



Regione Siciliana
Assessorato del Territorio e dell'Ambiente
Dipartimento dell'Ambiente

Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali"
U.O.B. S.I.I. "VAS,VIA e VincA"
Via Ugo La Malfa n. 169, 90146 Palermo
tel. 091.7077247 - fax 091.7077877
pec dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it

Prot. n. 63463 del 31/08/2022

Rif. prot. n. _____ del _____

Oggetto: C.P. n. 2074 – [ID:8657] - Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) – “Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)” – Valutazione ambientale strategica: Fase di Scoping. - Rilascio contributo di cui all'art 13 comma 1 del D.Lgs 152/06.

Trasmissione a mezzo pec

Ministero della Transizione Ecologica
va@pec.mite.gov.it

In riferimento alla procedura in oggetto indicata, questo Dipartimento, chiamato in consultazione sul rapporto preliminare ambientale nella qualità di Soggetto Competente in Materia Ambientale (SCMA), trasmette in allegato, quale contributo utile a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale del redigendo “Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA), il Parere tecnico n 258/2022 del 10/08/2022 della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali della Regione Siciliana.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Il Dirigente Generale
Giuseppe Battaglia

Il Dirigente del Servizio 1
Antonio Patella

Il Funzionario Direttivo
Antonino Polizzi

Allegato: Parere tecnico n 258 del 10/08/2022

REGIONE SICILIANA



**ASSESSORATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE DELL'AMBIENTE**

Atti presentati alla firma del DIRIGENTE GENERALE

SERVIZIO 1 – VALUTAZIONI AMBIENTALI

Foglio Vettore prot. n° del ____/____/2022

N°	Destinatario	Oggetto	Note
1	Ministero della Transizione Ecologica	C.P. n. 2074 – [ID:8657] - Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) – “Piano Nazionale degli Aero-porti (PNA)” – Valutazione ambientale strategica: Fase di Scoping. - Rilascio contributo di cui all’art 13 comma 1 del D.Lgs 152/06.	parere tecnico n. 258 del 10/08/2022 della C.T.S.

Il Dirigente Responsabile del Servizio 1
Antonio Patella

Ricevuto in Direzione il _____ per ricevuta _____

Restituito al Servizio il _____ per ricevuta _____

Codice procedura: 2074

Classifica: PT_000_VAS2074

Proponente: Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC)

Procedimento: VAS – Parere Tecnico ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

OGGETTO: Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)

PARERE TECNICO C.T.S. n. 258 del 10.08.2022

VISTA la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

VISTA la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

VISTA la Direttiva 2009/147/UE concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

VISTO il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 di attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e s.m.i.;

VISTO il D.A. 30 marzo 2007 “Prime disposizioni d'urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i.”;

VISTO l'art. 1, comma 3, della L.R. n. 13/07 e l'art. 4 del D.A. n. 245/GAB del 22 ottobre 2007, i quali dispongono che la procedura di valutazione di incidenza è di competenza dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii. ed in particolare **LETTO** l'articolo 6, comma 3: “*Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento*” ed il successivo comma 3-bis: “*L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente*”;

VISTA la Legge Regionale 3 maggio 2001, n. 6, articolo 91 e s.m.i. recante norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTA la Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9: “Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2015. Legge di stabilità regionale”, ed in particolare l'articolo 91 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale”;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione Siciliana”;

VISTA la Delibera di Giunta 26/02/2015, n. 48 concernente “Competenze in materia di rilascio dei provvedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell' Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).

Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)”, che individua l’Assessorato Regionale del territorio e dell’Ambiente Autorità Unica Ambientale, con l’eccezione dell’emanazione dei provvedimenti conclusivi relativi alle istruttorie di cui all’art. 1, comma 6, della L.R. 09/01/2013, n. 3;

VISTO l’atto di indirizzo assessoriale n. 1484/Gab dell’11 marzo 2015 e ss.mm.ii.;

VISTA la nota prot. n. 12333 del 16/03/2015 con la quale il Dirigente Generale del Dipartimento dell’Ambiente impartisce le disposizioni operative in attuazione della Delibera di Giunta n. 48 del 26/02/2015;

VISTA la Delibera di Giunta regionale 21/07/2015 n. 189 concernente: “Commissione Regionale per le Autorizzazioni Ambientali di cui all’art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9 - Criteri per la costituzione-approvazione”, con la quale la Giunta Regionale, in conformità alla proposta dell’Assessore Regionale per il Territorio e l’Ambiente, di cui alla nota n. 4648 del 13/07/2015 (Allegato “A” alla delibera), ha approvato i criteri per la costituzione della citata Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 207/GAB del 17/05/2016 di istituzione della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, applicativo dell’art. 91 della L.R. 7 maggio 2015 n. 9, così come integrato dall’art. 44 della L.R. 17 marzo n. 3 e dei criteri fissati dalla Giunta Regionale con Delibera n. 189 del 21 luglio 2015;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15.12.2021, che disciplina il funzionamento della CTS;

VISTO il D.A. n. 311/GAB del 23 luglio 2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;

VISTO il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 414/GAB del 19 dicembre 2019 di nomina di n. 4 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti;

VISTO il D.A. n. 285/GAB del 3 novembre 2020, di nomina del Segretario della CTS;

VISTO il D.A. n. 19/GAB del 29 gennaio 2021 di nomina di nn. 5 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti o dimissionari, di integrazione del Nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 che regola il funzionamento di C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale che ha sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020, pertanto abrogato;

VISTO il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn. 30 componenti ad integrazione dei membri già nominati di CTS e di nomina di ulteriori due membri del nucleo di coordinamento;

RILEVATO che con DDG n. 195 del 26/3/2020 l’Assessorato Regionale del Territorio e dell’Ambiente della Regione Siciliana ha approvato il Protocollo d’intesa con ARPA Sicilia, che prevede l’affidamento all’istituto delle verifiche di ottemperanza dei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza regionale relative alle componenti: atmosfera; ambiente idrico (limitatamente agli aspetti qualitativi); suolo e sottosuolo; radiazioni ionizzanti e non; rumore e vibrazione;

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell’ Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).

VISTO il D.A. n° 116/GAB del 27/05/2022 di nomina di nn. 5 componenti ad integrazione dei membri già nominati di CTS e di nomina di ulteriori due membri del nucleo di coordinamento;

VISTO il D.A. n. 36/GAB del 14/02/2022 riguardante le “Procedure per la Valutazione di Incidenza (VIncA) – Direttiva 92/43/CEE «Habitat» articolo 6, paragrafi 3 e 4 nella Regione Siciliana”;

VISTE le Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) DIRETTIVA 92/43/CEE "HABITAT" ART. 6, paragrafi 3 e 4.

LETTO il citato protocollo d'intesa e le allegate Linee-guida;

VISTA la nota prot. n. 58224 del 02.08.2022 con la quale il Servizio 1 del Dipartimento Ambiente – Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali, ha trasmesso la nota di ENAC (prot. DRA n. 55323 del 25/07/2022), con cui viene comunicato ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) l'avvio della fase di consultazione al Rapporto preliminare Ambientale (ex art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/2006) sul “Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)”.

PRESO ATTO che la durata della consultazione è fissata in giorni 30 (trenta).

VISTA la documentazione del procedimento di cui in oggetto, pubblicata e consultata sul sito [www.mite.gov.it](https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8875/13053), al seguente link: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8875/13053>.

- 1) Rapporto Preliminare Ambientale_VAS_PNA_Allegato 1;
- 2) Rapporto Preliminare Ambientale_VAS_PNA;
- 3) Osservazioni dell'Ente Ente Parco Nazionale Arcipelago toscano in data 27/07/2022.

LETTO il Rapporto Preliminare Ambientale (R.A.P.);

CONSIDERATO che nel R.A.P. si rappresenta quanto segue:

a) Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano

Il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti è sviluppato seguendo i pilastri alla base del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ed è concepito in un contesto fortemente condizionato sia dalla congiuntura pandemica sia dall'affermarsi di cambiamenti nel mercato e nelle condizioni operative che richiedono una riflessione sulle tendenze e sulle priorità molto differenti rispetto al passato.

L'intero settore del trasporto aereo è chiamato a sfide che riguardano principalmente:

- *il livello di sostenibilità;*
- *la capacità di resilienza di fronte a scenari futuri di discontinuità rispetto al passato e mai così incerti;*
- *l'evoluzione tecnologica con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione;*
- *la piena integrazione funzionale rispetto al territorio ed alle reti dei trasporti in una logica intermodale.*

In linea con il nono obiettivo dell'Agenda 2030 che si concentra sulla costruzione di infrastrutture resilienti, sulla promozione dell'innovazione e di un processo di industrializzazione equa, responsabile e sostenibile, gli obiettivi del PNA per sommi capi si possono così riassumere:

- *Individuare i livelli di accessibilità e di connettività degli aeroporti italiani e indicare i livelli di accessibilità sul territorio nazionale;*

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).



- *Stimare le potenzialità di mercato a livello aggregato e dei singoli aeroporti e individuare le criticità di sviluppo per l'accompagnamento della domanda, da condividere rispetto alla procedura di VAS;*
- *Caratterizzare il ruolo del trasporto aereo e la sua integrazione nella rete dei trasporti nazionale con riferimento:*
 1. *a servizi intermodali che facilitino l'accessibilità sostenibile per la mobilità internazionale e di lungo raggio;*
 2. *alla complementarità del trasporto aereo per le aree dove l'accessibilità ferroviaria è modesta e/o sono lunghi 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; in particolare, fornire un set di indicatori che guidino le scelte e le tempistiche dei nuovi sviluppi;*
- *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.*

Le evidenze sin qui emerse dal lavoro relativo al nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti sono le seguenti:

- *Il lavoro ha sviluppato un'analisi integrata di accessibilità e connettività aeroportuali. L'analisi dell'accessibilità interiorizza non solo gli effetti della presenza di connessioni ferroviarie, ma anche le performance dei servizi su di essi offerti. L'analisi integrata ha permesso di evidenziare le aree ove infrastrutture aeroportuali e i sistemi di accesso agli stessi necessitano di azioni di supporto per garantire il miglioramento della con-accessibilità dei territori. Le analisi attenzionano, in particolare, l'area centrale della dorsale ariatica, la Calabria e la Basilicata, parte dell'arco alpino e parte di Sicilia e Sardegna ove gli effetti della continuità territoriale traspaiono negli indicatori elaborati. Nell'analisi delle alternative sistemiche a supporto di tali aree, l'impatto sulla con-accessibilità sarà un parametro di valutazione delle diverse soluzioni unitamente alla sostenibilità ambientale. La con-accessibilità, in tal senso, rappresenta anche un driver per la caratterizzazione del "ruolo" svolto dai diversi aeroporti soprattutto interpretando quest'ultimo non come una classifica tradizionalmente intesa (dimensione, tipologia di vettori, collegamenti) ma come tipologia di possibili aree di azione ed intervento da un lato per assecondare le opportunità di mercato, dall'altro per ridurre i gap e la sofferenza delle aree più remote;*
 - *L'analisi ha evidenziato le dinamiche e le potenzialità di sviluppo della mobilità aerea e gli effetti di una serie di fattori di incertezza che caratterizzano lo scenario attuale. I risultati stimati a livello di aree territoriali/aeroporti permettono di:*
 - 1) *evidenziare elementi di variabilità che dovrebbero favorire una strutturazione dei Master Plan che prediliga flessibilità rispetto a volumi e mix di tipologie di servizio,*
 - 2) *comprendere gli impatti di possibili tendenze future quali il costo della transizione energetica,*
 - 3) *evidenziare e dimensionare i gap di crescita in particolare nel confronto con la capacità aeroportuale attuale. 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*
- Commissione Tecnica Specialistica-** Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell' Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).

non hanno ricevuto l'approvazione dei Piani di Sviluppo;

- *L'analisi della capacità ha inoltre evidenziato un tendenziale dimensionamento dei terminal inferiore al benchmark europeo di aeroporti con traffico analogo. La dotazione delle infrastrutture di volo appare allineata al benchmark, purtuttavia una serie di elementi tecnico/ambientali ne limitano il pieno sfruttamento;*
- *L'analisi cargo conferma il forte accentramento delle attività del settore;*
- *L'analisi dell'evoluzione tecnologica in ottica di transizione green soprattutto di breve periodo fa preliminarmente porre l'attenzione sul traffico commerciale regionale per il quale sono di fatto in fase di ingresso sul mercato velivoli elettrici sino a 19 posti. Tale rete di collegamenti minori è quasi del tutto sparita sotto la pressione di collegamenti point to point con aeromobili di dimensioni maggiori e minori frequenze alimentati dalle politiche di stimolo del modello low cost. L'obiettivo è comprendere se tale soluzione sia un'opzione, relativamente a tempi ed efficacia, per reti regionali che supportino la con-accessibilità soprattutto delle aree meno collegate.*

In tale ottica, la proposta di Piano oggetto del presente rapporto, anticipando i contenuti che confluiranno e saranno sviluppati all'interno del Piano vero e proprio, è stata articolata nelle seguenti fasi operative:

- 1. Analisi territoriale;*
- 2. Previsioni e scenari futuri;*
- 3. Indicatori dinamici e i loro target;*
- 4. Analisi della capacità;*
- 5. Soluzioni e opportunità;*
- 6. Il comparto aerospaziale.*

b) Illustrazione delle strategie da attuare per il raggiungimento degli obiettivi

La sostenibilità del PNA viene valutata attraverso la capacità di contribuire al perseguimento di obiettivi ambientali individuati sulla base della loro pertinenza con le misure previste considerando pertanto tutti gli aspetti ambientali sui quali l'attuazione delle azioni di Piano potrebbero generare effetti.

Al fine di definire "il quadro" e "la portata" del PNA e consentire ai soggetti con competenze ambientali di esprimersi sulla necessità di rivedere specifici obiettivi di riferimento ambientale (analisi di coerenza esterna da effettuarsi nel Rapporto Ambientale), si riportano in Tabella 4-1 gli obiettivi generali di protezione ambientale ritenuti di pertinenza del PNA. Tali obiettivi sono stati desunti dalla normativa (incluse politiche, strategie...) a vari livelli (internazionale, comunitario, nazionale) relativamente ai temi interessati dal Piano stesso.

I principali riferimenti normativi consultati sono:

- *Green Deal europeo: serie di proposte per trasformare le politiche dell'UE in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità atte a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990;*
- *Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSV): documento programmatico che recepisce gli indirizzi di Agenda 2030;*
- *Nuovo piano d'azione per l'economia circolare: parte integrante del Green Deal europeo, indica il concetto di circolarità come base per raggiungere l'obiettivo UE di neutralità climatica entro il 2050, specificando una serie di misure relative all'intero ciclo di vita dei prodotti utili per raggiungere tale obiettivo;*
- *Strategia sulla biodiversità per il 2030: piano complessivo che mira a portare la biodiversità*



dell'Europa sulla via della ripresa entro il 2030 e prevede azioni e impegni specifici;

- *United Nations Sustainable Development Summit 2015, i cui risultati sono confluiti in Agenda 2030;*
- *Agenda 2030: nuovo quadro di riferimento globale per l'impegno nazionale e internazionale teso a trovare soluzioni comuni alle grandi sfide del pianeta, quali l'estrema povertà, i cambiamenti climatici, il degrado dell'ambiente e le crisi sanitarie.*

c) Possibili impatti significativi sull'ambiente

Il R.A.P. riporta che:

Il PNA, rispondendo a precise indicazioni ed istanze dell'Unione Europea, ha l'obiettivo di promuovere la sostenibilità, favorire la decarbonizzazione del sistema e l'innovazione tecnologica. Questi obiettivi hanno una chiara coincidenza con i principali obiettivi ambientali settoriali per il prossimo futuro e, dunque, 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 su alcune componenti inevitabilmente interessate dalla realizzazione di eventuali nuove infrastrutture (quali, ad esempio, il suolo o il paesaggio).

Il presente RPA si è focalizzato sull'individuazione di potenziali impatti sulle matrici ambientali generati da indirizzi e obiettivi che il redigendo PNA intende perseguire e dalle strategie per attuarli; in fase di elaborazione del Rapporto Ambientale, così come esplicitamente previsto dal D.Lgs. 152 del 2006, si approfondirà l'entità di tali impatti che saranno valutati in considerazione del ruolo che il Piano assegnerà al singolo aeroporto in base alla sua funzionalità e potenzialità.

All'interno del Rapporto Ambientale saranno individuati ed indicati gli Obiettivi di Protezione Ambientale, assieme alle informazioni riguardanti il modo in cui, durante la preparazione del Piano, sono stati tenuti in conto unitamente ad ogni altra considerazione ambientale.

Nel Rapporto Ambientale, a valle delle osservazioni pervenute in fase di consultazione preliminare, sarà svolta un'analisi di coerenza tra gli obiettivi del PNA e gli obiettivi ambientali ricavati dai piani e programmi sovraordinati e dalle politiche nazionali rappresenta il primo strumento di valutazione ambientale qualitativa del Piano.

Si ribadisce che tutti gli impatti potenziali sulla biodiversità, sugli habitat, sulla flora e sulla fauna, che potrebbero scaturire dalle localizzazioni di specifiche tecnologie e dall'eventuale interferenza con rotte migratorie, aree con funzioni di stepping stones, corridoi ecologici ecc., saranno adeguatamente approfonditi nella Valutazione di Incidenza integrata alla VAS in fase di Rapporto Ambientale.

CONSIDERATO che nel R.A.P. viene sviluppata l'analisi della coerenza interna/esterna tra gli obiettivi del Piano rispetto al contesto pianificatorio, programmatico e normativo nel quale esso si inserisce, sia sotto l'aspetto energetico che ambientale.

d) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani.

Il R.A.P. riporta che:

Il monitoraggio ambientale del Piano, così come previsto dal D.Lgs. n. 152/2006, ha due principali finalità:

- *assicurare il controllo sugli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano approvato;*
- *verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive.*

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).



La progettazione del sistema di monitoraggio è parte integrante della VAS, motivo per cui è necessario impostare sin dalle prime fasi del processo la relazione tra Rapporto Ambientale e monitoraggio, in modo da rendere non soltanto più efficace, ma anche più semplice e meno onerosa per gli Enti responsabili, in termini di tempo e di risorse, l'attività di valutazione e di controllo in fase di attuazione.

Partendo da questo assunto, il sistema di monitoraggio sarà articolato secondo le seguenti tre componenti:

- *descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale interessato dagli effetti del Piano con riferimento agli obiettivi di sostenibilità del Piano stesso;*
- *lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure del Piano che hanno effetti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità del Piano stesso;*
- *il controllo degli effetti ambientali del Piano.*

Le tre componenti del monitoraggio saranno attuate attraverso l'utilizzo di idonei indicatori selezionati in riferimento alle finalità da perseguire. Gli indicatori si configurano dunque uno dei principali strumenti per il monitoraggio ed hanno la funzione di rappresentare in modo quantitativo e sintetico i fenomeni ambientali, rendendoli comunicabili e permettendo la comparazione fra diverse realtà, ambiti, situazioni e diversi frangenti temporali.

In particolare, nell'ambito del monitoraggio, gli indicatori sono generalmente associati agli obiettivi di sostenibilità.

Registrano l'effetto "cumulato" delle azioni realizzate in base a piani, programmi e relativi strumenti attuativi e delle variabili esogene di scenario. La loro definizione rappresenta dunque un passaggio preliminare fondamentale per l'attuazione del piano di monitoraggio. ISPRA, a tale scopo, con la rete delle Agenzie Ambientali ha prodotto un Catalogo obiettivi-indicatori per supportare gli enti nel processo di monitoraggio del contesto ambientale.

Generalmente gli indicatori si identificano secondo tre diverse tipologie, corrispondenti componenti del sistema di monitoraggio appena articolate:

- *indicatori di processo, per seguire l'avanzamento dell'attuazione delle misure del Programma; essi vengono definiti specificatamente per ciascun piano e permettono di stimare gli effetti ambientali tramite il calcolo degli indicatori di contributo;*
- *indicatori di contributo, per misurare la variazione dello stato ambientale imputabile alle misure del Programma; possono essere correlati alla componente ambientale in via diretta o in via indiretta;*
- *indicatori di contesto, per seguire l'evoluzione dello stato di qualità ambientale interessato dagli effetti del Programma; questa tipologia descrive il grado di raggiungimento nel tempo degli obiettivi e il loro "valore" può essere influenzato direttamente dalla pianificazione/programmazione, ma anche da elementi di scenario indipendenti da esse, quali fattori naturali, antropici, sociali etc..*

È doveroso specificare, come nell'ambito del monitoraggio ambientale, gli indicatori debbano rispondere ad alcuni requisiti specifici, per essere considerati significativi. Le caratteristiche necessarie sono ad esempio la popolabilità, l'aggiornabilità, la disponibilità di serie storiche significative, la scalabilità e la loro sensibilità alle azioni del piano da monitorare. Quest'ultima caratteristica risulta cruciale in quanto descrive la capacità di un indicatore di recepire gli effetti delle azioni del piano sulle diverse variabili ambientali impattate e, ad un livello più alto di astrazione, sulle matrici ambientali.

Gli elementi essenziali di un sistema di monitoraggio adeguato a rispondere a tale finalità risiedono nella completezza delle specifiche tecniche e nella coerenza con l'impianto metodologico del processo di VAS.

*In merito al primo requisito, nel Rapporto Ambientale dovranno essere dettagliate, oltre alla individuazione **Commissione Tecnica Specialistica**- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).*

del soggetto attuatore del monitoraggio, le cadenze con le quali sarà attuato il rilevamento, le modalità di esecuzione, nonché la periodicità con la quale le informazioni rilevate saranno trasmesse alla Autorità competente.

Per quanto attiene il secondo requisito, la sua centralità si esplica rispetto al tema della individuazione degli indicatori assunti nel monitoraggio. Tale individuazione non dovrà essere fatta a valle del processo di valutazione, ma essere ad esso contestuale dal momento che gli effetti che il processo di VAS deve valutare e successivamente monitorare non sono altro che le modificazioni delle condizioni ambientali di partenza.

Muovendo da tali principi di valenza generale ed in considerazione delle specificità di caso, si ritiene che i macrotemi oggetto del sistema di monitoraggio che dovrà definire il RA siano i seguenti:

- 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.*

CONSIDERATO che in merito all' interferenza del Piano con aree SIC/ZPS, nel R.A.P. il Proponente afferma che: *“È stata effettuata una prima ricognizione dei Siti Natura 2000 posti in prossimità dei 38 aeroporti di interesse nazionale. I risultati sono riportati nella Tabella seguente. Dei 38 aeroporti, solo quello di Cagliari rientra parzialmente all'interno della ZSC ITB040023 “Stagno di Cagliari, saline di Macchareddu, Laguna di Santa Gilla” ed è prossimo alla ZPS ITB044003 “Stagno di Cagliari”.*

Gli aeroporti di Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Reggio Calabria, Roma Fiumicino, Treviso e Venezia ricadono al confine con aree appartenenti alla Rete Natura 2000. Per tutti gli altri la distanza varia dai 300 metri ai 9,5 km ed oltre”.

CONSIDERATO che nel R.A.P. il proponente illustra per caratteri generali i contenuti e la metodologia di stesura della VINCA, affermando che: *“Così come illustrato nel documento “VAS - Valutazione di Incidenza: Proposta per l'integrazione dei contenuti”, a cura del MATTM, in seguito alle attività del Tavolo VAS Stato/Regioni/Province Autonome, sono presenti diverse criticità relative al tema; criticità insita nella coesistenza di differenti gradi di dettaglio tra VAS e Valutazione d'Incidenza. Infatti, mentre la VAS si applica ad un piano con scelte strategiche che spesso non hanno una localizzazione definita e si riferiscono a territori anche molto estesi (nel caso di specie, l'ambito di riferimento è l'intero territorio nazionale), la Valutazione di Incidenza si concentra su singoli Siti Natura 2000, richiedendo uno studio e una rappresentazione di dettaglio sito specifica.*

Su tale aspetto punta anche il D.Lgs. 152/2006, richiedendolo in modo esplicito nella redazione del Rapporto Ambientale all'art. 10 “Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti”, comma 3, che dispone che la VAS includa anche la procedura di Valutazione di Incidenza.

Il documento formulato dal MATTM “VAS – Valutazione di Incidenza. Proposta per l'integrazione dei contenuti” affronta la questione dell'applicazione della VINCA per “Piani e Programmi di area vasta che

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell' Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).

comprendono numerosi Siti Natura 2000 e senza localizzazione delle scelte”. Per tale tipologia di Piani/Programmi, il documento riporta i seguenti suggerimenti relativi ai contenuti dello studio d’Incidenza:

- la caratterizzazione generale dei Siti;
- l’individuazione delle principali interazioni possibili tra le tipologie di interventi previsti dal Piano ed i sistemi naturali compresi nei Siti (flora e fauna);
- una prima valutazione sulle categorie di interventi che potrebbero avere un’incidenza significativa riguardo alle vulnerabilità presenti nei Siti.

Il percorso logico della Valutazione di Incidenza delineato nei documenti di indirizzo comunitario "Gestione dei siti Natura 2000 – Guida all'interpretazione dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat)" e "Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all'art. 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE" è applicato e sviluppato nelle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (2019 - VInCA).

La metodologia per l’espletamento della Valutazione di Incidenza rappresenta un percorso di analisi e valutazione progressiva che si compone di 3 fasi principali:

Livello I: screening – È disciplinato dall'art. 6, paragrafo 3, prima frase. Si tratta del processo d'individuazione delle implicazioni potenziali di un piano o progetto su un Sito Natura 2000 o più siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e della determinazione del possibile grado di significatività di tali incidenze. In questa fase occorre determinare in primo luogo se il piano o il progetto sono direttamente connessi o necessari alla gestione del sito/siti e, in secondo luogo, se è probabile che dagli stessi derivi un effetto significativo sul sito/ siti.

Livello II: valutazione appropriata - Questa parte della procedura è disciplinata dall'art. 6, paragrafo 3, seconda frase, e riguarda la valutazione appropriata e la decisione delle autorità nazionali competenti. Essa consiste nell’individuazione del livello di incidenza del piano o progetto sull’integrità del Sito/siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, tenendo conto della struttura e della funzione del Sito/siti, nonché dei suoi obiettivi di conservazione. In caso di incidenza negativa, si definiscono misure di mitigazione appropriate atte a

eliminare o a limitare tale incidenza al di sotto di un livello significativo.

Livello III: possibilità di deroga all’art. 6, paragrafo 3, in presenza di determinate condizioni. Questa parte della procedura è disciplinata dall'art. 6, paragrafo 4, ed entra in gioco se, nonostante una valutazione negativa, si propone di non respingere un piano o un progetto, ma di darne ulteriore considerazione. In questo caso, infatti, l'art. 6, paragrafo 4 consente deroghe all'art. 6, paragrafo 3, a determinate condizioni, che comprendono l'assenza di soluzioni alternative, l'esistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico prevalente (IROPI) per la realizzazione del progetto, e l’individuazione di idonee misure compensative da adottare.

La Valutazione d’Incidenza verrà pertanto sviluppata analizzando gli effetti che il Piano complessivamente potrà generare sulle macrocategorie di specie e habitat appartenenti alla Siti Natura 2000, seguendo lo schema metodologico illustrato in Figura 8-4.

CONSIDERATO E VALUTATO che per la stesura del R.A. viene proposto il seguente indice:

1. Premessa;
2. Il percorso della VAS;
- 3 I contenuti del Piano;
4. Caratterizzazione dello stato dell’ambiente;
5. Individuazione e descrizione delle condizioni di criticità e delle particolari emergenze ambientali presenti;
6. Esiti della Valutazione d’Incidenza Ambientale;

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell’ Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).

7. Analisi di coerenza esterna;
8. Analisi di coerenza interna;
9. Individuazione delle ragionevoli alternative;
10. Identificazione, descrizione e stima quali/quantitativa dei potenziali effetti delle misure/azioni previste dal piano sulle componenti ambientali interessate;
11. Individuazione, a valle dell'analisi degli impatti, di adeguate misure per impedire, ridurre e compensare gli eventuali effetti negativi;
12. Piano di monitoraggio ambientale.

Allegati al R.A.:

- Allegato 1 - Sintesi non tecnica
- Allegato 2 - Studio di Incidenza Ambientale

Tutto ciò VISTO E CONSIDERATO

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

Per procedere al successivo livello di approfondimento, per la verifica della sua sostenibilità e della coerenza con gli obiettivi ambientali dei riferimenti e degli strumenti sovraordinati e preordinati - che definiscono più compiutamente gli obiettivi specifici, le azioni e il dimensionamento - dispone che l'A.P. proceda alla redazione del Rapporto Ambientale nel rispetto delle indicazioni di seguito riportate ed esprime il seguente **parere tecnico** ai sensi del D.A. 265/2021, art.3 punto 1 lett d):

- 1) In ordine ai profili inerenti la valutazione della coerenza con gli strumenti programmatori regionali il Rapporto Ambientale dovrà tenere conto principalmente dei seguenti Piani:
 - (i) PIANO DI SVILUPPO RURALE (PSR) che dà particolare rilievo alle azioni legate al potenziamento della competitività del settore agricolo e forestale e alla preservazione, ripristino e valorizzazione degli ecosistemi nonché alle azioni mirate a promuovere l'inclusione sociale e lo sviluppo economico nelle zone rurali;
 - (ii) PIANO REGIONALE FAUNISTICO VENATORIO che istituisce e regola le Oasi di Protezione e Rifugio per l'avifauna migratoria in seno ai laghi artificiali, confermando l'importanza di tali aree per la difesa della biodiversità poiché le zone umide (siano esse naturali o artificiali) e le aste fluviali interne rappresentano i luoghi di maggiore frequentazione dell'avifauna acquatica rivestendo un rilevante carattere di importanza biologica ed ecologica. Finalità principale del Piano Regionale Faunistico Venatorio è quella di tutelare e migliorare l'ambiente ed individuare le linee generali e di indirizzo per la gestione faunistico-venatoria sul territorio. Per il raggiungimento di tali finalità primarie, il Piano è stato redatto per il conseguimento dei seguenti obiettivi:
 - assegnare quote di territorio differenziate, destinate rispettivamente alla protezione della fauna ed alla caccia programmata;
 - migliorare la protezione diretta delle specie appartenenti alla fauna selvatica particolarmente protetta e/o minacciata e delle zoocenosi che contribuiscono al mantenimento di un elevato grado di biodiversità regionale, nazionale e globale;

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).



- ripristinare gli habitat delle specie faunistiche e gli ecosistemi attraverso interventi di miglioramento ambientale a fini faunistici;
- interagire con i soggetti gestori delle aree protette, relativamente ad una coordinata gestione della fauna selvatica;
- regolamentare l'attività venatoria con particolare attenzione ai Siti Natura 2000;
- contribuire a mitigare gli effetti delle attività derivanti dall'esercizio venatorio;
- rendere la gestione faunistico-venatoria compatibile con le attività agro-silvo-pastorali;
- assicurare il controllo delle specie faunistiche problematiche
- realizzare una efficiente rete di centri di recupero della fauna selvatica ferita o debilitata;
- organizzare e avviare un'attività di monitoraggio costante della fauna selvatica nel territorio.

(iii) **PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE:** che persegue fundamentalmente i seguenti obiettivi:

- la stabilizzazione ecologica del contesto ambientale regionale, la difesa del suolo e della biodiversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;
- la valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;
- il miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le attuali che per le future generazioni;

e che individua tra gli assi strategici:

- il sostegno e la rivalutazione dell'agricoltura tradizionale in tutte le aree idonee, favorendone innovazioni tecnologiche e culturali tali da non provocare alterazioni inaccettabili dell'ambiente e del paesaggio;
- la gestione controllata delle attività pascolive ovunque esse mantengano validità economica e possano concorrere alla manutenzione paesistica (comprese, all'occorrenza, aree boscate);
- gestione controllata dei processi di abbandono agricolo, soprattutto sulle "linee di frontiera", da contrastare, ove possibile, con opportune riconversioni culturali (ad esempio dal seminativo alle colture legnose, in molte aree collinari) o da assecondare con l'avvio guidato alla rinaturalizzazione;
- gestione oculata delle risorse idriche, evitando prelievi a scopi irrigui che possano accentuare le carenze idriche in aree naturali o seminaturali critiche.

(iv) **PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE (PRTA)** che individua i corpi idrici significativi e gli obiettivi di qualità ambientale, i corpi idrici a specifica destinazione con i relativi obiettivi funzionali e gli interventi atti a garantire il loro raggiungimento o mantenimento, nonché le misure di tutela qualitativa e quantitativa, fra loro integrate e distinte per bacino idrografico; individua altresì le aree sottoposte a specifica tutela e le misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, differenziate in:

- Aree sensibili;
- Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola;
- Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari;
- Aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano;
- Aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.

(v) **PIANO INTEGRATO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ**

Commissione Tecnica Specialistica- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAV).

- 2) Lo studio di incidenza ambientale dovrà essere redatto ai sensi delle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) DIRETTIVA 92/43/CEE "HABITAT" ART. 6, paragrafi 3 e 4.

Il presente parere ha esclusiva valenza ambientale, pertanto, fermo restando le valutazioni in materia urbanistica del Dipartimento competente, dovranno essere acquisite tutte le dovute autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari alla realizzazione di quanto previsto dal Progetto di Piano.