

**ARPAT – DIREZIONE TECNICA - Settore VIA/VAS**  
Via Ponte alle Mosse 211 - 50144 - Firenze

Prot. n. **Vedi segnatura informatica** Class. DV.01/330.1 del 18 agosto 2022 a mezzo PEC

Per Arch. Carla Chiodini  
**Presidente del NURV**  
c/o Settore VIA VAS  
Regione Toscana  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

Autorità competente  
**Ministero della Transizione Ecologica (MiTE)**  
DG valutazioni ambientali (VA)  
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS  
PEC: [VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

Proponente  
**ENAC**  
Direzione Centrale  
Programmazione Economica e Sviluppo  
Infrastrutture  
PEC: [protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

**Oggetto:** Contributo istruttorio sul Rapporto Preliminare di VAS del PNA - Piano Nazionale degli Aeroporti [ID\_VIP: 8657]

### Riferimenti

Nota ENAC di comunicazione agli SCA di avvio della procedura di VAS – Fase di Scoping ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 (prot. ENAC n. 90493 del 21/7/2022, prot. ARPAT n. 2022/56741) e nota del NURV di avvio delle consultazioni per la procedura di VAS - Fase di Scoping (prot. Regione Toscana n. 308492 del 3/8/2022, prot. ARPAT n. 2022/59696).

Proponente: Ente nazionale per l'aviazione civile (di seguito ENAC).

Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) - DG valutazioni ambientali (VA) - Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS.

Il NURV, in qualità di soggetto con competenze ambientali (SCA), si esprime ai sensi dell'art. 33 della L.R. 10/2010.

### Documentazione oggetto del contributo

La documentazione è quella resa disponibile sul sito dell'Autorità Competente, al *link*: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8875/13053> indicato nelle note sopra richiamate (documentazione scaricata in data 11/8/2022 e protocollata con prot. ARPAT n. 2022/61932):

- Piano Nazionale degli Aeroporti - Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Preliminare Ambientale ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006, Luglio 2022 (di seguito RPA);
- Allegato 1: Caratterizzazione ambientale preliminare degli scali aeroportuali (di seguito Allegato 1 al RPA).

Si ricorda che ARPAT fornisce il proprio contributo in qualità di Ente con competenze in materia ambientale, secondo quanto previsto dalla L.R. 30/2009.

## CONTENUTO DELLA DOCUMENTAZIONE E OSSERVAZIONI

Nella documentazione i contenuti che avrà il PNA sono accennati in modo generico e preliminare: gli *obiettivi* sono indicati per sommi capi, nelle *Soluzioni e opportunità* del PNA sono solo accennate alcune tematiche (*Gestioni aeroportuali e loro integrazione attraverso le reti territoriali; Cargo; Aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri; Aeroporti di aviazione generale*) che vengono trattate in modo generale, non sito specifico e a grandi linee, mentre altre sono rimandate alla proposta di Piano che verrà predisposta successivamente (*Indirizzi di programmazione; Valutazione di qualità della crescita proposta; Incentivazione per il raggiungimento dei target individuati*); pertanto nella documentazione di fase preliminare di VAS non è ancora chiaro quali saranno le azioni previste dal PNA.

Di conseguenza, in questa sede si rinviando eventuali osservazioni alla fase di valutazione del Rapporto Ambientale (di seguito RA) o alle prossime procedure di maggior dettaglio (VIA) ricordando che - come già segnalato nell'ambito della procedura di fase preliminare di VAS svoltasi nel 2016 del Piano Nazionale degli Aeroporti - «Questa Agenzia ha già fornito valutazioni di dettaglio, mediante contributi istruttori per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA del Progetto Aeroporto di Firenze – Masterplan aeroportuale 2014-2029 e del procedimento di VIA del Progetto Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto G. Galilei di Pisa», a cui si rimanda per quanto ad oggi ancora valido (visto, per il Masterplan di Firenze, l'annullamento del provvedimento di VIA del MATTM da parte del TAR Toscana nel 2019, come confermato dal Consiglio di Stato nel 2020, criticità evidenziata nella stessa documentazione in oggetto)<sup>1</sup>, e si esprimono solo le seguenti considerazioni preliminari di massima.

Visto che nella documentazione di fase preliminare sono riportate indicazioni non sempre coerenti riguardo agli aeroporti e ai territori interessati dal Piano, nel RA e nel Piano si raccomanda di identificare in modo chiaro gli aeroporti e territori interessati dal Piano e dai suoi effetti.

Si suggerisce di tenere conto tra gli obiettivi ambientali di riferimento anche del **Programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030**<sup>2</sup>, approvato il 10/03/2022, e delle strategie seguite al **Green Deal Europeo relative al consumo di suolo (Nuova strategia dell'UE per la protezione del suolo “EU Soil Strategy for 2030 Reaping the benefits of healthy soils for people, food, nature and climate”, 17.11.2021 COM(2021) 699 final)**<sup>3</sup> e alla **mobilità (Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final)**<sup>4</sup>.

Si raccomanda coerenza nei temi trattati, sia nella caratterizzazione ambientale sia nella valutazione degli impatti ambientali e nella scelta dei relativi indicatori di monitoraggio correlati, concentrandosi sugli elementi effettivamente inerenti il settore aeroportuale. Nello specifico:

- per la componente atmosfera si raccomanda di tenere conto, oltre alla qualità dell'aria, anche delle emissioni di inquinanti e delle emissioni di gas climalteranti totali e specifiche del settore aeroportuale (dirette e indotte);
- per la componente idrica si raccomanda di tenere conto delle varie tipologie di stato dei corpi idrici, per quelle ritenute correlabili al Piano, tra quelle previste dalle classificazioni normative (stato quantitativo, stato di qualità chimica, stato di qualità ecologica).

Si segnala inoltre un evidente refuso: le figure relative alla zonizzazione acustica aeroportuale riportate nell'Allegato 1 al RPA (pag. 73 del file formato pdf) per l'“AEROPORTO DI FIRENZE AMERIGO VESPUCCI” e (a pag. 149 del file formato pdf) per l'“AEROPORTO DI PISA GALILEO GALILEI” coincidono: quella errata è senz'altro quella riferita all'aeroporto G. Galilei<sup>5</sup>.

1 Nel Capitolo 3 viene evidenziato che «Tra le diverse criticità si pone il tema dell'area Tirrenica dove i tre aeroporti di riferimento per le corrispettive città metropolitane (Roma, Napoli e Firenze) hanno criticità ambientali e/o già in passato non hanno ricevuto l'approvazione dei Piani di Sviluppo».

2 Si veda il sito internet del Parlamento Europeo al seguente link: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0067\\_IT.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0067_IT.html).

3 Si veda il sito internet della Commissione Europea al seguente link: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12634-Salute-del-suolo-nuova-strategia-dellUE-per-la-protezione-del-suolo\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12634-Salute-del-suolo-nuova-strategia-dellUE-per-la-protezione-del-suolo_it).

4 Si veda la comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo al seguente link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789&qid=1614687801782>.

5 Si veda il sito internet della società di gestione Toscana Aeroporti Spa al seguente link: <https://www.toscana-aeroporti.com/home/azienda/qualit%C3%A0-del-servizio/monitoraggio-acustico.html>.

Si raccomanda - sia nella predisposizione del Piano che del RA - di tenere conto e rendere conto degli esiti ambientali del pregresso Piano Nazionale degli Aeroporti.

**Si raccomanda inoltre di indicare azioni capaci di perseguire l'integrazione intermodale tra gli aeroporti di Pisa e Firenze**, di cui si accenna nel RPA (*paragrafo 3.3.3 e paragrafo 3.5.1*), prevedendo indicatori che rendano conto anche del grado di collegamento-accessibilità terrestre ai diversi scali e tra di essi, **visto che gli aeroporti di Pisa e di Firenze fanno parte del "Sistema Toscano" indicato dal RPA come una delle reti e sistemi aeroportuali presenti.**

Infine si osserva che nel RPA vengono indicate le Agenzie ambientali tra i soggetti che saranno coinvolti nel monitoraggio. In merito al ruolo dell'Agenzia nelle attività di monitoraggio, si fa presente che eventuali attività di monitoraggio aggiuntive, che esulino dalle attività istituzionali già effettuate da ARPAT, vanno programmate, organizzate e regolate con accordi specifici ai sensi della L.R. 30/2009.

In merito agli indicatori di monitoraggio si raccomanda una riflessione e analisi sulla effettiva popolabilità degli indicatori che saranno scelti.

Distinti saluti.

Dott. *Antongilio Barbaro* \*  
Responsabile del Settore VIA/VAS  
Direzione tecnica

---

\* Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs. 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs. 39/1993.