



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

**Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente  
Settore qualità ambientale**

Via Mantova, 16 – 38122 Trento

T +39 0461 493570

F +39 0461 497759

pec valamb.appa@pec.provincia.tn.it

@ valamb.appa@provincia.tn.it

web www.appa.provincia.tn.it



Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale Valutazioni ambientali  
Divisione V - Procedure di Valutazione Ambientale

[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

S305/2022 fascicolo n. 17.6/2022-209

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo. Negli esemplari cartacei segnatura di protocollo in alto a destra (da citare nella risposta).

Oggetto: VAS-2022-24-SCO - Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) - [ID: 8657]  
Proponente: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC).  
Autorità procedente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).  
Autorità competente per la VAS: Ministero della Transizione Ecologica (MiTE).  
**Osservazioni**

Facendo seguito alla nota prot. n. 90493 di data 21 luglio 2022 (ns. prot. n. 518068 dd. 22/07/2022 e n. 523258 dd. 25/07/2022) con cui l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ha comunicato l'avvio della fase di consultazione pubblica relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) nell'ambito del processo di valutazione ambientale strategica (VAS), si comunica quanto segue.

La Provincia di Trento partecipa ai processi di VAS di competenza nazionale avvalendosi dello scrivente Settore, che cura l'acquisizione e il coordinamento delle osservazioni formulate dalle diverse Strutture provinciali. A tale proposito si segnala che nel capitolo 2.3 del Rapporto preliminare, ove si elencano i soggetti competenti in materia ambientale individuati all'interno delle amministrazioni regionali, per la Provincia di Trento viene indicato l'Ufficio per le valutazioni ambientali del Servizio Autorizzazioni e Valutazioni ambientali. A seguito della riorganizzazione delle strutture provinciali avvenuta nel maggio 2020 le competenze del suddetto Ufficio inerenti le valutazioni ambientali sono passate all'Unità organizzativa per le valutazioni ambientali dello scrivente Settore qualità ambientale, struttura incardinata nell'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente.

Nell'ambito della consultazione in oggetto si sono espresse le seguenti strutture provinciali:

- Servizio Opere stradali e ferroviarie (prot. n. 545564 del 3 agosto 2022);
- Servizio Gestione strade (prot. n. 546245 del 4 agosto 2022);
- Dipartimento infrastrutture (prot. n. 566862 del 12 agosto 2022);
- Soprintendenza per i beni culturali (prot. n. 569157 del 16 agosto 2022);
- Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette (prot. n. 573037 del 18 agosto 2022);
- U.O. Tutela dell'aria e agenti fisici dello scrivente Settore.

Dalla documentazione depositata emerge che gli obiettivi del PNA sono i seguenti:

- individuare i livelli di accessibilità e di connettività degli aeroporti italiani e indicare i livelli di con-accessibilità sul territorio nazionale;
- stimare le potenzialità di mercato a livello aggregato e dei singoli aeroporti e individuare le criticità di sviluppo per l'accompagnamento della domanda;
- caratterizzare il ruolo del trasporto aereo e la sua integrazione nella rete dei trasporti nazionale con riferimento ai servizi intermodali che facilitano l'accessibilità sostenibile per la mobilità internazionale e di lungo raggio ed alla complementarità del trasporto aereo per le aree dove l'accessibilità ferroviaria è modesta e/o sono lunghi i tempi di implementazione dei potenziamenti pianificati;
- individuare le aree di "remoteness" caratterizzate da livelli di con-accessibilità inferiori a una determinata soglia e quindi incapaci di soddisfare i bisogni delle comunità di riferimento, che necessitano quindi di progettualità nazionale specifica a supporto della competitività e accessibilità aerea dei territori;
- classificare gli aeroporti in relazione ai livelli di con-accessibilità e ai potenziali di sviluppo;
- individuare prioritari interventi di adeguamento e transizione green, le modalità di integrazione degli stessi nei master plan aeroportuali e le aree di incentivazione e le modalità di indirizzo e monitoraggio di tale transizione;
- fornire uno strumento che consenta all'ENAC di effettuare una valutazione multidimensionale sulla qualità della crescita e sulla resilienza e flessibilità dei piani di sviluppo aeroportuali.

Il PNA, rispondendo a precise indicazioni ed istanze dell'Unione Europea, ha l'obiettivo di promuovere la sostenibilità, favorendo tra l'altro la decarbonizzazione del sistema, l'innovazione tecnologica e l'intermodalità. Lo scopo della VAS è di verificare che le scelte tecnologiche e localizzative che saranno effettuate possano portare a maggiori benefici ambientali su alcune componenti chiave (quali, ad esempio, emissioni climalteranti ed inquinanti in atmosfera) nonché produrre il minor impatto ambientale possibile sulle componenti inevitabilmente interessate dalla realizzazione di eventuali nuove infrastrutture (quali, ad esempio, il suolo o il paesaggio).

L'ambito tematico pianificatorio primario del PNA è costituito dall'insieme degli scali aeroportuali considerati di "interesse nazionale", secondo quanto disposto dall'art. 698 del Codice della Navigazione, il cui elenco è stato approvato nell'ambito della Conferenza Stato - Regioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che si è completata il 19 Febbraio 2015.

Il Rapporto preliminare delinea un primo inquadramento a livello nazionale delle componenti ambientali più strettamente interessate dalle azioni di Piano e in particolare riporta nell'Allegato 1 la caratterizzazione ambientale dettagliata delle 38 aree territoriali dove ricadono gli scali aeroportuali di interesse nazionale.

Posto che il territorio della Provincia di Trento non rientra tra tali aree, si ritiene in ogni caso opportuno fornire alcuni contributi in relazione all'approccio metodologico generale proposto nel Rapporto preliminare.

Per quanto riguarda la matrice aria, si ritiene che in alcuni passaggi del Rapporto preliminare non sia adeguatamente posta in evidenza la distinzione fra gli inquinanti rilevanti per la qualità dell'aria e i gas climalteranti. In particolare, fra gli obiettivi ambientali la riduzione dei gas climalteranti viene citata sia nell'obiettivo OA3 che nel OA4 e nell'analisi preliminare del contesto ambientale per l'atmosfera si indica solo la qualità dell'aria, con le emissioni di CO<sub>2</sub> esposte congiuntamente ai valori di immissione di alcuni inquinanti propri della stessa. Al contempo, nell'elencazione degli obiettivi sinergici vengono invece correttamente evidenziati i distinti e relativi documenti di pianificazione nazionale piuttosto che regionale/provinciale. Nella definitiva stesura del Rapporto ambientale si ritiene opportuno che tale distinzione trovi maggiore evidenza e chiarezza proprio ed anche in relazione ai diversi obiettivi ambientali e sinergici dello stesso PNA.

Per quanto concerne l'inquinamento acustico, stando al rapporto sull'inquinamento acustico ambientale pubblicato dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), almeno una persona su cinque in Europa è esposta a livelli di rumore considerati nocivi per la salute. In Italia, all'interno delle aree urbane la popolazione esposta alla componente di rumore prodotta dal traffico aereo a livelli superiori alla soglia Lden (livello giorno-sera-notte) di 55 dB(A) è di oltre 140.000 persone, mentre 34.000 persone sono esposte a Lnight (livello notte) oltre i 50 dB(A). Nelle aree extraurbane, invece, sono rispettivamente 150.000 e 60.000 le persone esposte a livelli eccedenti le predette soglie (Fonte: dati 2017 AEA). Tali soglie sono ritenute

dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) un utile riferimento per la valutazione degli effetti nocivi causati dall'esposizione al rumore. Attraverso l'elaborazione di tali dati si stima che più di 80.000 persone accusano problemi di disturbo da rumore generato dal traffico aereo. Inoltre, risulta opportuno considerare che dalle indagini psicoacustiche condotte da Miedema H.M.E. la percentuale di persone fortemente disturbate dal rumore generato dal trasporto aereo eccede di circa il 40% quello generato dal traffico veicolare urbano e di circa il 50% di quello generato dal traffico ferroviario, a parità di livello di rumore considerato (75 Lden). Tali riferimenti pongono dunque in evidenza che l'entità del disturbo provocato dal rumore aereo non è solo legata all'intensità del rumore bensì è fortemente condizionata anche dalla natura della specifica sorgente considerata. Risulta pertanto evidente che, nell'ambito delle politiche europee di contenimento del rumore ambientale dettate in applicazione della Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, recepita dallo Stato italiano con il D.Lgs. n. 194 del 19 agosto 2005, lo scopo è quello di cercare di intraprendere delle politiche di contenimento del rumore per ridurre il numero di persone esposte a livelli di rumore ritenuti inaccettabili. A tal fine, i gestori delle relative infrastrutture di trasporto principali che, in particolare per quanto riguarda gli aeroporti, corrispondono a quelli con più di 50 ml movimenti/anno, sono tenuti ad elaborare le mappe acustiche e i relativi Piani d'azione qualora siano previsti livelli eccedenti i livelli di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) fissati per le diverse zone nei dintorni dell'aeroporto.

Le scelte pianificatorie future dovrebbero pertanto cercare di promuovere il sostegno ad una generale politica di contenimento degli impatti favorendo i criteri per uno sviluppo del traffico aereo ecosostenibile attraverso il quale riconoscere il trasporto aereo semplicemente come una delle diverse opportunità di mobilità, da pesare anche in relazione al prevedibile impatto generato sulla popolazione esposta. Risulterebbe per questo utile voler analizzare gli attuali impatti prodotti dai principali scali nazionali da cui sviluppare delle strategie di interesse comunitario che riescano a calarsi sul territorio nazionale attraverso azioni di accorpamento, gestione, programmazione e, ove possibile, di riduzione dei movimenti futuri nel medio e lungo periodo, volendo a tal fine usufruire di strumenti che evitino in maniera organica l'acutizzarsi delle già notevoli pressioni ambientali esercitate in alcune realtà, evitando di gravare oltre misura su altri territori. Ciò al fine di evitare che le azioni di salvaguardia promosse in applicazione della Direttiva END (Environmental Noise Directive) modifichino o perfino contrastino con il costante e continuo contenimento del numero delle persone esposte a livelli di rumore ritenuti inaccettabili. Questo processo di gestione del rumore permetterebbe di conoscere quali saranno i possibili interventi grazie ai quali prospettare una ridistribuzione e un incremento delle movimentazioni su ciascun aeroporto nazionale nell'ambito di uno sviluppo sostenibile del settore dei trasporti giacché, attualmente, il trasporto aereo incide per circa il 30% nella determinazione della pressione ambientale sul territorio della UE. Ne consegue che una sua riduzione non solo soddisferebbe gli obiettivi strategici dell'UE bensì eviterebbe di disperdere quell'importante opera di salvaguardia avviata dall'Italia in applicazione della Direttiva 2002/49/CE, ancorché numerosi Comuni non abbiano ancora adottato la Classificazione Acustica (ex art. 6, c. 1, lettera a), L.447/95), la quale, è bene ricordare, rappresenta il principale strumento per avviare un efficace programma di gestione del rumore ambientale.

Sulla scorta di quanto sopra espresso, i contenuti manifestati dal PNA non sembrano soddisfare tali preminenti requisiti, essendosi limitato a riconoscere l'adozione di una procedura di certificazione acustica degli aeromobili registrati in Italia in applicazione degli indirizzi assunti dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) la quale, seppur perseveri nell'obiettivo di contenere il rumore, non considera per contro i possibili impatti derivati dagli sviluppi del settore aereo attraverso previsioni di medio e lungo periodo, coerentemente alla "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni" (COM(2016) 501 final), in relazione ai quali giustificare il ricorso a idonei strumenti di salvaguardia aggiuntivi maturati usufruendo anche di strumenti di previsione (modelli di calcolo) grazie ai quali provvedere alla definizione di adeguati piani di contenimento e abbattimento di rumore in grado di compensare anche l'eventuale incremento della rumorosità generato da un aumento dei volumi legati al trasporto aereo. Ciò nonostante, gli strumenti in carico alle Amministrazioni locali, tra i quali rientrano la pianificazione (classificazione acustica ex art. 4, c. 1, lettera a)), la valutazione (impatto acustico ex art. 8) e il contenimento (piani di risanamento acustico comunali ex art. 7) previsti dalla legge n. 447 del 26 ottobre 1995 (Legge quadro sull'inquinamento acustico), risultino in certi casi carenti ed in altri addirittura assenti.

In merito all'approccio metodologico che si intende applicare alla valutazione dei possibili effetti sulle componenti ambientali ed in particolare sui siti della Rete Natura 2000, il Rapporto preliminare delinea i contenuti che dovranno essere analizzati nel Rapporto ambientale e nello Studio di Incidenza Ambientale in esso contenuto prendendo in considerazione principalmente lo stato degli habitat e delle specie e i corridoi ecologici potenzialmente interessati dalle azioni. In particolare, tiene conto del fatto che la

realizzazione di infrastrutture, specie se di tipo lineare come ad esempio le piste aeroportuali o i percorsi per la mobilità interna, potrebbero interferire con le naturali reti di connessioni che permettono lo spostamento di fauna e lo scambio genetico tra le specie vegetali presenti, alterando in modo diretto ma anche indotto il sistema naturale presente all'intorno dello scalo. Viene descritto che particolare attenzione sarà posta all'avifauna, oggetto peraltro di specifiche norme, che subisce in modo rilevante interferenze legate al traffico aereo. In riferimento all'analisi degli effetti delle scelte del PNA sulle componenti ambientali, si ritengono condivisibili i contenuti ed il livello di dettaglio delle informazioni descritti nell'ambito del Rapporto preliminare che verranno successivamente sviluppati nel Rapporto ambientale, vista anche la previsione del monitoraggio ambientale sugli effetti ambientali del Programma tramite indicatori che permettono di rilevare in modo diretto l'effetto (positivo o negativo) prodotto dall'intervento e, se necessario, rilevare eventuali effetti negativi inattesi e porvi rimedio o mitigarli attraverso opportune azioni di mitigazione o azioni correttive. Si ritiene tuttavia necessario approfondire il potenziale impatto della definizione degli interventi nelle aree aeroportuali sulle specie di uccelli tutelati dalla Direttiva Uccelli, con particolare riferimento all'eventuale interferenza con rotte migratorie, aree con funzioni di stepping stones e corridoi ecologici.

Visto quanto sopra esposto, si concorda pertanto con quanto riportato nel Rapporto preliminare in merito all'impostazione che verrà data nel Rapporto ambientale alla valutazione dei possibili effetti sulle componenti ambientali, ma si chiede di dedicare un'attenzione specifica all'inserimento di uno studio di tipo naturalistico-ambientale che valuti l'impatto delle scelte del piano nei confronti della specie di avifauna presenti nelle aree interessate. In ogni caso, dove sono possibili interferenze con siti della Rete Natura 2000 si chiede di evidenziare la necessità di un successivo adempimento specifico di VIncA nella fase di progettazione dell'intervento, in modo da poter entrare nel dettaglio degli interventi previsti.

Infine, si evidenzia che all'interno del patrimonio costruito degli aeroporti sono presenti in alcuni casi testimonianze significative in ambito architettonico, ingegneristico e artistico riferibili sia al Primo che al Secondo Novecento non sempre tutelate ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, spesso non aventi il requisito di risalenza ad oltre settanta anni che le sottoporrebbe *ope legis* alle previsioni di legge, anche alla luce della diversa natura giuridica dei proprietari dei beni. All'interno di questo patrimonio si trovano opere significative che si ritiene meritevole di essere individuate attraverso operazioni di censimento ed eventualmente tutelate.

Ciò premesso, posto che la fase di consultazione in oggetto (scoping) ha l'obiettivo di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni che dovranno essere incluse nel Rapporto ambientale, ci si riserva di esprimersi nell'ambito delle successive fasi di consultazione per eventuali contributi di dettaglio, in particolare qualora venissero identificati nuovi interventi o elementi che possano interessare il territorio provinciale.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE  
- dott.ssa Raffaella Canepel-



Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle Linee guida AgID (artt. 3 bis, c. 4 bis, e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D.Lgs. 39/1993).

Per informazioni:

ing. Veronica Casotti  
Tel. 0461.497740  
e-mail: [veronica.casotti@provincia.tn.it](mailto:veronica.casotti@provincia.tn.it)

ing. Veronica Tomazzolli

Tel. 0461.497796

e-mail: [veronica.tomazzolli@provincia.tn.it](mailto:veronica.tomazzolli@provincia.tn.it)