

Servizio Tecnico
Area Informazione e Reporting Ambientale

Responsabile del procedimento: Dott.ssa Concetta Fabozzi
Referente per quanto comunicato: Ing. Rosangela Lonetto
Email: rosangela.lonetto@arpalazio.it

Rif.: ARPA Lazio Prot. n. 56967 del 10/08/2022
Rif.: Regione Lazio. n 788115 del 10/08/2022

Prot. n°
(da citare nella risposta)

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
VA@PEC.mite.gov.it

p.c. Regione Lazio
Direzione Regionale per le politiche abitative e la
pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica
Area Valutazione Ambientale Strategica
vas@regione.lazio.legalmail.it

Oggetto: VASNI-2022_08. Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) – [ID:8657] – Consultazione per la fase di scoping dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006

Con riferimento al Rapporto Preliminare (R.P.) redatto ai sensi del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., Titolo II (Valutazione Ambientale Strategica) e trasmesso alla scrivente agenzia dalla Regione Lazio – Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica (Autorità Procedente, AP), tramite nota prot. n. 788115 del 10/08/2022, acquisito con prot. ARPA Lazio n. 56967 del 10/08/2022, si rileva quanto segue.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti (in seguito PNA) rappresenta uno strumento conoscitivo sulla rete degli aeroporti di interesse nazionale che evidenzia le criticità esistenti, le necessità emergenti, le soluzioni possibili, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali. Gli obiettivi del PNA che vengono riportati dal proponente nel R.P. a pag. 14 sono i seguenti:

SEDE LEGALE

RIETI - VIA GARIBALDI, 114 - 02100
TEL. +39 0746.267.201 / 0746.49.12.07 – FAX +39 0746.25.32.12
E.MAIL: DIREZIONE.GEN@ARPALAZIO.IT
E.C.: DIREZIONE.CENTRALE@ARPALAZIO.LEGALMAILPA.IT
C.F. 97172140580 – P. IVA 00915900575

SEDE DI RAPPRESENTANZA

00187 ROMA - VIA BONCOMPAGNI, 101
TEL. +39 06.48.05.42.11 – FAX +39 06.48.05.42.30
E.MAIL: DIREZIONE.GEN.RM@ARPALAZIO.IT
P.E.C.: DIREZIONE.CENTRALE@ARPALAZIO.LEGALMAILPA.IT

- *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, 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.*

A tal riguardo si osserva che gli obiettivi sopra indicati sono riportati solo sommariamente e dal R.P., non si evincono con chiarezza quali saranno le azioni previste dal PNA, l'analisi in termini di fattibilità e sostenibilità ambientale laddove emerge che nel piano tra gli elementi salienti descritti si evidenzia un significativo incremento del numero di passeggeri e dei servizi di aviazione generale e cargo con conseguente aumento di impatto ambientale. A titolo di esempio si osserva che tra gli interventi previsti per il miglioramento dell'accessibilità degli scali sono previste azioni intermodali (strade e

ferrovie) senza alcun accenno ad accordi/forme di coinvolgimento degli enti gestori interessati in una progettazione condivisa e con analisi in termini di sostenibilità di traffico e ambientale.

Ai sensi del comma 1 dell'art.13 del D.lgs. 152/06 e s.m.i, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel R.A., la fase di “*consultazione*” deve essere avviata “*sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell’attuazione del PNA o programma*”.

Nel R.P non vengono esposti in maniera adeguata gli aspetti descrittivi del piano con valenza conoscitiva sui possibili impatti ambientali, sia a livello di rete infrastrutturale nazionale che sui singoli aeroporti per cui non vengono affrontati nel dettaglio né gli obiettivi specifici né le azioni previste.

A tal proposito il R.P. contiene solo alcune indicazioni sull’analisi di coerenza e tale analisi è rimandata nella fase di stesura del R.A. Si sottolinea che tali contenuti, già in questa fase, avrebbero permesso di valutare i possibili impatti significativi sull’ambiente che l’attuazione del PNA può avere sulle varie matrici ambientali.

Il R.A. dovrà, quindi, entrare nel dettaglio nell’analisi di coerenza e valutare quali siano gli effetti positivi e negativi e le successive misure di mitigazione e compensazione degli impatti dannosi.

Si chiede di approfondire le soluzioni futuristiche ipotizzate (vedi ad esempio utilizzo UAM o in generale il processo di elettrificazione di settore rappresentato) con analisi su scala temporale di utilizzo e volumi di traffico aereo e passeggeri stimabile concretamente entro il 2035 in sostituzione del corrispondente traffico veicolare e ferroviario, con analisi in termini di benefici di impatto ambientale, prendendo a riferimento anche la componente di impatto determinata dalla produzione dell’energia elettrica necessaria.

Si sottolinea che gli interventi previsti nel PNA producono inevitabilmente impatti sull’ambiente che dovranno essere valutati anche in termini cumulativi a determinare rischi per l’ambiente con l’attuazione di piani e programmi che insistono su aree limitrofe.

Si segnala, inoltre, che nella sezione in cui è riportato l’inquadramento generale del contesto territoriale in cui si inserisce il PNA, le informazioni ambientali aggiuntive sulle singole matrici, relative al territorio laziale, da utilizzare per l’analisi di contesto, sono riscontrabili e scaricabili dal sito internet del Sistema Informativo Regionale Ambientale (S.I.R.A.) della Regione Lazio, gestito come previsto dalla norma, dalla scrivente Agenzia (indirizzo web: <https://sira.arpalazio.it/>). Il sito è

consultabile per matrice di interesse ovvero attraverso delle interrogazioni delle “Banche Dati”, “Valutazioni” e “Reti di Monitoraggio”.

La scrivente Agenzia alla luce di quanto sopra, in relazione ai contenuti del R.P., al fine della definizione dei contenuti e delle informazioni da includere nel R.A. in relazione alle proprie competenze, esprime il seguente contributo:

Per la matrice *Rumore*:

come noto il rumore prodotto dagli aerei in fase di decollo e atterraggio, oltre che le operazioni a terra e il traffico veicolare indotto, rappresenta una fonte importante di disturbo per la popolazione che risiede nelle vicinanze degli aeroporti e per questo motivo il R.A. dovrà contenere, laddove saranno previsti interventi infrastrutturali finalizzati all’adeguamento degli scali e incrementi del traffico aereo, tutte le informazioni che ne dimensionino l’impatto acustico e la sostenibilità dello stesso per il territorio. Si evidenzia infatti che nel territorio laziale sono emerse diverse criticità nelle aree limitrofe ai due principali aeroporti (Fiumicino e Ciampino) dovute all’inquinamento acustico generato dagli stessi. In particolare per l’aeroporto di Ciampino è stato approvato dal Ministero dell’Ambiente, come noto, con il DM n. 345 del 18/12/2018 il Piano degli interventi di Contenimento e Abbattimento del Rumore di cui non se ne riporta specifica informazione.

E’ evidente inoltre che la sostenibilità ambientale di un aeroporto è determinata da una serie di fattori tra i quali, per il rumore, molto importante è la definizione dello spazio aereo e conseguentemente le rotte di atterraggio e decollo. Nel R.P. non vengono riportati gli elementi conoscitivi chiari di pianificazione dello spazio aereo finalizzati al minore impatto acustico. Inoltre si accenna alla necessità di una nuova pianificazione dello spazio aereo senza valutare le ripercussioni della stessa sulle vigenti pianificazioni acustiche aeroportuali. Bisogna tenere in considerazione che le c.d. “zonizzazioni acustiche aeroportuali” vigenti o di futura approvazione determinano, come conseguenza, l’assetto territoriale del territorio circostante l’aeroporto, e di conseguenza la modifica delle zonizzazioni stesse non può avvenire se non in aree per le quali non sussistano controindicazioni, da un punto di vista della compatibilità acustica, con la destinazione d’uso del territorio vigente. A tal riguardo si evidenzia che nell’allegato 1 del R.P. vengono riportati in maniera erronea i riferimenti temporali di adozione dei Piani di Zonizzazione Acustica aeroportuale dei due aeroporti laziali.

L'aumento della capacità dell'aeroporto di Roma Urbe dovrà essere valutata contestualmente ai vincoli determinati dalla presenza adiacente di un tessuto urbano ad elevata densità edilizia e abitativa. A titolo esemplificativo e non esaustivo si fa osservare come da una parte, lungo la direttrice di atterraggio/decollo dell'aeroporto dell'Urbe sia collocata un'area fortemente antropizzata del comune di Roma che va dai quartieri Trieste, Somalia, Parioli, Nomentano, Ludovisi e che, senza soluzione di continuità, si estende all'intero territorio della città di Roma.

Per la matrice *Aria*, ai fini dell'analisi di contesto per i due scali romani dovrà essere riportata la classificazione della Qualità dell'Aria indicata dalla DGR n. 119 del 15 marzo 2022 e, poiché entrambi i comuni presentano una criticità ambientale, si raccomanda di esplicitare nel R.A., per ciascun scalo individuato, le azioni che si prevede di adottare per il miglioramento della qualità dell'aria che deve essere garantita sia rispetto alle emissioni degli aerei e di tutte le strutture collocate nell'aeroporto e sia rispetto alle infrastrutture e alla mobilità nelle *macro-aree territoriali*.

Il R.A. dovrà descrivere con adeguato approfondimento tecnico e temporale le azioni previste per il conseguimento dell'obiettivo di riduzione dell'emissione di gas serra (con particolare riguardo alla CO₂).

L'utilizzo di "biocarburanti" che, allo stato attuale, è fortemente limitato nell'utilizzo (solo una minima percentuale può essere miscelata al combustibile proveniente dagli idrocarburi fossili), per poter garantire il corretto funzionamento dei motori costituisce una alternativa che di fatto non incide sulla riduzione delle emissioni di CO₂, soprattutto se si tiene conto del raddoppio di traffico passeggeri ipotizzato nel piano (raddoppio del quale non ne vengono riportate le fonti della previsione stimata). Sempre a proposito di "biocarburanti", val la pena evidenziare come la produzione degli stessi, oltre a sottrarre porzioni di territorio all'agricoltura destinata all'alimentazione umana, richieda l'utilizzo massiccio delle risorse idriche (sempre più preziose) e di fertilizzanti in dosi massicce, con conseguente inaridimento dei terreni ed inquinamento delle falde.

Con riferimento alla tabella 3-3 "Indicatori legati alla sostenibilità ambientale" si vuole porre l'attenzione sul fatto che gli stessi debbano essere fondati sul piano scientifico e normativo, realmente misurabili e confrontabili e verificabili dall'autorità pubblica. A solo titolo di esempio, tra gli indicatori riportati nella Tab. 3-3 non si condivide la scelta delle certificazioni come le UNI-ISO 14001 (riga 29 della Tab. 3-3) o, a maggior ragione, l'ACI - ACA Level (riga 5 della medesima tabella): l'Airport Carbon Accreditation è di proprietà e governato da ACI EUROPE (Airport Council

International Europe) in stretta collaborazione con quattro regioni ACI (Airport Council International) e con il supporto di ACI World e il programma risulta amministrato da società di consulenza private. I membri di ACI EUROPE (come di ACI World) sono le società di gestione aeroportuale che aderiscono all'associazione stessa: di fatto rappresenta dunque un'associazione di categoria a livello globale delle società di gestione degli aeroporti. L'adesione ad un programma di proprietà di una associazione di categoria della quale fanno parte i membri che devono essere certificati non si comprende come possa costituire un valido indice di valutazione.

Un suggerimento potrebbe essere quello di prendere in considerazione, eventualmente, la certificazione EMAS (e non la UNI-ISO 14001) quale indicatore di sostenibilità ambientale.

Si evidenzia altresì che la scelta di “compensazioni” attraverso l'acquisto di eventuali “certificati verdi” rappresenta una strategia in uso ad esempio per quanto riguarda l'emissione di CO₂, ma non prende in considerazione le emissioni degli altri inquinanti derivanti dalla combustione degli idrocarburi nei motori degli aerei, che incidono in modo determinante sulla qualità dell'aria locale e che non ha modo di essere in alcun modo compensata.

Sempre a titolo di esempio, si vuole porre l'accento su ulteriori indicatori di sostenibilità ambientale selezionati: “*de-icing*” (riga 28 della tabella tabella 3-3) che rappresenta il decongelamento delle ali degli aeromobili con appositi preparati anticongelanti, che di per sé sono inquinanti, oppure la “*partecipazione a progetti sperimentali riguardanti la sostenibilità*” (riga 32 della tabella 3-3): progetti ce ne possono essere innumerevoli, ma ciò che conta è il risultato al quale essi conducono, che deve assicurare un reale e comprovato vantaggio ambientale.

Da considerare infine che il trasporto aereo emette CO₂ in quota, dove gli effetti dei gas serra si amplificano ulteriormente.

Per le *Risorse Idriche*: l'obiettivo di qualità ecologica stabilito dalla Direttiva 2000/60/CE è inteso come la capacità del corpo idrico di supportare comunità animali e vegetali ben strutturate e bilanciate, quali strumenti biologici fondamentali per sostenere i processi autodepurativi delle acque. Il R.A. dovrà contenere informazioni in merito alle previsioni delle variazioni dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici, superficiali e sotterranei, al fine di stabilire la compatibilità ambientale e la sostenibilità degli interventi previsti, e informazioni sia sull'aumento del consumo della risorsa idrica e sia sulla capacità di gestione dei reflui urbani. L'analisi dovrà tenere conto anche dello stato di qualità dei corpi idrici nei quali avviene l'immissione delle acque dopo il processo di depurazione.

Nell'ambito della matrice analizzata si rende necessario verificare la presenza di elementi sensibili che dovranno essere considerati all'interno del R.A. quali ad esempio:

- Aree sensibili ai sensi dell'art. 91 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.;
- Zone vulnerabili da fitofarmaci;
- Aree ad elevata valenza naturalistica;
- Vincoli idrogeologici.

Per la matrice *Suolo*: il consumo di suolo continua a trasformare il territorio nazionale con velocità elevate. Nell'ultimo anno (2021), le nuove coperture artificiali hanno riguardato altri 69,1 km², ovvero, in media, circa 19 ettari al giorno. Un incremento che mostra un'evidente accelerazione rispetto ai dati rilevati nel recente passato, invertendo nettamente il trend di riduzione degli ultimi anni e facendo perdere al nostro Paese 2,2 metri quadrati di suolo ogni secondo.

Si osserva che nel R.P. non viene riportato alcun dato specifico riguardante le trasformazioni di superfici naturali o agricole in costruzioni e infrastrutture, e quindi non viene affrontato il problema del consumo del suolo.

Entrambi i comuni che ospitano gli aeroporti laziali presentano delle criticità inerenti la matrice in esame:

- Il comune di Fiumicino è il secondo comune laziale (dopo il comune di Roma) che ha avuto un maggior incremento di suolo consumato nel 2021 rispetto al 2020 (Figura 1);



Figura 1 - Primi 10 comuni della regione Lazio per incremento di suolo nel 2021 rispetto al 2020

- Il comune di Ciampino risulta avere un modesto incremento di suolo consumato dal 2021 al 2020 (0,33 ha), ma ha una elevata percentuale di suolo consumato rispetto alla superficie amministrativa pari al 42,5%.

Per questo motivo si chiede di riportare nel R.A. un'attenta analisi del consumo di suolo nei suddetti comuni utilizzando i dati reperibili sul sito:

https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/consumo_suolo_agportal/index.html.

Inoltre, nel R.A. in relazione alle verifiche ambientali degli strumenti urbanistici che possono incidere sulla matrice suolo, sarebbe opportuno effettuare le verifiche inerenti al consumo e all'impermeabilizzazione del suolo. L'analisi sull'impermeabilizzazione assume infatti una rilevanza importante per stabilire se gli effetti del PNA modificano, alterano o, nel caso estremo, stravolgono un equilibrio ambientale, dato specifico sulla capacità del suolo libero da edificazione di mantenere la capacità di assorbire le precipitazioni atmosferiche. È evidente che l'impermeabilizzazione di qualsiasi area comporta non solo l'alterazione del rapporto tra il suolo e la falda, ma soprattutto l'incremento dei tempi di corrivazione, nonché dei picchi dei carichi idraulici che vanno ad interessare i corpi idrici superficiali.

Si ritiene opportuno inoltre approfondire nel R.A. le questioni legate anche alle principali forme di degradazione del suolo quali ad esempio la diminuzione di sostanza organica, l'erosione, fenomeni gravitativi (frane, deformazioni superficiali lente, soliflusso), smottamenti ed esondazioni. Si ritiene necessario analizzare i vari aspetti sopra richiamati con riferimento agli obiettivi ambientali che il PNA può contribuire a perseguire attraverso, ad esempio, la messa in opera di misure di compensazione e mitigazione per le aree di nuova impermeabilizzazione.

Con particolare riferimento all'aeroporto di Fiumicino, si ricorda come lo stesso insista in un terreno precedentemente sottoposto a bonifica e solcato da numerosi canali che convogliano e drenano le acque: in considerazione degli eventi atmosferici estremi che ormai sempre più, per effetto dei cambiamenti climatici, si scatenano sul nostro Paese e in tutto il mondo, il mantenimento della permeabilità del terreno costituisce una componente essenziale alla quale va posta la massima attenzione.

Si ritiene necessario approfondire la sostenibilità del PNA in funzione della conservazione della biodiversità. Ad esempio si ricorda che l'aeroporto di Fiumicino, maggiore aeroporto nazionale per numero di passeggeri e capacità aeroportuale, è limitrofo ad importanti aree sensibili (Riserva naturale Litorale romano, dell'Oasi di Macchiagrande, la foce dell'Arrone e Pineta di Castel Fusano) che ne condizionano necessariamente le potenzialità di ampliamento. Inoltre la presenza delle Vasche di Maccarese che si trovano in Zona 1 della Riserva – cioè in quella di massima tutela, considerato l'alto valore per l'avifauna e la biodiversità sono in evidente contrapposizione con le possibilità di sviluppo nell'area nord dell'attuale sedime aeroportuale.

Per la matrice *Rifiuti*: si raccomanda di inserire nel R.A., per ciascun scalo, soluzioni atte alla gestione dei rifiuti in grado di sostenere l'incremento della produzione dei rifiuti generato dall'attuazione del PNA, in conformità con la normativa di settore.

In relazione al paragrafo Piano di monitoraggio, si ritiene necessario sottolineare che le informazioni riportate sono solamente preliminari sui contenuti e forniscono solo alcune prime indicazioni sulle modalità di attuazione del piano di monitoraggio. Nel R.P. si fa riferimento ad un coinvolgimento del SNPA senza una chiara descrizione. A tal riguardo di evidenza che le Agenzie Regionali di Protezione Ambientale svolgono funzioni di controllo ambientale ed eventuali ipotesi di coinvolgimento dovranno essere previste in ottemperanza alle normative regionali e agli obblighi derivanti da potenziali conflitti di interesse "controllore-controllato".

Al fine di supportare l'integrazione del sistema di monitoraggio, si segnalano due documenti tecnici redatti nell'ambito del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente:

- *"Linee Guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS" (Manuali e Linee Guida 148/2017);*
- *"Verso un core set comune di indicatori del Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale - Metodologia, analisi e risultati della ricognizione di tutti gli indicatori ambientali utilizzati nel SNPA per descrivere lo stato dell'ambiente" (Manuali e linee guida 147/2017).*

I suddetti documenti sono disponibili sul sito web <http://www.isprambiente.gov.it/it>.

Cordiali saluti.

Il Dirigente Responsabile
Dott.ssa Concetta Fabozzi