

Class. 6.3 Pratica: 2022.1.38.21

Spettabile

MINISTERO PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA DIREZIONE
GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
Email: VA@pec.mite.gov.it

e, p.c.

REGIONE LOMBARDIA DIREZIONE GENERALE TERRITORIO
E PROTEZIONE CIVILE
Email:
territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it

Oggetto : ID: 8657: Contributo ARPA Lombardia sul procedimento di VAS relativo al Rapporto preliminare della VAS del Piano Aeroporti (PNA) (rif. nota Regione Lombardia del Z1.2022.0040960 del 10/08/2022, prot. ARPA n. 0131277 del 16 agosto 2022).

Con riferimento alla nota di Regione Lombardia avente per oggetto: *“Valutazione Ambientale Strategica del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA): Consultazione per la fase di Scoping ai sensi dell’art. 13, comma 1 del D.Lgs 152/2006”*, ARPA Lombardia in qualità di soggetto competente in materia ambientale formula le seguenti osservazioni.

Alfine di effettuare analisi più puntuali sarebbe opportuno rendere disponibili anche i documenti relativi al Piano, cui il rapporto preliminare fa continui riferimenti; tuttavia, non essendo riportate nei documenti di VAS gli obiettivi e le azioni previste sui singoli aeroporti non è possibile in questa fase formulare contributi puntuali, che sicuramente saranno resi in sede di messa a disposizione del rapporto ambientale.

Pertanto, in questa fase si riportano contributi più generali.

Si ritiene importante raccogliere il maggior numero di dati e informazioni riguardanti il traffico aereo degli scali, nonché scenari di scala globale, in modo da poter fornire un quadro previsionale agli orizzonti già stabiliti (2020, 2025 e 2030) che possano argomentare una eventuale previsione di sviluppo degli aeroporti a livello programmatico.

Nella valutazione della riduzione degli impatti determinata dalla elettrificazione delle operazioni di volo e dall’introduzione di veicoli elettrici/ibridi occorre valutare anche la provenienza dell’energia elettrica, ovvero dove e come viene prodotta, in quanto anche la sua

Responsabile del procedimento: ELISA NAVA tel. 02/69666297 e-mail: e.nava@arpalombardia.it
Istruttore: ROSA SONIA RUMI tel. 02/69666311 e-mail: r.rumi@arpalombardia.it

produzione determina impatti (se si usano ad esempio fonti fossili) che dovrebbero essere oggetto di valutazione.

BIODIVERSITA'

Si richiama l'attenzione sugli impatti causati sulla fauna (rapaci notturni, migratori, chiropteri) dall'inquinamento luminoso.

Ad integrazione delle misure di riduzione delle emissioni di CO₂, indispensabili, è possibile prevedere interventi di riforestazione, ricordando il fondamentale ruolo che la vegetazione svolge nell'assorbimento della CO₂.

In merito a queste tematiche si segnala che per la Regione Lombardia la **Strategia Regionale per la Biodiversità** ha definito un quadro di azioni per invertire la progressiva perdita di biodiversità. I fattori determinati dalle attività umane e che contribuiscono in maniera decisiva alla perdita della biodiversità, identificati all'interno della Strategia, sono:

- la riduzione delle aree disponibili per le specie animali e vegetali e la frammentazione dei territori rimasti;
- la crescente presenza di specie aliene invasive;
- il consumo delle risorse naturali ad un tasso superiore alla capacità di ripristino;
- gli impatti dell'inquinamento a scala locale e a scala globale.

Il Piano può trovare nella Strategia Regionale per la Biodiversità elementi utili per la sua implementazione in termini di definizione degli obiettivi specifici e delle azioni.

SPECIE ALLOCTONE

Con particolare riferimento alla tematica delle **specie aliene invasive**, elencate per la Lombardia nella d.g.r. n. 2658 del 16 dicembre 2019 "Aggiornamento delle liste nere delle specie alloctone animali e vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione", si ritiene prioritario, ai fini di una incisiva e concreta tutela della biodiversità, prevedere l'attuazione di specifici monitoraggi e, laddove ritenuto necessario, la pianificazione di idonei interventi di contenimento o eradicazione. A questo proposito si segnala che nell'ambito della strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive per ognuna di esse è stato individuato il metodo più idoneo

[\(http://www.naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/\)](http://www.naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/)

Una ulteriore tematica che deve essere approfondita rispetto alla componente ambientale biodiversità è quella delle **specie alloctone**, che possono causare impatti significativi sugli ecosistemi, sull'economia e sulla salute. All'interno degli ecosistemi le specie alloctone possono determinare la competizione con le specie autoctone (talvolta fino alla estinzione di elementi locali) con la conseguente riduzione di biodiversità (anche animale), l'inquinamento genetico e le modificazioni delle caratteristiche fisico-chimiche dei suoli e dei corpi d'acqua, con conseguente perdita di biodiversità e la perdita dei servizi ecosistemici collegati.

RETI ECOLOGICHE

Un'altra tematica che si vuole evidenziare, e che si ritiene importante che sia adeguatamente sviluppata nell'ambito del programma operativo, è quella delle **reti ecologiche**. La frammentazione e l'isolamento degli ambienti E' pertanto fondamentale prevedere l'analisi delle connessioni ecologiche e la loro implementazione, non solo rispetto alle aree protette, ma in maniera diffusa su tutto il territorio coinvolto nel programma. Si fa presente a questo proposito che per la Regione Lombardia è stata identificata la Rete Ecologica Regionale (RER) quale infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale (PTR) e che ogni Provincia ha definito all'interno del proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) uno schema di Rete Ecologica Provinciale, con un dettaglio ovviamente maggiore rispetto alla RER. Il fondamento teorico della rete ecologica è il fatto che tutte le specie animali e vegetali hanno una distribuzione geografica discontinua, rappresentata da una serie di aree che in condizioni ottimali sono collegate tra loro da un articolato sistema di corridoi a formare una maglia interconnessa; sovrapponendo le reti di tutte le specie si ottiene la rete complessiva del territorio, ovvero un sistema interconnesso di habitat che garantisca la conservazione della biodiversità e del paesaggio.

Tale condizione è tuttavia alterata dalla frammentazione degli ecosistemi, un processo che genera la progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali ed un sempre maggiore isolamento all'interno di una matrice territoriale artificiale, a causa di:

- sviluppo urbanistico e infrastrutturale;
- degrado della qualità ambientale legata al sovrasfruttamento delle risorse naturali, alla diffusione di specie alloctone, alla immissione di grandi quantità di nutrienti e di sostanze chimiche e alla alterazione del ciclo dell'acqua e dei cicli biogeochimici;
- attività agricole intensive che utilizzano fitofarmaci e fertilizzanti chimici e causano impoverimento del suolo in elementi nutritivi, sostanza organica e humus e perdita di habitat naturali.

Ne deriva una profonda alterazione degli equilibri ecologici tra le specie di una comunità: aumentano le specie comuni, caratterizzate da alta capacità dispersiva e in grado di esercitare una forte competizione/predazione sulle specie preesistenti, spesso di interesse conservazionistico. Se esse hanno nicchia ecologica ristretta e lontana dal margine, ridotte capacità dispersive o sono presenti con basse densità, rispondono negativamente alla frammentazione perché oltre a subire una diminuzione della superficie del loro habitat devono competere con le nuove specie. Si assiste così alla progressiva sostituzione delle specie originarie con altre, generaliste ed antropofile, fino ad arrivare alla modificazione complessiva della comunità biotica primaria, con perdita di biodiversità a tutti i livelli.

Una ulteriore problematica è la insularizzazione: popolazioni isolate, con scarso o nullo flusso genico, vanno incontro a fenomeni di riduzione della variabilità genetica, risultando estremamente vulnerabili e a rischio di estinzione in quanto incapaci di rispondere a stress ambientali e processi selettivi in generale. La scomparsa di popolazioni (o di intere specie) può a sua volta provocare estinzioni secondarie di specie ad esse collegate ecologicamente (effetto

cascata).

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Si ricorda che con Intesa del 28.11.2019 tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sono state adottate le “**Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VIncA)** - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4”, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019.

Le Linee Guida rappresentano il documento di indirizzo per le Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano di carattere interpretativo e dispositivo, che, nel recepire le indicazioni dei documenti di livello unionale, costituiscono lo strumento finalizzato a rendere omogenea, a livello nazionale, l’attuazione dell’art 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva Habitat, caratterizzando gli aspetti peculiari della Valutazione di Incidenza (VIncA).

Nell’attuazione della procedura occorre tenere presente che, come riportato nel par. 1.8 delle Linee Guida, è necessario applicare il **principio di precauzione** ogni qualvolta non sia possibile escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di interferenze significative generate da un piano/programma/progetto/intervento/attività sui Siti della Rete Natura 2000.

Il principio di precauzione è contenuto nell’articolo 191 del trattato sul funzionamento dell’Unione europea (UE) con lo scopo di garantire un alto livello di protezione dell’ambiente grazie a delle prese di posizione preventive in caso di rischio. La politica dell’Unione in materia ambientale, che persegue obiettivi quali la salvaguardia, la tutela ed il miglioramento della qualità dell’ambiente, è infatti fondata sui principi della precauzione e dell’azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all’ambiente, nonché sul principio “chi inquina paga”.

RUMORE

Con riferimento alla matrice rumore si richiama l’importanza, laddove saranno previsti interventi infrastrutturali finalizzati all’adeguamento degli scali alle aspettative di sviluppo delineate dalla proposta di piano, di individuare l’entità dei possibili effetti sui diversi sistemi ambientali, tra cui il clima acustico delle aree residenziali collocate in aree limitrofe agli aeroporti. Le diverse tipologie di intervento possibili quali: realizzazione, potenziamento, riqualificazioni e e riconfigurazioni produrranno potenziali effetti ambientali negativi che il Rapporto ambientale dovrà necessariamente valutare anche con riferimento ai vari territori.

Ad esempio, l’eventuale incremento di traffico rappresenta sicuramente un elemento che ha importanti effetti sui diversi “sistemi ambientali” e in particolare sul clima acustico, rispetto al quale rappresenta il fattore di maggiore impatto.

Stesso ragionamento deve essere utilizzato per il traffico merci, che sicuramente subirà potenziamenti futuri, ma che riveste un ruolo importante e specifico per quanto riguarda gli effetti sul clima acustico (in considerazione, ad esempio, del tipo di aeromobili impiegati e/o della distribuzione dei voli sulle 24 h e in particolare nel periodo notturno). Si ritiene necessario, perciò, che nel Rapporto ambientale lo sviluppo previsto per il traffico cargo e i

suoi effetti sul rumore siano adeguatamente presi in considerazione.

Infine, particolare attenzione dovrà essere posta dal Rapporto ambientale rispetto agli sviluppi previsti per il traffico in orario notturno per l'evidente criticità che tali voli potranno generare in termini di disturbo alla popolazione. Tale riflessione dovrebbe essere necessariamente estesa all'eventuale sviluppo del traffico cargo in quanto l'operatività in orario notturno rappresenta uno dei fattori di maggiore attrattività di uno scalo per i vettori cargo.

Nel Rapporto preliminare viene sottolineata l'importanza che la proposta del Piano attribuisce allo sviluppo dei livelli di accessibilità degli scali e di interconnessione con le altre modalità di trasporto e perciò alla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali programmati per strade e ferrovie. Si osserva che la realizzazione di tali interventi, pur non strettamente riguardanti l'infrastruttura aeroportuale, è funzionale allo sviluppo della rete aeroportuale stessa e al potenziamento dell'intermodalità. Per questo motivo si ritiene che nel Rapporto ambientale dovrà essere adeguatamente preso in considerazione l'effetto che la realizzazione di tali interventi avrà sul clima acustico delle aree interessate.

QUALITA' DELL'ARIA

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, al momento non emergono osservazioni specifiche, fermo restando che tale tematica non può essere trascurata né rispetto alle emissioni dirette degli aerei (benché si disperdano su area ampia) e delle altre strutture all'interno dell'aeroporto, né rispetto alle infrastrutture e mobilità indotta. Ci si riserva invece la possibilità di formulare osservazioni quando, presumibilmente nel Rapporto ambientale, saranno esplicitate in modo ben definito le azioni previste per ciascuno scalo e i relativi impatti. Infine, si invita ad esplicitare le azioni che si prevedono da adottare per la sostenibilità ambientale degli aeroporti, riguardo le dotazioni tecniche e tecnologiche rivolte al contenimento energetico e alla riduzione dei consumi idrici, diversificando la descrizione rispetto alle dotazioni già in essere, a quelle in previsione e quelle da inserirsi in un piano gestionale.

Si raccomanda inoltre di verificare la presenza di soluzioni atte al trattamento delle acque reflue e la gestione dei rifiuti. Si evidenzia inoltre che il quadro previsionale e programmatico dovrebbe estendersi, sulla base dei dati previsionali, alla dotazione infrastrutturale a supporto degli aeroporti, ovvero stimare possibili esigenze di opere accessorie connesse agli scali, quali ad esempio parcheggi o sistemi di collegamento dell'aerostazione al capoluogo, che garantirebbe di contestualizzare l'incidenza dello scalo nel sistema di gestione del territorio in cui sorge lo scalo stesso.

ALLEGATO 1 AL RAPPORTO PRELIMINARE

Nella scheda allegato 1 rapporto preliminare relativa all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio nella sezione cambiamenti climatici è presente una affermazione che richiama l'aeroporto di Alghero, si segnala come correzione da apportare. Sempre nella scheda relativa all'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio nella sezione paesaggio e patrimonio culturale è presente un

riferimento al centro abitato di Bari che si chiede di correggere.

Il Dirigente
ELISA NAVA

Parere redatto con il contributo di:
Direzione Tecnica: Elena Ballabio