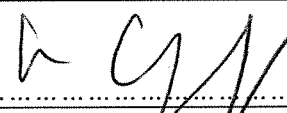

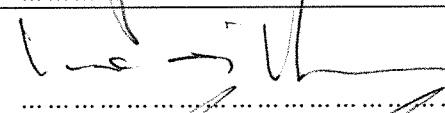

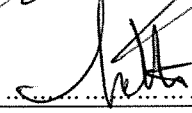
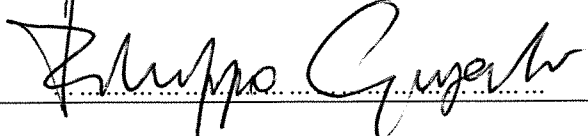

Tutto ciò visto, considerato e valutato:

la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, sulla base della documentazione inviata e delle valutazioni condotte

RITIENE che

fatte salve le specifiche valutazioni e conclusioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, il descritto quadro normativo e giurisprudenziale impone di sottoporre a VIA postuma gli interventi realizzati in passato presso l'Aeroporto di Ciampino.

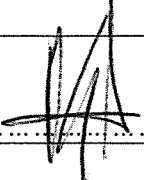
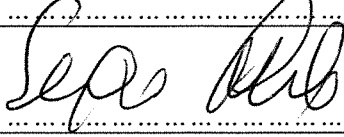

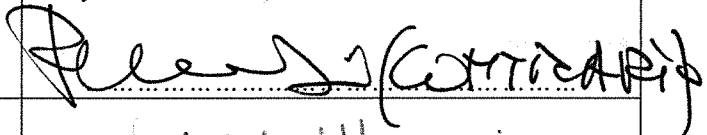
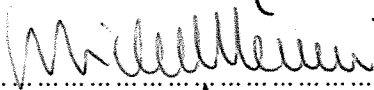

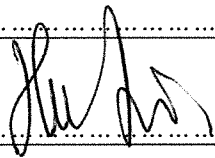


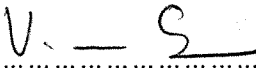
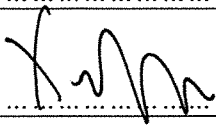
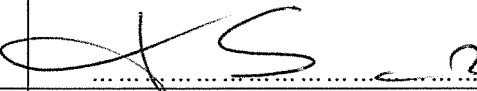
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
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	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	


10





Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE

ID_VIP 3276 Aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino, Master Plan, parere CTVA 2476, del 2/8/2017, richiesta chiarimenti

Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	