



*Ministero della Transizione Ecologica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**Sottocommissione VAS**

**\* \* \***

**Parere n. 50 del 31/10/2022**

<b>Piano:</b>	<p><i>Valutazione Ambientale Strategica</i></p> <p><b>PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI (PNA)</b></p> <p><i>Rapporto Preliminare</i></p> <p><b>ID_VIP: 8657</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile</i></p>
<b>Autorità precedente:</b>	<p><i>Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i></p>

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

### Sottocommissione VAS

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. (d'ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

**RICHIAMATA** la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS);
- il D. Lgs. n. 152/2006 e in particolare:
  - l'art. 6, recante “*Oggetto della disciplina*” e, in particolare:
  - il comma 2 ai sensi del quale “*Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*
    - a) *che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;*
    - b) *per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni”;*
- il comma 3-ter ai sensi del quale “*Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto*

*ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.” (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020).*

- l'art. 11, recante “Modalità di svolgimento” e, in particolare, il comma 2 lett. c) ai sensi del quale l'autorità competente “esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie”;
- l'art. 13, recante *Redazione del rapporto ambientale* e, in particolare:
  - il comma 1 ai sensi del quale “*Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari delle attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale*”;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VIA e VAS;
- il Decreto Legge del 6/11/2021, n. 152 recante “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose” in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VAS;
- il Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42 *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002 n. 137;
- la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000*”;
- la Legge 29 aprile 2015, n. 57 “*Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992*”;
- le Linee Guida Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997 recante Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;
- Linee Guida Nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE “*HABITAT*” articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR) - “*Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2003, Regolamento recante modifiche ed integrazioni

al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

- le Linee Guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n. 133/2016;
- le Linee Guida per l'Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella VAS della Commissione Europea-2013 (*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*);
- le Linee Guida “Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente- Commissione Europea - 2003”;
- la “Carta Nazionale del Paesaggio Elementi per una Strategia per il paesaggio Italiano” MIBACT-2018.

## **PRESO ATTO che**

- il Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali è l’*Autorità Competente* per la VAS;
- il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) è Autorità Procedente ai sensi dell’art. 5 del D.Lgs. 152/2006 in quanto “... nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma”;
- ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (*d’ora innanzi Proponente*) in data 14/07/2022 con nota prot. 14/07/2022-0087013-P ha presentato, per competenza, alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (*d’ora innanzi Divisione*) la domanda per l’avvio della procedura di VAS – Fase di *Scoping*, ai sensi dell’art. 13 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, sul “PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI” (*d’ora innanzi “Piano” o PMA*);
- la suddetta nota è stata acquisita dalla Divisione con prot. n. 88634 in data 15-07-2022;
- la Divisione con nota prot. n. 90168 in data 19/07/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (*d’ora innanzi Commissione*) con prot. n. 4999 in data 19/07/2022, ha trasmesso per l’avvio della procedura di VAS – Fase di *Scoping* la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata e comunicato:
  - il proprio “accordo sull’elenco proposto dei Soggetti competenti in materia ambientale (SCA), individuati e selezionati congiuntamente tra questa Autorità competente e il Proponente”;
  - che “il Proponente provvederà, altresì, a trasmettere agli SCA il Rapporto preliminare, ai fini della consultazione, ai sensi dell’art. 13 del d.lgs. 152/2006”;
  - che “come previsto dall’art. 13 comma 1, i contributi dovranno pervenire entro 30 gg. a partire dalla data di comunicazione di avvio della consultazione da parte dell’Autorità procedente/proponente”;
  - l’avvenuta pubblicazione della documentazione relativa al Rapporto preliminare sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
- con medesima nota prot. n. 4999 in data 19/07/2022 la Divisione ha designato, prendendo atto della

proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;

- con successiva nota prot. n. 98288 del 05/08/2022 la Divisione ha comunicato l'estensione del termine della fase di scoping al 06/09/2022 ai Soggetti Competenti in materia Ambientale di seguito elencati:
  - Regione Abruzzo Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali. Servizio Valutazione Ambientale
  - Regione Basilicata Dipartimento ambiente e energia
  - Provincia Autonoma di Bolzano Dipartimento Sviluppo del territorio, Ambiente ed Energia - Servizio Valutazione di impatto ambientale strategica (VAS)
  - Regione Calabria Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente
  - Regione Campania - Direzione Generale ciclo integrato delle acque e dei rifiuti, valutazioni e autorizzazioni ambientali
  - Regione Emilia Romagna - Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente - Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale
  - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile
  - Regione Lazio - Direzione regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e valutazione ambientale strategica
  - Regione Liguria - Dipartimento ambiente e protezione civile
  - Regione Lombardia - Direzione Generale territorio e Protezione Civile - Unità Organizzativa urbanistica e assetto del territorio
  - Regione Marche - Dipartimento infrastrutture, territorio e protezione civile - Direzione Ambiente e Risorse Idriche - Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
  - Regione Molise - II° Dipartimento - risorse finanziarie - valorizzazione ambiente e risorse naturali - sistema regionale e autonomie locali - Ufficio Coordinamento Valutazione ambientale strategica e supporto alle attività del Dipartimento in materia ambientale ed agricola
  - Regione Piemonte - A1600A - Direzione Ambiente, Energia e territorio - Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate
  - Regione Puglia - Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio - Sezione autorizzazioni ambientali
  - Regione Autonoma della Sardegna - Direzione generale della difesa dell'ambiente - Servizio valutazioni impatti e incidenze ambientali
  - Regione Sicilia - Dipartimento dell'ambiente
  - Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia - Settore Valutazione Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica
  - Provincia Autonoma di Trento - Dipartimento territorio, ambiente energia e cooperazione - Agenzia Provinciale per la protezione dell'ambiente – Settore qualità ambientale - U.O. per le valutazioni ambientali

- Regione Umbria - Direzione governo del territorio, ambiente e protezione civile - Servizio Sostenibilità ambientale - Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali
  - Regione Autonoma Valle d'Aosta - Dipartimento ambiente - Struttura organizzativa valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria
  - Regione del Veneto - Direzione valutazioni ambientali - Supporto giuridico e contenzioso - Unità Organizzativa Commissioni VAS, VINCA, Capitale naturale e NUVV;
- la Divisione con nota prot. n. 123119 in data 06/10/2022, acquisita dalla Commissione con prot. n. 7401 in data 06/10/2022, ha risposto a Legambiente Sicilia Ufficio Regionale delle Riserve accogliendo favorevolmente la richiesta presentata dell'Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata "Isola di Lampedusa" di essere coinvolto nella fase di *scoping* del Piano, e concedendo 20, che decorrendo dalla data della comunicazione si concludono il 26/10/2022, per "far pervenire eventuali contributi, redatti in riferimento al Rapporto Preliminare";
- che i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) di seguito elencati hanno inviato le proprie osservazioni sulla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (in seguito "RA") (il testo integrale delle osservazioni è pubblicato sul sito del MITE al seguente indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8875/13053>).

N.	SCA	Rif. MITE	Data
1	Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara	0101900	17/08/2022
2	Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato	0102314	19/08/2022
3	Soprintendenza ABAP per il comune di Napoli	0102294	19/08/2022
4	Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Genova e la Provincia di la Spezia	0110784	13/09/2022
5	Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale - Bacini Idrografici della Toscana della Liguria e dell'Umbria	0102513/MITE	22/08/2022
6	Regione Lombardia	0102060	18/08/2022
7	Regione Siciliana	105053	31/08/2022
8	Regione Marche	105511	01/09/2022
9	Regione Lazio – Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica	105803	01/09/2022
10	Regione Toscana (Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica)	0109088	09/09/2022
11	Regione Emilia-Romagna	6487	09/09/2022
12	ARPA Sardegna	0102025	18/08/2022

<b>N.</b>	<b>SCA</b>	<b>Rif. MITE</b>	<b>Data</b>
13	ARPA Toscana	0102050	18/08/2022
14	ARPA Lombardia	0102267	19/08/2022
15	Provincia Autonoma di Trento	104683	30/08/2022
16	Città Metropolitana di Roma Capitale	107494	06/09/2022
17	Comune di Bologna	0105033	31/08/2022
18	Comune di Bergamo	99210	08/08/2022
19	Comune di Orio al Serio	0100421	10/08/2022
20	Città di Segrate	0101040	12/08/2022
21	Comune di Marino	106808	05/09/2022
22	Ente Parco Nazionale Arcipelago toscano	0093475	27/07/2022
23	Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore	00101619	16/08/2022
24	WWF Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata Saline di Trapani e Paceco	0101752	17/08/2022
25	WWF Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata di Capo Rana	0102614	22/08/2022
26	Ente Parco Nazionale Gran Paradiso	0102754	23/08/2022
27	Parco Naturale Alpi Marittime	0103657 e 110803 del 13/09/2022	25/08/2022
28	Ente Parco Archeologico di Paestum & Velia	0104192	29/08/2022
29	Co.Ges. - Consorzio di Gestione Area Marina Protetta Torre del Cerrano	105624	01/09/2022
30	Parco Archeologico di Ostia Antica	107229	06/09/2022
31	Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile	0110788	13/09/2022
32	Ente Parco Naturale del Parco Regionale dei Colli di Bergamo	0110796 13/09/2022	13/09/2022
33	Regione Lazio	107676	07/09/2022
34	Comune di Roma	109482	09/09/2022
35	Arpa Puglia	109917	12/09/2022
36	Parco Nazionale dei Monti Sibillini	111053	13/09/2022
37	ARPA Lazio	0114189	20/09/2022

N.	SCA	Rif. MITE	Data
38	Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio – Divisione V	0036578-P CTVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0 007522.10-10-2022	10-10-2022
39	Ente Parco Nazionale del Circeo	MiTE-2022-0121620	04/10/2022
40	Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente - Riserva Naturale Orientata - ISOLA DI LAMPEDUSA	CTVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0 007928. 21-10-2022	21-10-2022

- Si fa anche presente che i seguenti soggetti (non inclusi nell'elenco dei Soggetti Competenti in materia ambientale individuati) hanno fatto pervenire le proprie osservazioni:

n.	Osservazioni pervenute	Prot. acquisizione DGVA	Data
1	Comitato Civico NoFlyZone	0101985	18/08/2022
2	Legambiente Circolo Ercole Ferrario - Gallarate	0102254	19/08/2022
3	Associazione VAS Onlus	0102035	18/08/2022
4	Comitato Fuori Pista e Associazione Fuori Pista	0102500	22/08/2022
5	Comitato Colognola Per Il Suo Futuro A.P.S.	0103205	24/08/2022
6	Dott. Petrosino Vincenzo	0103210	24/08/2022
7	Comitato Aeroporto Treviso Stop Ampliamento	0103458	25/08/2022
8	Associazione Italia Nostra - Sezione di Treviso	0103821	26/08/2022
9	Legambiente Treviso	0104134	29/08/2022
10	Aps. Cittadini per la Riduzione Impatto Ambientale Aeroporto di Venezia -CRIAARVe	CTVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007004	26/09/2022

- Si precisa che, nel rispetto dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, in questa fase non si tiene conto delle osservazioni pervenute da soggetti non SCA rimandando alla successiva fase di consultazione nella quale gli stessi soggetti potranno far pervenire le proprie osservazioni in coerenza con il RA messo a disposizione per le consultazioni; si sottolinea, infatti, che nell'accogliere le indicazioni contenute nel presente parere di *scoping*, il RA potrà discostarsi significativamente dal RP rispetto al quale tali soggetti hanno formulato le proprie osservazioni.

### CONSIDERATO che

- la documentazione acquisita a seguito dell'attivazione della fase di verifica preliminare (*scoping*) sul PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI (PNA) consiste nel:

- Rapporto Preliminare Ambientale ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 152/2006;
- Allegato 1: Caratterizzazione ambientale preliminare degli scali aeroportuali.

**CONSIDERATO che:**

- ai dati e alle affermazioni forniti dall'Autorità Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

**RICHIAMATA la disciplina costituente il quadro di riferimento per un sistema di scambio di quote di emissioni dei gas ad effetto serra nella Comunità, con particolare riferimento al settore del trasporto aereo:**

- Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas ad effetto serra nella Comunità e che modifica la Direttiva 96/61/CE del Consiglio;
- Direttiva 2004/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, recante modifica alla Direttiva 2003/87/CE del Parlamento che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas ad effetto serra nella Comunità, riguardo ai meccanismi di progetto del Protocollo di Kyoto
- Direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008 che modifica la Direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra;
- Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della Direttiva 2003/87/CE al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo;
- Regolamento (CE) n. 394/2011, del 20 aprile 2011, recante modifica al Regolamento (CE) n. 748/2009, con particolare riferimento agli operatori aerei amministrati dall'Italia, anche per quanto riguarda l'estensione del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'Unione agli Stati membri del SEE e dell'EFTA;
- Regolamento (UE) N. 600/2012, sulla verifica delle comunicazioni delle emissioni dei gas a effetto serra e delle tonnellate-chilometro e sull'accreditamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, valido a partire dal 1 gennaio 2013.
- Regolamento (UE) N. 601/2012, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della Direttiva 2003/87/CE e s.m.i. del Parlamento europeo e del Consiglio, valido per il terzo periodo di scambio del sistema dell'Unione (il secondo per il settore aereo) che decorre a partire dal 1 gennaio 2013.
- Regolamento (UE) 2017/2392 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2017 recante modifica della Direttiva 2003/87/CE al fine di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione relativo alle attività di trasporto aereo e di introdurre alcune disposizioni in vista dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, a decorrere dal 2021;
- Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2018 che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e

promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814;

- D.Lgs. n. 47 del 9 giugno 2020 recante “Attuazione della Direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2018, che modifica la Direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio, nonché adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento (UE) 2017/2392 relativo alle attività di trasporto aereo e della decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015 relativa all’istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato”;
- Sistema **CORSIA** (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), programma internazionale approvato dall’ICAO (Organizzazione Internazionale per l’Aviazione Civile) che mira a stabilizzare le emissioni di CO<sub>2</sub> ai livelli del 2020 richiedendo alle compagnie aeree di compensare la crescita delle loro emissioni dopo il 2020; l’iniziativa è stata concepita in abbinamento alle misure di riduzione delle emissioni per il settore aereo apportate dai miglioramenti tecnologici, organizzativi e dall’iniziativa “*sustainable aviation fuels*”; CORSIA è attuato in tre fasi: una fase pilota (2021-2023), una prima fase (2024-2026) e una seconda fase (2027-2035). Per le prime due fasi (2021-2026), la partecipazione è volontaria. Dal 2027 in poi, la partecipazione, obbligatoria, sarà determinata sulla base dei dati RTK 2018;
- Risoluzione IATA (International Air Transport Association) per il settore del trasporto aereo globale per raggiungere emissioni nette zero di carbonio entro il 2050 (Agm, Annual General Meeting, Ottobre 2021)
- iniziativa “*sustainable aviation fuels*”, o combustibili per aerei sostenibili (SAF), definiti come combustibili per aerei rinnovabili o derivati dai rifiuti che soddisfano determinati criteri di sostenibilità.

**RILEVATO E OSSERVATO che, in merito ai riferimenti normativi e atti utili all’inquadramento del tema dell’aviazione europea:**

- La strategia dell’aviazione Europea (COM 2015 598 fin), effettuata con consultazione pubblica, prevede che tutte le azioni con un impatto significativo saranno oggetto di consultazioni e valutazioni d’impatto. Questo anche al fine di sviluppare una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici. La futura competitività del settore del trasporto aereo europeo e la sua sostenibilità ambientale vanno di pari passo. Un’attività regolare e più integrata di monitoraggio e comunicazione sull’impatto ambientale e sui progressi nell’attuazione delle diverse politiche e iniziative in tutto il sistema di trasporto aereo dell’UE contribuirà a informare circa l’impatto del settore sull’ambiente e a fornire un valido contributo alle prossime fasi del processo decisionale. Standard ambientali elevati devono essere mantenuti e potenziati nel tempo, al fine di garantire che il settore dell’aviazione si sviluppi in modo sostenibile, evitando o riducendo al minimo gli effetti nocivi per gli ecosistemi e i cittadini.
- In linea con l’agenda dell’Unione dell’energia, un importante contributo alla riduzione dell’impatto ambientale dell’aviazione dovrà provenire dalle attuali azioni di ricerca e sviluppo di tecnologie "verdi" innovative, compreso lo sviluppo e la diffusione sul mercato dei biocarburanti avanzati. I programmi dell’UE hanno principalmente riguardato la modernizzazione della gestione del traffico aereo e della riduzione dell’impatto sull’ambiente ("Clean Sky").

**RILEVATO che, in merito ai riferimenti normativi e atti utili all’inquadramento del Piano Nazionale degli Aeroporti:**

- Il 29 gennaio 2013 il Ministro delle Infrastrutture e trasporti, ha presentato l’atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo sviluppo aeroportuale, previsto dall’articolo 698 del codice

della navigazione. L'atto di indirizzo propone per la prima volta, dopo l'ultimo piano nazionale adottato nel 1987, un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni ed una nuova classificazione degli aeroporti di interesse nazionale; i principali **obiettivi** sono:

- Pianificazione del settore in un quadro strategico europeo;
- **Potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità;**
- Riduzione dei costi e miglioramento dei servizi alla clientela;
- Risanamento economico delle gestioni.

Le principali **linee guida** sono:

- Proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (da sottoporre alla Conferenza Stato-Regioni), il Trasferimento alle Regioni degli scali non di interesse nazionale e lo Stop alla realizzazione di nuovi aeroporti;
  - Individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari per gli aeroporti di interesse nazionale
  - Adozione piani di riequilibrio economico finanziario per le gestioni in perdita e progressiva privatizzazione
  - Incentivazione delle "Reti aeroportuali" gestite da un soggetto unico, al fine di ottimizzare l'organizzazione e i costi
  - Razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali.
- Il **DPR n. 201 del 17/09/2015 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"** individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale (art. 1) attraverso l'identificazione di dieci bacini di traffico nazionale e 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della rete trans europea dei trasporti TEN-T. In particolare, l'art. 1 individua i seguenti Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale:

<b>Bacini di traffico</b>	<b>Aeroporti interesse nazionale</b>
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli, Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme, Reggio, Calabria, Crotona
Sicilia orientale	Catania, Comiso
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero

- Ai sensi dell'art. 2, nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai criteri stabiliti dall'articolo 698 del codice della navigazione, i seguenti scali:

Bacini di traffico	Aeroporti particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Torino
Nord Est	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino
Campania	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari
Calabria	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania
Sicilia occidentale	Palermo
Sardegna	Cagliari

- Il Documento di Economia e Finanza 2022<sup>1</sup> – Allegato “Dieci anni per trasformare l’Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti” inquadra, al punto II.10 il Piano Nazionale Aeroporti vigente e in corso di definizione e, al punto III.5, gli Aeroporti.

#### **EVIDENZIATO che, in merito all’Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022:**

Al punto II.10 viene inquadrato il Piano Nazionale Aeroporti vigente e in corso di definizione.

Per quanto riguarda il Piano vigente, esso “*costituisce l’atto programmatico di riferimento della rete aeroportuale del Paese all’anno 2030, sulla base delle relative previsioni di traffico aereo su scala nazionale. Il nuovo Piano sostituirà l’attuale, formalizzato nel 2014 dal MIMS e recepito quale atto di pianificazione posto alla base del DPR 17 settembre 2015, n. 201, che ha individuato gli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell’art. 698 del Codice della Navigazione*”. E inoltre, “*Il vigente Piano si fonda su alcune strategie, quali la classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, l’ottimizzazione della capacità aeroportuale negli scali esistenti, la salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi e la pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti nonché la sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee. Il Piano ha, inoltre, lo scopo fondamentale di proporre un’analisi di sistema della mobilità che ponga in relazione i rapporti sinergici tra il sistema aeroportuale e quello ferroviario in un’ottica che valorizzi l’intermodalità dei trasporti, promuovendo integrazioni tra i sistemi di trasporto*”.

Relativamente al nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, il Documento di Economia e Finanza 2022

---

<sup>1</sup> Il Documento, curato dalla Direzione Analisi e Ricerca Economico – Finanziaria del Dipartimento del Tesoro, è stato approvato il 6 Aprile 2022 dal Consiglio dei Ministri. Fonte: <https://www.dt.mef.gov.it>.

riporta che “*mira a definire le scelte strategiche che sono in grado di orientare gli investimenti nel settore aeroportuale, seguendo i pilastri alla base del PNRR. In particolare, il Piano ha lo scopo di evidenziare le opportunità sinergiche che permetteranno sia di superare le criticità esistenti che di soddisfare le necessità emergenti, attraverso la definizione di soluzioni che prevedono l’impiego delle tecnologie più avanzate e favorendo il maggior livello di digitalizzazione. Nelle intenzioni del MIMS, ne risulterà un’architettura della rete aeroportuale complessiva ottimizzata e sostenibile, dove il ricorso alla realizzazione di nuove infrastrutture è subordinato alla verifica delle possibili implementazioni sulle dotazioni esistenti, potenziate con le migliori tecnologie disponibili e a fronte di evidenti benefici ambientali.*”

*Nella procedura di revisione del Piano, oltre al tema della sostenibilità, particolare attenzione verrà riservata alla **definizione del ruolo dei singoli scali**, all’individuazione delle **condizioni per una maggiore intermodalità dei trasporti**, all’implementazione delle **tecnologie avanzate applicate al trasporto aereo**, con particolare riferimento all’aerospazio e all’urban air mobility (UAM), alla pianificazione strategica per la rete di trasporto aereo minore e di aviazione generale e alla definizione di una rete nazionale per l’air cargo.*

*Il processo che porterà al nuovo Piano, che deve costituire **un capitolo del più ambizioso Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, si è avviato con le fasi iniziali di raccolta e analisi dei dati. Per tale ragione lo sviluppo del Piano vedrà un coinvolgimento di Enti e soggetti istituzionali interessati nel settore dei trasporti, a testimonianza del fatto che l’integrazione intermodale deve essere l’elemento fondante della pianificazione strategica della mobilità nazionale, insieme alla sostenibilità ambientale”.*

In relazione agli Aeroporti, al punto III.5 del Documento di Economia e Finanza 2022 si legge che l’orizzonte temporale della revisione del Piano Nazionale degli Aeroporti è al momento fissato al 2035 e che è in corso l’aggiornamento delle previsioni di traffico per i prossimi 15 anni.

## **RILEVATO inoltre che,**

- Il Decreto Legge 16 giugno 2022, n. 68 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 139 del 16 giugno 2022), coordinato con la legge di conversione 5 agosto 2022, n. 108 recante: «Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.». (GU n.182 del 5-8-2022 - Suppl. Ordinario n. 29) all’articolo 6 stabilisce “**Disposizioni in materia di trasporto aereo**”;
- “1. Al fine di **accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l’accesso ferroviario mediante mezzo pubblico** agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:
  - a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all’articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all’articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;
  - b) il dibattito pubblico di cui all’articolo 22 del ((codice dei contratti pubblici, di cui al) decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall’articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

- c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità ((previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto)) del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383 ,relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.
- **2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.**
- **3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) ec).**
- **3-bis. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del medesimo Piano, Rivoluzione verde e transizione ecologica, all'articolo 20, comma 8 (individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n.199, dopo la lettera c-bis) e' inserita la seguente: «c-bis.1) i siti e gli impianti nella disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 114 del 18 maggio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)». 3-ter. All'articolo 11-quinquiesdecies, comma 1, del decreto-legge22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole: «31 dicembre 2022» sono sostituite dalle seguenti: «31 marzo 2023».**”

#### **CONSIDERATO che il Rapporto preliminare (in seguito RP) è articolato come segue:**

- Capitolo 1 Scopo e obiettivi della Valutazione Ambientale Strategica: sono descritti i principali obiettivi e obblighi normativi previsti a livello internazionale, europeo e nazionale;
- Capitolo 2 Approccio metodologico proposto per la VAS: si riporta la metodologia che sarà adottata per la valutazione degli effetti ambientali del Piano;
- Capitolo 3 Contenuti e obiettivi del Piano Nazionale degli Aeroporti: sono descritti la strategia, gli indirizzi di programmazione e gli obiettivi che il PNA si prefigge;
- Capitolo 4 Obiettivi generali di protezione ambientale e rapporto con altri piani e programmi: vengono definiti in via preliminare i macro obiettivi ambientali e viene fornito un primo elenco indicativo degli strumenti di pianificazione nei confronti dei quali sarà verificata la coerenza del PNA;
- Capitolo 5 Ambito di influenza territoriale ed aspetti ambientali interessati: sono descritti sinteticamente lo stato attuale dell’ambiente, focalizzato sulle principali componenti ambientali interessate, e i potenziali impatti generati dall’applicazione del Piano. La descrizione è accompagnata da una proposta preliminare degli indicatori ambientali che saranno esaminati nel Rapporto Ambientale per ogni componente ambientale selezionata, anche in vista del futuro monitoraggio ambientale del Piano;
- Capitolo 6 Impostazione dell’analisi delle alternative: sono descritti i criteri in base ai quali saranno identificate le alternative di Piano nella successiva fase di Rapporto Ambientale;
- Capitolo 7 Contenuti e struttura del Rapporto Ambientale: sono riportate le indicazioni metodologiche generali e gli indirizzi specifici mediante i quali sarà sviluppato il Rapporto Ambientale, oltre ad una proposta di indice del documento;
- Capitolo 8 Valutazione di Incidenza Ambientale: si riporta una prima ricognizione dei Siti Natura 2000

potenzialmente interessati dall'applicazione del Piano e sono descritte finalità e metodologia con cui sarà condotta la VIncA nonché le modalità di integrazione dei risultati dello Studio di Incidenza Ambientale nel Rapporto Ambientale;

- Capitolo 9 Sistema di monitoraggio: viene descritto l'approccio generale e sono fornite le prime indicazioni in base a cui sarà sviluppato il piano di monitoraggio.

## TENUTO CONTO

- delle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e di cui si riporta una sintesi in Allegato al presente parere, con le principali questioni sollevate, rimandando l'Autorità Proponente ad una puntuale valutazione di quanto le singole amministrazioni hanno espresso.

## TENUTO CONTO

- Che con note prot. n. 13882 del 10/02/2016 e prot. 46733 del 04/05/2016 ENAC ha comunicato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica) l'avvio della procedura di consultazione ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs 152/2006 sul Rapporto Preliminare del "Piano Nazionale degli Aeroporti";
- che ai fini di tale procedura sono arrivate le osservazioni di 25 Soggetti con competenza in materia ambientale;
- che la Commissione ha espresso Parere di Scoping n. 2328 del 03/03/2017 che si conclude con quaranta punti di condizioni e osservazioni tra i quali si ricordano in particolare i seguenti:
  - la raccomandazione n. 2 richiama il caso EU Pilot 6876/14/ENVI relativo all'Aeroporto di Ciampino e anche la VAS del PNA chiedendo all'Autorità Procedente di *"illustrare nel Piano e nel RA come ha dato risposta, con riferimento a tutti gli scali aeroportuali considerati dal Piano, alle domande complementari [...] formulate dalla Commissione europea"*; le domande formulate dalla Commissione sono le seguenti:
    - 8. in che modo il Piano Nazionale degli Aeroporti prende in considerazione la situazione odierna per ogni singolo scalo inserito nel PNA, e quindi il grado di inquinamento ambientale attuale e la pericolosità prodotta attualmente dalle attività già presenti negli scali;
    - 9. In che modo il Piano valuta la principale causa di inquinamento aeroportuale, derivante dalle emissioni nocive dovute ai gas di scarico combusto dei motori dei velivoli e dall'inquinamento acustico;
    - 10. Quali sono le ragioni per cui il PNA non valuta le interferenze dello scalo con le aree di pregio, che rientrino entro un intorno aeroportuale di 10 km?
  - la raccomandazione n. 4 riguarda l'analisi delle alternative che possono riguardare *"la strategia del piano e le possibili diverse configurazioni dello stesso relativamente a: allocazione delle risorse finanziarie, tipologia delle azioni, localizzazione delle azioni nei singoli scali, soluzioni tecnologiche, modalità di attuazione e gestione, sviluppo temporale, etc. Per ognuna dovranno essere stimati gli impatti ambientali in modo da poterle comparare e individuare così quelle più coerenti con i criteri di sostenibilità e gli obiettivi del piano stesso"*.

- La raccomandazione n. 5 prevede che il RA stabilisca in modo chiaro i rapporti tra “obiettivi strategici”, “obiettivi operativi”, “azioni strategiche”, e “azioni operative”.
- La raccomandazione n. 10 prevede che gli obiettivi di sostenibilità siano considerati anche nell’analisi di coerenza esterna, *“verificando la coerenza degli obiettivi del PNA [...] con essi. Nella metodologia di lavoro per il RA, in relazione alla coerenza esterna [...], si fa riferimento solo agli obiettivi di altri Piani e Programmi. Tra l’altro, vengono indicati i Piani e Programmi “riferiti ad ambiti territoriali più vasti o coincidenti”. Al riguardo è necessario considerare anche Piani e Programmi di livello inferiore (come i Piani Paesaggistici)”*.
- la raccomandazione n. 14 richiama il concetto di “domanda di trasporto” che, ad avviso del proponente, sarebbe *“dipendente da fattori che derivano dalle peculiarità del trasporto aereo e che sono regolabili esclusivamente attraverso politiche e strumenti pianificatori attinenti ai trasporti ed alla mobilità, e non mediante la figura del Piano Nazionale degli Aeroporti il quale, come detto, si limita a registrarla e ad assumerla come dato di input rispetto al quale svolgere a propria missione pianificatoria”*. Invece, ad avviso della Commissione, ferma restando l’autonomia delle società di gestione dei singoli scali, **si ritiene che un piano degli aeroporti a livello nazionale possa influire sulla domanda di trasporto agendo sulla ripartizione territoriale dell’offerta**.
- La raccomandazione n. 16 associa al concetto di **bacini di traffico omogeneo**, oltre al “tempo di percorrenza in auto per definire l’accessibilità degli aeroporti” anche “i tempi determinati dal trasporto ferroviario”.

## CONSIDERATO E VALUTATO il Rapporto Preliminare, si evidenzia che:

### 1. Approccio metodologico proposto

- Come riportato dal Proponente in premessa, l’oggetto dell’analisi è costituito dall’insieme dei **38 scali aeroportuali** considerati di interesse nazionale.

Al paragrafo 2.1 è presentata l’articolazione del processo di VAS; in particolare nella descrizione della Fase 1 “orientamento e impostazione” e della fase 2 “Elaborazione e redazione” vengono richiamati gli **obiettivi di sostenibilità ambientale** (da definire nella fase di orientamento e impostazione del Piano) rispetto ai quali il Proponente afferma che *“In tal senso, ENAC, in qualità di autorità di regolazione del settore aereo, sta lavorando da anni allo scopo di garantire che tutti gli scali, sia nell’attuale configurazione e tanto più in quella futura, tengano conto di tutti i principi di sostenibilità ambientale, delineando una strategia di azione che si pone l’obiettivo ambizioso di realizzare aeroporti ad impatto zero, ovvero autosufficienti in termini almeno di energia, consumi idrici e produzione di rifiuti”*.

La **strategia Enac per la sostenibilità ambientale degli aeroporti** (Paragrafo 2.1.1.1), avente lo scopo di promuovere e ottenere aeroporti ecosostenibili, si inquadra nell’ambito dei seguenti strumenti:

- DIRETTIVA (UE) 2018/410 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 14 marzo 2018 che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio e la decisione (UE) 2015/1814;

- D.Lgs. 9 giugno 2020 , n. 47 “Attuazione della direttiva (UE) 2018/410 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2018, che modifica la direttiva 2003/87/CE per sostenere una riduzione delle emissioni più efficace sotto il profilo dei costi e promuovere investimenti a favore di basse emissioni di carbonio, nonché adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/2392 relativo alle attività di trasporto aereo e alla decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato”;
- Accordo di Cooperazione sottoscritto tra Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica - MiTE) ed ENAC **per il supporto alle attività inerenti il trasporto aereo;**

Il Proponente riporta che tale Accordo è volto a implementare la normativa EU *Emissions Trading System* nel settore del trasporto aereo e a realizzare le attività derivanti dal sistema CORSIA (*Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation*), schema globale basato su misure di mercato che, congiuntamente ad altre azioni ambientali quali l’uso dei carburanti alternativi e l’ottimizzazione delle rotte, contribuisce a raggiungere l’obiettivo della crescita zero delle emissioni di CO<sub>2</sub> a partire dal 2020.

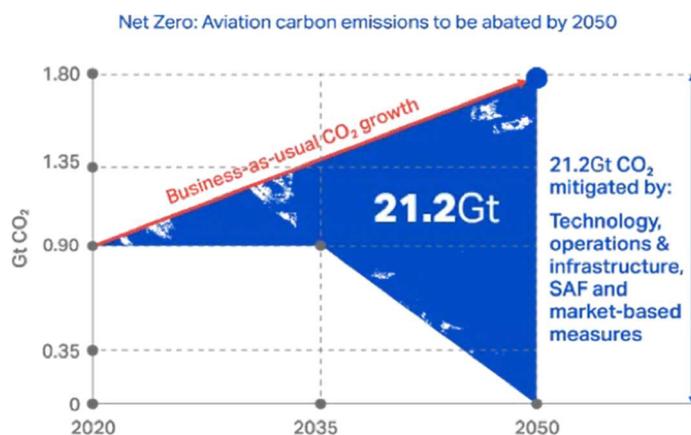
Il Proponente afferma anche di aver elaborato un **Action Plan** in armonia con i principi dell’ICAO (*International Civil Aviation Organization*) di **riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dal traffico aereo** per il contenimento degli effetti dei cambiamenti climatici; in base all’*Action Plan* si prevede la determinazione dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> relativi ai **dati storici di traffico aereo e ai traffici previsti**, l’individuazione di misure adottate e in corso di applicazione per la riduzione della CO<sub>2</sub> con previsione di traffico, consumo di carburante e di emissioni fino al 2020, quantificazione dei benefici ricavati ed effetti positivi (previsti per il 2020) con riferimento al traffico internazionale operato dai vettori nazionali.

- Al paragrafo 2.1.2 (Fase 2: Elaborazione e redazione), il Proponente definisce lo **scenario di riferimento** come quello che “ipotizza gli andamenti futuri in assenza del Piano”; da tale scenario e dalla analisi di contesto programmatico e ambientale “derivano gli **obiettivi ambientali generali che devono essere integrati negli obiettivi generali di Piano**” sulla base dei quali viene condotta l'**analisi di coerenza esterna** con gli obiettivi del Piano a cui segue l'**analisi degli effetti ambientali** di strategie, azioni e misure del Piano e delle alternative, da confrontare con quelli dello scenario di riferimento in assenza del Piano.

A tal proposito, questa Commissione valuta che:

- I riferimenti normativi citati dal Proponente individuano il trasporto aereo come ambito di intervento per il contrasto alle emissioni climalteranti. In tal senso, l’azione può essere orientata alla riduzione delle emissioni determinate dalle infrastrutture aeroportuali e dal traffico aereo prodotto sia nei contesti aeroportuali che in volo. È chiaro che le emissioni dovute al traffico aereo sono centrali tant’è che sono oggetto della normativa EU *Emissions Trading System* del trasporto aereo e del sistema CORSIA. Come affermato nel parere di scoping (2017) della Commissione, alla raccomandazione 14, **si ritiene che un piano degli aeroporti a livello nazionale possa influire sulla domanda di trasporto agendo sulla ripartizione territoriale dell’offerta.**
- L’Action Plan citato dal proponente nel RA include dati e previsioni solo fino al 2020. Si ritiene che il RA debba essere aggiornato con i dati e gli scenari riportati nel documento ENAC - "*Italy's Action Plan on CO<sub>2</sub> emissions reduction - Edition 2021*", dove lo scenario di baseline si riferisce ai dati raccolti fino al 2019 e le previsioni al 2030, 2040 e 2050, con e senza l’implementazione di misure di mitigazione, tenendo in considerazione le indicazioni della Risoluzione IATA per il raggiungimento di emissioni nette

zero di carbonio entro il 2050 per il settore del trasporto aereo<sup>2</sup>.



IATA “Emissions to be abated by 2050”

- È utile peraltro ricordare quanto riportato nel Documento di Economia e Finanza 2022 in merito al Piano Nazionale Aeroporti che, nella versione vigente “si fonda su alcune strategie, quali la classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, [...] nonché la sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee. Il Piano ha, inoltre, lo scopo fondamentale di proporre un’analisi di sistema della mobilità che ponga in relazione i rapporti sinergici tra il sistema aeroportuale e quello ferroviario in un’ottica che valorizzi l’intermodalità dei trasporti, promuovendo integrazioni tra i sistemi di trasporto”; per quanto riguarda il nuovo Piano in fase di elaborazione, esso “mira a definire le scelte strategiche che sono in grado di orientare gli investimenti nel settore aeroportuale, seguendo i pilastri alla base del PNRR. [...] Nelle intenzioni del MIMS, ne risulterà un’architettura della rete aeroportuale complessiva ottimizzata e sostenibile [...] Nella procedura di revisione del Piano, oltre al tema della sostenibilità, particolare attenzione verrà riservata alla definizione del ruolo dei singoli scali, all’individuazione delle condizioni per una maggiore intermodalità dei trasporti[...].”

È opinione di questa Commissione che il PNA debba contribuire a raggiungere l’obiettivo ambientale di mitigazione dei cambiamenti climatici contribuendo all’obiettivo di emissioni nette zero al 2050, incidendo oltre che sugli scali aeroportuali considerati di interesse nazionale, anche sui traffici aerei e sulla ripartizione territoriale dell’offerta di trasporto a partire dalle ‘Reti aeroportuali’ (indicate a p. 33 del RP), tenendo anche conto dell’offerta di mobilità secondo altre modalità, in primis quella ferroviaria. Ciò, peraltro, viene anche richiamato dalla raccomandazione 16 del Parere di Scoping (2017) della Commissione.

- Questa Commissione ritiene che l’analisi del Piano rispetto agli obiettivi ambientali di sostenibilità (definiti dalle Direttive, dalle normative vigenti e dagli strumenti di pianificazione sovraordinati) debba essere svolta in relazione agli obiettivi e anche alle strategie, azioni e misure del Piano così da rendere più efficace tale valutazione.
- In relazione al **rumore**, tra le indicazioni e gli strumenti normativi relativi alla ecosostenibilità non compare la Direttiva 2002/49/CE “relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale” che per gli aeroporti principali (aeroporti civili, designati dallo Stato membro, in cui si svolgono più di

<sup>2</sup> Fonte: <https://www.iata.org/contentassets/dcd25da635cd4c3697b5d0d8ae32e159/iata-agm-resolution-on-net-zero-carbon-emissions.pdf>.

50.000 movimenti all'anno) prevede la redazione di **mappature acustiche e piani di azione**, con cadenza quinquennale, destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico e i relativi effetti, compresa, se necessario, la sua riduzione. La stessa Direttiva, emendata dalla Direttiva (UE) 2020/367 della Commissione del 4 marzo 2020 “che modifica l'allegato III della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale”, prevede la valutazione degli effetti relativi al **disturbo forte** ed al **disturbo notturno**, mentre la direttiva (UE) 2015/996 della Commissione del 19 maggio 2015 emenda la direttiva 2002/49/CE e stabilisce **metodi comuni per la determinazione del rumore** a norma della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, soprattutto per il settore aeronautico.

Sempre per la componente ambientale rumore, non viene inoltre citato il regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un **approccio equilibrato**, e abroga la direttiva 2002/30/CE.

- L'Autorità Procedente, che al paragrafo 1.3, p. 4, è individuata nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), al paragrafo 2.3 (Mappatura dei soggetti coinvolti) è individuata nell'ENAC; nel rammentare che, come correttamente riportato dal Proponente a pagina 10, l'Autorità Procedente “è la pubblica amministrazione che elabora il programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano/programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma” ai sensi del D.Lgs. 152/2006, art. 5, comma 1, lett. d), si invita il Proponente a mettere in coerenza i due rimandi.

## **2. Contenuti e obiettivi del Piano Nazionale degli Aeroporti**

- Nel cap. 3 del RP è descritta la proposta di Piano che il Proponente articola 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.
- Con l'analisi territoriale il Proponente intende arrivare all'individuazione di **macro-aree territoriali** che esprimono i bacini di utenza attuali afferenti ai diversi sistemi aeroportuali, considerando le caratteristiche socio-economiche, demografiche e il grado di accessibilità e connettività offerto dal servizio aereo e i bisogni di accessibilità e/o connettività.

Al tal fine, è stato introdotto un parametro denominato “**con-accessibilità**”, che tiene conto della capacità di offerta di servizio aereo dei singoli aeroporti e del grado di accessibilità terrestre agli stessi e relative interdipendenze e che quantifica a livello comunale l'accessibilità e la connettività forniti al territorio dal sistema aeroportuale nel suo complesso, individuando la presenza di *gap* e la necessità di apposite strategie di supporto.

Le figure 3-1, 3-2 e 3-3 del RP rappresentano graficamente i livelli di con-accessibilità distinta tra tratte domestiche, internazionali e intercontinentali; emerge che:

- sono caratterizzate da scarsa **con-accessibilità domestica** la Calabria, la Basilicata e il Trentino Alto-Adige e. in misura leggermente minore, Marche, Abruzzo e Molise;

- per quanto concerne l'**accessibilità internazionale**, il forte impulso dei collegamenti intra europei, sotto la spinta delle compagnie low-cost, ha favorito un più diffuso livello della con-accessibilità internazionale. Nella comparazione tra con-accessibilità domestica ed internazionale, si evidenzia l'effetto dei programmi PSO<sup>3</sup> di continuità territoriale;
- per le destinazioni intercontinentali, il ruolo dei principali *hub* intercontinentali (FCO e MXP) influenza significativamente il livello di con-accessibilità delle singole municipalità, mettendo in luce la presenza di gap soprattutto nelle regioni del Sud-Italia e nelle Isole.

Nel ricordare la natura strategica del PNA il Proponente richiama il Codice della Navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e in particolare l'art. 698 (Aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse nazionale) che prevede che siano **individuati a livello nazionale gli aeroporti che rientrano nella specifica di sistema aeroportuale di interesse nazionale, in quanto nodi essenziali per l'architettura trasportistica**. Nella proposta di Piano, tale definizione è stata ulteriormente declinata con l'obiettivo di individuare il contributo del singolo sistema aeroportuale rispetto alla rete nazionale. A tal fine sono stati considerati i seguenti ulteriori criteri di classificazione: volume di traffico (passeggeri e/o cargo), livello di connettività (significatività dell'offerta sul traffico passeggeri), livello di con-accessibilità di ciascun aeroporto e vocazione (propensione turistica del territorio). I risultati di tale analisi sono rappresentati nella tabella seguente che presenta una classificazione degli aeroporti per indici di connettività e con-accessibilità.

---

<sup>3</sup> Public service obligations (fonte: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations_en))

Tabella 3-1: Classificazione degli aeroporti per indici di connettività e con-accessibilità

Aeroporto	Passeggeri 2019		Volumi cargo		Indice di connettività per aeroporto			Contributo alla Con-Accessibilità	
	min	%	Ton	%	Domestica	Internazionale	Intercontinentale	Regione	Nazione
FCO	43.533	23%	101.325	9,3%	1,00	1,00	1,00	77%	15%
MLP	24.725	13%	747.242	58,6%	0,48	0,96	0,78	41%	12%
BGY	13.857	7%	26.044	2,4%	0,36	0,58	0,07	16%	5%
VCE	11.562	6%	44.228	4,1%	0,26	0,68	0,32	30%	4%
NAP	10.860	6%	11.465	1,1%	0,51	0,56	0,13	53%	7%
CTA	10.223	5%	7.603	0,7%	0,77	0,38	0,08	41%	4%
BLQ	9.406	5%	50.121	4,6%	0,29	0,59	0,21	28%	5%
LIN	9.233	5%	1.884	0,2%	0,43	0,27	0,11	19%	5%
PMO	7.018	4%	3.077	0,3%	0,66	0,24	0,03	29%	2%
CIA	5.879	3%	16.280	1,5%	0,02	0,33	0,01	11%	2%
BRI	5.546	3%	2.402	0,2%	0,52	0,29	0,05	39%	4%
PSA	5.388	3%	15.248	1,4%	0,26	0,33	0,10	25%	2%
CAG	4.748	2%	6.696	0,6%	0,55	0,21	0,03	54%	1%
TRN	3.952	2%	1.787	0,2%	0,32	0,27	0,08	22%	2%
VRN	3.638	2%	2.187	0,2%	0,27	0,21	0,09	13%	3%
TFS	3.255	2%	18	0,0%	0,18	0,18	0,02	14%	2%
OLB	2.979	2%	149	0,0%	0,33	0,19	0,03	21%	1%
SUF	2.978	2%	1.902	0,2%	0,39	0,13	0,02	44%	2%
FLR	2.874	1%	108	0,0%	0,12	0,34	0,11	25%	3%
BOG	2.698	1%	18	0,0%	0,38	0,13	0,02	29%	2%
GOA	1.536	1%	883	0,1%	0,21	0,15	0,06	26%	2%
AHO	1.390	1%	10	0,0%	0,30	0,07	0,01	22%	1%
TRS	0.783	0%	51	0,0%	0,19	0,09	0,03	33%	1%
PSR	0.703	0%	21	0,0%	0,10	0,05	0,00	22%	1%
AOI	0.490	0%	6896	0,6%	0,04	0,07	0,01	24%	1%
TFS	0.411	0%	4	0,0%	0,14	0,02	0,01	9%	1%
RMI	0.395	0%	0	0,0%	0,00	0,02	0,02	8%	1%
REG	0.365	0%	8	0,0%	0,16	0,02	0,01	17%	1%
CIY	0.362	0%	0	0,0%	0,09	0,02	0,00	10%	1%
LMP	0.277	0%	15	0,0%	0,14	0,00	0,00	0%	0%
PEG	0.219	0%	0	0,0%	0,03	0,02	0,00	16%	1%
CRV	0.170	0%	0	0,0%	0,07	0,00	0,00	0%	0%
CUF	0.092	0%	0	0,0%	0,01	0,00	0,00	8%	1%
PMF	0.075	0%	12	0,0%	0,01	0,00	0,00	6%	1%
VBS	0.017	0%	39.603	3,6%	0,00	0,00	0,00	4%	2%
TAR	0.001	0%	1.494	0,1%	0,00	0,00	0,00	0%	0%

- Al paragrafo 3.2.1 del RP il Proponente descrive le **previsioni di traffico** a partire da una analisi del contributo diretto del settore dell'aviazione al PIL riferita al livello comunitario e nazionale; il periodo rappresentato (traffico e passeggeri) va dal 2014 al 2019, anno oltre il quale, a causa dell'emergenza pandemica, si sono registrati notevoli cali (-73% di passeggeri nel 2020 e -58% nel 2021 con tendenza a privilegiare il mercato domestico rispetto a quello europeo mentre quello intercontinentale è rimasto pressoché stabile).

Nel periodo 2014-2019, a livello europeo il tasso di crescita dei passeggeri è stato di circa 5,4% annuo (*CAGR-Compounded Average Growth Rate*), quantificabile in 1,8 miliardi di passeggeri registrati al 2019, in aumento di circa il 30% rispetto ai valori del 2014. Nel 2019, il traffico passeggeri in Italia risulta essere pari circa 193 milioni, 43 milioni in più rispetto al 2014 (+29% — CAGR al 5,2%), in linea con l'andamento europeo. Le caratteristiche principali del traffico aereo italiano sono:

- Maggiore incidenza del traffico passeggeri europeo rispetto a quello domestico e intercontinentale;

- Al 2019, gli aeroporti con più di 5 milioni di passeggeri sono 12, di cui cinque localizzati nel Nord Italia, tre nel Centro, due al Sud e due nelle Isole e trasportano più dell'80% del traffico annuale. Per tipologia di destinazione, i dati indicano che i 12 scali trasportano il 93% del traffico internazionale italiano, l'85% di quello europeo e il 72% di quello domestico;
- Gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri hanno rappresentato una quota di poco superiore al 2,2% del volume di traffico complessivo, con un trend di riduzione nel 2014-2019;
- Oltre il 43% di passeggeri è concentrato negli aeroporti del Nord Italia (84 milioni);
- La maggiore concentrazione di flussi da e verso l'Europa si registra in corrispondenza delle aree del Nord e del Centro (circa l'80%), così come quella da e verso nazioni extra-europee (circa il 94%), mentre il mercato domestico presenta una maggiore omogeneità;
- Nel periodo considerato, la crescita maggiore è stata registrata dagli aeroporti del Sud (+52,8%), anche per effetto di un recupero di mobilità in aree caratterizzate da una limitata presenza di mezzi di trasporto sostitutivi, seguita dalle aree del Nord e delle Isole, intorno al 30%. L'area del Centro mostra invece una crescita più contenuta, pari al 14%.

Nel 2022 si registra una forte ripresa del flusso passeggeri e le previsioni concordano nell'ipotizzare una piena ripresa dei volumi passeggeri pre-pandemici (in termini di RPK - *Revenue Passenger Kilometers*) fra il 2023 ed il 2026.

Nella proposta di PNA, oltre alla definizione di uno **scenario base**, il Proponente prende in considerazione gli effetti di alcuni possibili **trend di lungo periodo connessi a 4 macro determinanti della mobilità aerea**: la dinamica macroeconomica, gli effetti della sfida *green* di decarbonizzazione (complessiva e del settore), l'evoluzione dei motivi di viaggio dei passeggeri e l'assetto del network aeroportuale. La quantificazione della domanda di mercato potenziale sarà successivamente valutata alla luce degli obiettivi di sostenibilità e capacità dei singoli scali al fine di determinare gli orientamenti strategici del Piano.

Lo "**scenario baseline**", che considera la domanda di mercato potenziale misurata in termini di numero di passeggeri generata dalle prospettive economiche dei territori, degli aeroporti e dei territori connessi, tiene conto dei limiti *ex lege* previsti per gli aeroporti di Milano Linate e di Roma Ciampino e dei seguenti elementi: la crescita del PIL; l'effetto combinato della crescita della popolazione e dell'evoluzione del PIL pro-capite nelle diverse aree italiane; il prezzo del petrolio e l'inflazione; la possibilità di introduzione di nuovi voli diretti; **la dinamica competitiva storica osservata con l'alta velocità**. Il Proponente afferma che "i risultati dello scenario *baseline* indicano una domanda di mercato potenziale in termini di numero di passeggeri pari a 232 milioni al 2025, 266 milioni al 2030 e 302 milioni al 2035. Rispetto al 2019, si stima una crescita che varia dal +20% al 2025 al +56,2% al 2035. Su tutti gli orizzonti temporali, si confermano gli equilibri storici in termini di traffico fra le macro-aree geografiche, con una netta prevalenza degli aeroporti del Nord, mentre, in termini di tipologia di mercato, quello europeo presenta la maggiore crescita potenziale al 2035 (61,3%), seguito da quello intercontinentale (54,8%) e domestico (47,2%). A livello di macro-aree italiane, sembra confermato il trend già evidenziato per il periodo 2014-2019, con una crescita maggiore prevista per gli aeroporti del Sud, seguiti da quelli del Nord e delle Isole, ed una crescita più contenuta per quelli del Centro Italia.

Rispetto alla categoria dimensionale degli scali è previsto un progressivo aumento del numero di scali con domanda di mercato potenziale maggiore di 10 milioni di passeggeri (Bologna e Milano Linate nel 2025 e Palermo nel 2035), mentre gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri risultano, in generale, poco significativi in termini di traffico, ad esclusione delle aree geografiche del Sud e delle Isole, ove la potenzialità di sviluppo presenta percentuali rispettive del 5% e del 4%, valori molto superiori rispetto alla media nazionale.

- Al paragrafo 3.2.2 il Proponente introduce il tema delle **nuove tecnologie** di cui il PNA deve tenere conto; si tratta di:
  - *Advanced Air Mobility* (AAM) – mobilità, tipicamente svolta con velivoli elettrici o a basso impatto ambientale per tragitti di corto raggio sia in aeree urbane ed extraurbane. Il termine AAM, quindi, è inclusivo di tutte le altre differenti specializzazioni;
  - *Urban Air Mobility* (UAM) – Mobilità tipicamente svolta con velivoli elettrici o a basso impatto ambientale, in contesto urbano;
  - *Unmanned Aerial Vehicles* (UAVs) – qualsiasi macchina volante che sia in grado di operare senza un pilota umano a bordo;
  - (e)VTOL (*electric Vertical Take Off and Landing*) – velivoli a decollo e atterraggio verticale;
  - (e)STOL (*electric Short Take Off and Landing*) – velivoli ad ala fissa in grado di utilizzare piste di decollo e atterraggio corte, partendo da un minimo di 100 metri;
  - (e)eCTOL (*electric Conventional Take Off and Landing*) – velivoli ad ala fissa che installano propulsione elettrica o ibrida.

Il Proponente chiarisce che allo stato attuale le infrastrutture aeroportuali non sono pronte ad accogliere velivoli con propulsione elettrica e necessitano di supporto economico e conoscitivo per l'implementazione di queste tecnologie. ENAC sta supportando alcune società di gestione aeroportuale (ADM, SEA, SAVE) nella sperimentazione con l'obiettivo di garantire una, seppure parziale, accessibilità a questa tecnologia in vista dei due grandi eventi di richiamo mondiale, Giubileo nel 2025 a Roma e le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina nel 2026.

Il PNA tiene conto dei programmi sviluppati da ENAV SpA e in corso di sperimentazione per l'implementazione di un sistema di controllo remoto del traffico aereo presso gli scali nazionali, attuabile attraverso la realizzazione di *remote digital tower*, dipendenti da una serie di centri di controllo principali; questa implementazione tecnologica alla gestione del traffico aeroportuale, permetterà un incremento capacitivo portando come ulteriori benefici la razionalizzazione delle risorse umane impiegate e l'aumento dell'orario di operatività dei piccoli scali.

- Nel paragrafo 3.2.3 del RA, le previsioni e gli scenari futuri si completano con la definizione degli scenari *what if* in base ai quali saranno determinati i *range* della potenzialità di crescita al 2035 dei singoli scali risultanti dal modello di previsione della domanda. A livello nazionale, la potenzialità di 302 milioni di passeggeri al 2035 nello scenario *baseline*, varia fra i 262,5 milioni di passeggeri nello **scenario “alto costo dell'energia”**, fino ai 308 milioni di passeggeri nello **scenario “hub-carrier forte”**.

Altro importante fattore correttivo previsto dal Proponente alle previsioni teoriche di traffico riguarda le effettive capacità di crescita del traffico di un dato scalo alla luce dell'ambito territoriale ed ambientale che lo circonda a prescindere dalle potenzialità teoriche, con riferimento particolare ai vincoli di operatività in assoluto (cap massimo di numero di movimenti) o in determinate fasce orarie o a contesti di pregio ambientale.

- Gli Indicatori dinamici e i loro target, descritti al paragrafo 3.3 del RA, sono articolati nei seguenti macro-temi: sostenibilità (ambientale, sociale, economica), digitalizzazione e intermodalità. Vengono quindi proposte quattro tabelle di indicatori (una per ciascuno dei macro-temi individuati); la capacità aeroportuale sarà valutata attraverso un sistema di matrici costituite da parametri e indicatori dinamici

nel tempo con l'obiettivo di stimare, in termini qualitativi e laddove possibile quantitativi, il livello di efficienza degli aeroporti.

- Al Paragrafo 3.4 del RP viene introdotta l'**analisi della capacità nazionale** specificando che “La prima domanda a cui il Piano Nazionale degli Aeroporti risponde è relativa alla capacità del settore di accogliere la domanda di mobilità di trasporto aereo, presente e futura, e la sua distribuzione sul territorio”. La capacità aeroportuale è analizzata nel PNA allo stato attuale e futuro, rappresenta il flusso di movimenti aerei, passeggeri e merci che il sistema aeroportuale è in grado di gestire ed è costituita da una serie articolata di sottoprocessi che vengono raggruppati in tre diversi macro-sottosistemi: pista, piazzale apron e terminal. Per quanto riguarda gli scenari futuri, le figure -5, 3-6 e 3-7 del RP rappresentano i livelli di capacità *airside* e *landside* allo stato attuale e al 2035.
- La descrizione dei contenuti e degli obiettivi del PNA si completa con le “soluzioni e opportunità (paragrafo 3.5 del RP) e con la descrizione del “Comparto aerospaziale” (paragrafo 3.6 del RP);

per quanto riguarda “soluzioni e opportunità”, nel PNA il Proponente intende sviluppare una serie di tematiche tra cui, in particolare, nel RP vengono così descritte le seguenti:

- **Gestioni aeroportuali e loro integrazione attraverso le reti territoriali:** identificazione di reti e sistemi aeroportuali che, dall'analisi hanno una distribuzione spaziale che coinvolge gran parte del territorio nazionale (cfr. figura 3-8 del RP). Nel RP a p. 34 si legge che “la distribuzione spaziale delle reti aeroportuali coinvolge gran parte del territorio nazionale: a partire da Nord, con il sistema Milanese/Lombardo e del Nord Est, passando per il centro Italia, con i sistemi Toscano e Romano/Laziale, proseguendo a sud, con il sistema Campano, i sistemi Pugliese e Calabrese, fino al sistema della Sicilia orientale. Dalla figura si osserva inoltre come i bacini di riferimento dei diversi sistemi siano tra di loro significativamente scissi, mentre risultino tipicamente sovrapposti al loro interno, a denotare una delimitazione e copertura delle rispettive aree di riferimento.
- **Cargo:** il Proponente afferma che “*Una delle principali criticità del comparto cargo è rappresentata dal fatto che il suo sviluppo non sia supportato, quasi mai, da un significativo miglioramento dell'integrazione con le altre modalità di trasporto, condizione necessaria per garantire una adeguata copertura del territorio che favorisca le tempistiche di scambio e consegna delle merci. In tal senso, la presenza di una rete ferroviaria in aeroporto non pare al momento un fattore discriminante per spostare quote modali dell'accessibilità delle merci agli aeroporti*”.
- **Aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri:** per la loro valorizzazione, nel PNA saranno proposte diverse soluzioni relative alla identificazione della specializzazione del singolo scalo, alla creazione di una o più reti di aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri, alla creazione di un network di micro-feederaggio per garantire e aumentare il grado di connettività locale e alla individuazione degli scali minori in grado di fungere da supporto capacitivo ad altri scali di maggiori dimensioni affetti da potenziali problemi di congestione.

Per quanto riguarda il “Comparto aerospaziale”, questo viene delineato dal Proponente al paragrafo 3.6 in cui viene fornita una sintetica descrizione dello “**spaziporto**” come “*un sito individuato presso un aeroporto certificato le cui dotazioni infrastrutturali ed impiantistiche ed i cui requisiti tecnici siano tali da consentire il decollo/lancio e l'atterraggio/rientro orizzontali di un veicolo suborbitale singolo o multistadio riutilizzabile*”; il Proponente riporta anche che l'aeroporto di Taranto Grottaglie è stato identificato come primo spaziporto nazionale (decreto n. 250 del 2019 del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e secondo il “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli spaziporti”); lo sviluppo e la crescita di tale aeroporto sono quindi di importanza nazionale sia in ambito di ricerca e sviluppo sia in ambito validativo/operativo di nuove tecnologie legate alla *space economy*.

In merito agli aspetti sopra esposti, questa Commissione valuta che:

- Nel condividere l'impostazione complessiva assunta e in particolare il concetto di **con-accessibilità**, inteso come combinazione della capacità dei singoli aeroporti di offrire servizio aereo e grado di accessibilità terrestre agli stessi, questa Commissione ritiene che, nel quadro del sistema di politiche di sostenibilità ambientale volte alla decarbonizzazione, sarebbe utile che il concetto di con-accessibilità venisse ulteriormente articolato considerando anche le previsioni della pianificazione vigente nei territori e consentendo di capire qual è il contributo delle varie modalità di trasporto alla accessibilità terrestre ai singoli aeroporti con particolare riferimento alle modalità di trasporto più sostenibili poiché caratterizzate da minori emissioni climalteranti. In tal senso, si raccomanda di tenere conto anzitutto delle connessioni ferroviarie esistenti e in itinere, andando possibilmente a caratterizzare le tipologie di infrastrutture (AV/AC) e l'offerta di servizi per la logistica.
- Per quanto riguarda le previsioni di traffico (par. 3.2.1):
  - In relazione ai dati relativi al PIL a livello comunitario e nazionale, questa Commissione evidenzia l'impossibilità di una loro comparazione dal momento che esprimono valori diversi; si invita pertanto il Proponente ad integrarli adeguatamente, fornendo le fonti da cui sono stati tratti i valori riportati e chiarendo, altresì, la modalità di calcolo dell'indotto riportato e del relativo "moltiplicatore" che viene citato in relazione ai dati di livello comunitario.
  - Per quanto riguarda lo scenario *baseline* e quanto definito dal Proponente come "dinamica competitiva storica osservata con l'alta velocità", questa Commissione ritiene che sia necessario un cambio di paradigma che consenta di passare dal concetto di competitività a quello di potenziamento sinergico delle modalità di trasporto alternative nell'ottica di perseguire l'obiettivo prioritario di contrastare i cambiamenti climatici.
  - Il Proponente individua gli scenari di sviluppo della proposta di PNA al 2025 e al 2035 ma nel quadro delle politiche e degli obiettivi di sostenibilità ambientale che vedono il 2035 e il 2050 come soglie centrali per la transizione energetica e tenuto conto della strategicità del PNA, si ritiene opportuno che nel RA sia considerato un ulteriore scenario di sviluppo del PNA al 2050 delineando così un percorso di Piano che preveda la progressiva introduzione di misure volte ad accompagnare il settore del trasporto aereo e dell'aeroportualità verso il raggiungimento degli obiettivi fissati dal *green deal* unionale e ribaditi dal principio DNSH;
  - In linea di principio si ritiene indispensabile che con il monitoraggio VAS si effettuino, nel tempo, periodiche verifiche dei *trend* di crescita previsti per passeggeri e merci.
- In relazione alle nuove tecnologie (par. 3.2.2): in fase di RA, si invita il Proponente a chiarire maggiormente come intende integrare e implementare l'introduzione di queste nuove tecnologie nella gestione aeroportuale e si invita altresì ad approfondire le valutazioni circa gli effetti ambientali, oltre che economici e sociali, determinati dalla introduzione di tali nuove tecnologie.
- In relazione agli scenari *what if* (par. 3.2.3): si invita il Proponente a chiarire, nel RA, gli ulteriori eventuali scenari considerati oltre a quelli citati di "alto costo dell'energia" e "*hub-carrier forte*" e come tutti gli scenari sono costruiti fornendo anche i riferimenti alle fonti utilizzate e i parametri assunti.
- Per quanto riguarda gli indicatori di sostenibilità ambientale (par. 3.3), il Proponente chiarisca attraverso quali indicatori sono espresse le emissioni di terze parti (cosiddetto *scope 3*) dato che il traffico indotto, nei contesti territoriali di scarsa integrazione modale, può risultare molto rilevante.
- Per quanto riguarda il macro-tema della "intermodalità", questa Commissione condivide l'opinione del Proponente che essa ricopra un ruolo cruciale per assicurare un'omogenea e quanto più coerente pianificazione strategica del Sistema Trasporti Italiano e si apprezza la prevista analisi della tematica nel

PNA “finalizzata ad identificarne le principali criticità che, in questo momento, stanno limitando la competitività a livello internazionale del trasporto aereo italiano e la sostenibilità a lungo termine e, conseguentemente, la qualità e la performance”; si sottolinea peraltro che, sebbene l’aspetto della integrazione modale, come affermato dal Proponente, non risulti direttamente in carico al gestore aeroportuale, il livello e la portata del PNA e dell’Autorità Procedente consentono di approfondire tale tema.

- In relazione all’analisi della capacità nazionale (par. 3.4), nel RA, integrare le analisi della capacità considerando lo scenario al 2050.
- Nell’ottica di sviluppare l’analisi dell’integrazione attraverso le **reti territoriali dei sistemi aeroportuali**, questa Commissione ribadisce l’importanza di approfondire le analisi considerando l’offerta attuale e programmata di mobilità su ferro; ciò è ancor più evidente alla luce di quanto evidenziato dal Proponente circa la scissione territoriale dei bacini di riferimento dei diversi sistemi; si invita invece il Proponente a chiarire l’affermazione (p. 34 del RP) che gli stessi “risultino tipicamente sovrapposti al loro interno”.
- Rispetto al tema del **cargo**, questa Commissione ritiene particolarmente rilevante la criticità evidenziata dal Proponente dovuta alla scarsa integrazione con le altre modalità di trasporto e invita il Proponente a chiarire le ragioni per cui la presenza di una rete ferroviaria in aeroporto non inneschi lo spostamento di quote modali dell’accessibilità delle merci agli stessi, individuando, ove possibile, le eventuali debolezze e criticità che impediscono l’instaurarsi di sinergie positive per il settore.
- Anche in relazione al tema della **space economy** si invita il Proponente a chiarire maggiormente nel RA le attività previste e prevedibili e i relativi effetti ambientali a partire dalle evidenze ricavabili dal caso avviato che interessa l’aeroporto di Grottaglie.

### **3. Obiettivi generali di protezione ambientale e rapporto con altri piani e programmi**

- Nel cap. 4 del RP sono descritti gli **obiettivi generali di protezione ambientale** e il rapporto del PNA con altri piani e programmi pertinenti. Per quanto riguarda i primi, il Proponente fornisce un elenco dei principali riferimenti normativi considerati, gli “obiettivi generali di protezione ambientale” (Tabella 4-1) e gli “obiettivi ambientali e macro obiettivi del PNA (tabella 4-2);
- A pag. 40 del RP, il Proponente introduce il tema dell’**analisi di coerenza esterna** del PNA rispetto alla pianificazione pertinente; successivamente, nella Tabella 4-3 propone un elenco di Piani/Programmi e di obiettivi di protezione ambientale potenzialmente sinergici con il PNA;

A tal proposito, questa Commissione valuta che:

- ai sensi della lettera e) dell’Allegato VI alla parte II del D.Lgs. 152/2006, nel RA occorre riportare gli “obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale”;

ciò comporta un’attività di costruzione del **sistema di obiettivi di protezione ambientale** che, correttamente, il Proponente ha preliminarmente avviato nel cap.4 del RP (cfr. Tabella 4-1) (e rispetto alla quale occorre tenere conto delle relative valutazioni riportate al punto 3 del presente parere); il quadro di riferimento considerato per la costruzione del sistema di obiettivi di protezione ambientale è costituito oltre che dai piani e programmi pertinenti al Piano anche, e soprattutto, dal sistema di atti che esprimono le politiche ambientali a partire dal livello sovranazionale e che possono non essere necessariamente esplicitati attraverso Piani e Programmi (infatti, tra gli strumenti considerati dallo

stesso Proponente vi sono il Green Deal europeo, la Strategia nazionale di Sviluppo Sostenibile, l'Agenda 2030 ecc.) ; tali obiettivi sono fatti propri dal Piano tant'è che nell'ambito del RA sono usati come criterio di valutazione dei contenuti del Piano stesso e nella successiva fase di monitoraggio sono il riferimento principe per controllare la sostenibilità ambientale del Piano durante la sua attuazione;

- esiste poi la vera e propria **verifica di coerenza esterna** prevista dalla lettera a) del citato Allegato VI ("illustrazione [...] del rapporto con altri pertinenti piani e programmi"); tale verifica è volta a comprendere come il Piano si relazioni agli altri Piani e Programmi pertinenti e alle previsioni in essi contenute; in tale senso vanno quindi certamente considerati i piani e programmi riportati nella tabella 4-3 (tenendo conto delle relative valutazioni espresse in questo parere) i quali possono esprimere obiettivi e previsioni che possono o meno essere di protezione ambientale in base alle finalità di tali strumenti ma rispetto ai quali è opportuno verificare la coerenza dei contenuti del Piano in ragione della loro pertinenza; nel quadro di riferimento pianificatorio e programmatico da considerare rientrano certamente i piani che hanno natura di **strumenti di primo livello** quali i Piano di bacino, di cui all'art. 65 del D.Lgs. n. 152/2006 e i Piani paesaggistici, di cui all'art. 145 del d.lgs. n. 42/2004; rispetto a tali piani, oltre alla verifica degli obiettivi occorrerà dimostrare che il PNA ne rispetta le previsioni attraverso un approccio metodologico che interessa la fase di attuazione del PNA e le successive attività pianificatorie e progettuali che ne derivano, relative a specifiche realtà aeroportuali; ad integrazione del quadro pianificatorio e programmatico di riferimento per la verifica di coerenza esterna si invita il Proponente a tenere conto, ove presenti, anche dei seguenti: Programmi di Sviluppo Rurale (PSR), Piani Faunistici Venatori;
- È opportuno svolgere la valutazione del Piano rispetto agli Obiettivi di Protezione Ambientale (di sostenibilità) e la verifica di coerenza esterna non solo in relazione agli obiettivi del PNA ma anche in relazione agli indirizzi/misure/azioni dello stesso perché in tal modo le valutazioni possono essere più mirate ed efficaci nell'ottica di un maggiore orientamento verso la sostenibilità ambientale del piano;
- Dovranno essere tenute in considerazione le pronunce giurisdizionali intervenute in ultimo grado o comunque esecutive intervenute quanto agli scali previsti, analizzandone le previsioni, ai fini dell'ottemperanza che vi deve essere assicurata;
- Nel condividere la scelta degli atti presi a riferimento per la **costruzione del quadro di obiettivi di sostenibilità** (obiettivi generali di protezione ambientale) in fase di redazione del RA sarà opportuno definire un elenco esaustivo di tutti gli atti considerati che dovranno essere coerenti con quelli riportati in Tabella 4-1; tra tali atti si invita il Proponente a considerare anche:
  - il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia) che istituisce un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e, in particolare, il principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "*do no significant harm*") previsto all'articolo 17 del Regolamento che focalizza sei obiettivi ambientali (Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza" (2021/C 58/01);
  - la **Strategia Nazionale Adattamento Cambiamenti Climatici (SNAC-MITE)** e il **Piano Nazionale Adattamento Cambiamenti Climatici**;
  - il **Programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030**, approvato il 10/03/2022
  - le strategie seguite al *Green Deal* Europeo relative:

- il consumo di suolo: Nuova strategia dell'UE per la protezione del suolo "EU Soil Strategy for 2030 Reaping the benefits of healthy soils for people, food, nature and climate", 17.11.2021 COM(2021) 699 final;
- la mobilità: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final.

Per quanto riguarda la Tabella 4-1 si prende atto del fatto che nella individuazione delle componenti o fattori ambientali, il Proponente combina i temi di "energia" ed "emissioni" ma si ritiene che sarebbe opportuna una maggiore articolazione individuando la componente "atmosfera e clima" rispetto alla quale svolgere le analisi e le stime sulle emissioni aventi rilevanza locale, per la qualità dell'aria e in generale per gli effetti sulla salute umana nei contesti prossimi ai sistemi aeroportuali, e globale, per gli effetti sul clima; relativamente a quest'ultimo aspetto, il Proponente potrà integrare la Tabella 4-1 con gli obiettivi di adattamento ai cambiamenti climatici;

ancora, rispetto alla Tabella 4-1 si chiede al Proponente di chiarire le ragioni della previsione dell'obiettivo "Sostenere uno sviluppo e una crescita sostenibili nel settore marittimo, applicando un approccio ecosistemico, e promuovere la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi (Direttiva quadro per la pianificazione dello spazio marittimo)" in relazione alla componente "Ambiente marino e costiero" che non sembra correlato al PNA.

Per quanto riguarda la Tabella 4-2, che contiene una prima proposta di obiettivi ambientali riconducibili al PNA, si invita il Proponente ad una sua maggiore articolazione tenendo conto degli obiettivi generali di protezione ambientale già riportati nella tabella 4-1 e che sembrano essere, salvo pochi casi, tutti coerenti con il PNA e degli obiettivi di protezione ambientale derivanti dagli strumenti di pianificazione individuati nella Tabella 4-3; inoltre, è utile che l'individuazione della correlazione con i macro obiettivi del PNA trovi nel RA un approfondimento che ne chiarisca le ragioni e la natura.

In particolare, relativamente alla **Salute umana** nella tabella 4.1 è riportato l'obiettivo di "Diminuire l'esposizione umana della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSS)" mentre nella tabella 4.2 gli obiettivi ambientali e macro obiettivi del PNA riconducibili alla salute umana sono "OA11 Garantire protezione della salute umana"; nel PNA dovrà essere maggiormente declinato l'obiettivo OA11 che si prefigge di salvaguardare la qualità dell'ambiente e di proteggere la salute umana considerando la qualità dell'aria, la gestione dei rifiuti, la gestione e la sicurezza delle operazioni aeroportuali, l'inquinamento del suolo e dell'acqua, l'importazione, prevenzione controllo di malattie infettive da parte del traffico aereo, la prevenzione e il contenimento delle malattie trasmissibili, gli incidenti aerei anche non correlati al rifornimento di carburante, le azioni terroristiche. Rispetto alla complessità dei possibili impatti negativi sulla salute umana connessi al traffico aereo e al funzionamento degli scali aeroportuali, il PNA deve quanto meno fornire indicazioni di indirizzo, che potranno trovare attuazione anche attraverso i Master Plan aeroportuali, e che dovranno essere monitorati durante l'attuazione del PNA anche nell'ottica di riorientare il Piano.

Sempre in relazione alla **salute umana** vanno inoltre indicati gli effetti nocivi del **rumore**, soprattutto nel periodo di riferimento notturno. La Direttiva (UE) 2020/367 della Commissione del 4 marzo 2020 "che modifica l'allegato III della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale", introduce il nuovo allegato III che consente la valutazione del numero totale di individui interessati dall'effetto nocivo relativo al fastidio forte (*high annoyance*, HA) ed ai disturbi gravi del sonno (*high sleep disturbance*, HSD). Tali indicazioni devono costituire una base

conoscitiva ed indirizzare le scelte delle possibili alternative di piano in relazione ad una accurata valutazione del numero di persone effettivamente impattate dal rumore aeroportuale.

- Dal momento che tra gli obiettivi di sostenibilità assunti dal PNA vi è anche quello di contenere il **consumo di suolo**, è opportuno che il PNA stabilisca le condizioni da rispettare in fase di sviluppo dei Master Plan aeroportuali e in generale degli interventi aeroportuali, evitando, ove possibile, l'impermeabilizzazione il consumo di suolo prevedendo anche l'impiego di strutture disponibili, equivalenti a quelle ipotizzate a livello progettuale.
- Si rappresenta che in materia di **energia**, il PNIEC rappresenta un quadro di riferimento in tema di obiettivi e target. A tal proposito nel capitolo 4 del RPA, la "Tabella 4-3: Obiettivi di protezione ambientale derivanti dagli strumenti di pianificazione" menziona il PNIEC i cui obiettivi sinergici con il PNA sono:
  - *“accelerare il percorso di decarbonizzazione;*
  - *mettere il cittadino e le imprese al centro, in modo che siano protagonisti e beneficiari della trasformazione energetica;*
  - *promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori;*
  - *adottare misure che riducano i potenziali impatti negativi sull'ambiente ed il paesaggio;*
  - *continuare il processo di integrazione del sistema energetico nazionale in quello dell'UE”.*

Si ricorda che il PNIEC (pag 46 del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima – dicembre 2019<sup>4</sup>) prevede che “L'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra al 2030 di almeno il 40% a livello europeo rispetto al 1990 è ripartito tra i settori ETS (industrie energetiche, settori industriali energivori e aviazione) e non ETS (trasporti, residenziale, terziario, industria non ricadente nel settore ETS, agricoltura e rifiuti) che dovranno registrare rispettivamente un -43% e un -30% rispetto all'anno 2005” e (pag 133) “per il settore aviazione si prevede che il contributo alla decarbonizzazione sia realizzabile attraverso l'utilizzo di carburante liquido rinnovabile low carbon, compatibile in miscela con l'aviation fuel tradizionale (secondo lo standard ASTM D 7566). L'IEA prevede che nel 2050 circa il 60% del consumo globale di carburante per aviazione sarà biocherosene. Questa nuova tipologia di carburante, sostenibile secondo i criteri stabiliti dalle direttive europee, permette la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, in funzione della materia prima, anche dell'80% sull'intero ciclo di vita rispetto al carburante per aviazione tradizionale”. In tale ottica, come ricordato anche nel RP del PNA, il PNIEC evidenzia che l'organizzazione internazionale dell'aviazione (ICAO) ha coinvolto gli operatori del settore (produttori dei velivoli, aeroporti e utilizzatori del carburante) con il programma CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation su base volontaria per diventare vincolante dal 2027), che punta a conseguire il contenimento delle emissioni del settore dal 2020 in avanti, puntualizzando a pag 133 che “Le ambizioni europee sul clima si sono rispecchiate nelle recenti discussioni sulla tassazione sui voli e sui carburanti per aviazione all'interno dell'UE, volte a garantire condizioni di parità per tutti i modi di trasporto. Infatti, attualmente i combustibili fossili per aviazione non sono soggetti a tassazione né per i voli interni, né per quelli internazionali, sebbene alcuni Stati membri applichino delle tasse per passeggero” e a tal proposito, pag. 206, il PNIEC ricorda che parte dei proventi delle aste CO<sub>2</sub> sono utilizzati da ENAC per la ricerca di biocarburanti per l'aviazione.

Gli obiettivi del PNIEC sono stati ulteriormente resi più stringenti dal pacchetto “EU Fit for 55” del

---

<sup>4</sup> Disponibile al sito: [www.mise.gov.it](http://www.mise.gov.it) .

14/07/2021 con il quale la Commissione Europea prevede una serie di proposte legislative per contribuire al raggiungimento da parte degli Stati membri dell'obiettivo dell'abbattimento del 55% delle emissioni di gas serra al 2030. Si ricorda del pacchetto, per la parte che qui interessa, la proposta di direttiva che modifica la 2003/87/CE (approvata dal Parlamento Ue il 08/06/2022) sull'*Emission trading* nella parte di eliminare gradualmente le quote di emissioni di gas serra a titolo gratuito per il trasporto aereo, ed introduce una modifica alle norme sull'aviazione nel sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea per attuare la notifica degli Stati membri alle compagnie aeree con sede nell'UE della compensazione per l'anno 2021, nell'ambito del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per l'aviazione internazionale dell'ICAO al fine di attuare la notifica in modo da ridurre al minimo l'onere amministrativo delle Autorità nazionali e degli operatori aerei e fornire certezza giuridica per quanto riguarda la compensazione CORSIA da parte delle compagnie aeree con sede negli Stati membri.

In materia di sostenibilità ambientale si ricorda altresì il Piano per la Transizione Energetica (PTE), inserito nel *Green Deal* e con funzioni di raccordo tra questo ed il PNRR, approvato con Delibera del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE) n. 1 dell'8/03/2022 e pubblicata su G.U. del 15/06/2022, che coordina le politiche anche in materia di riduzione dei gas climalteranti, mobilità sostenibile, fiscalità ambientali (tra cui sussidi ambientali e la finanza climatica sostenibile). Il PTE individua le azioni, le misure, le fonti di finanziamento articolandosi su 5 macro-obiettivi, tra i quali la neutralità climatica al 2050 che coinvolge direttamente anche il trasporto aereo (oltre che marittimo).

In relazione a quanto sopra si chiede di approfondire nel PNA e nel RA i temi della sostenibilità ambientale attraverso una dettagliata analisi di coerenza con il PNIEC, con il pacchetto "*EU Fit for 55*" e con il PTE esplicitando le azioni per il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC (aggiornati dall' "*EU Fit for 55*" e dal PTE) che in tema di sostenibilità ambientale in campo energetico, rappresenta un quadro di riferimento su obiettivi e target.

#### **4. Ambito di influenza territoriale ed aspetti ambientali interessati**

- Nel cap. 5 del RP il Proponente illustra l' "*ambito tematico pianificatorio primario del PNA*" che "*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*"; richiamando il dettato del D.Lgs. 152/2006, il Proponente elenca quindi i sistemi ambientali interessati (tabella 5-2 del RP) che vengono articolati come segue:
  - 1 Biodiversità, flora e fauna
  - 2 Atmosfera
  - 3 Rumore
  - 4 Acque
  - 5 Fattori climatici ed energia
  - 6 Suolo e sottosuolo
  - 7 Rifiuti
  - 8 Salute umana
  - 9 Paesaggio e patrimonio culturale - architettonico - archeologico
  - 10 Aspetti socio economici.
- La caratterizzazione ambientale preliminare sviluppata per le 38 aree territoriali interessate dal campo

d'azione del Piano, riportata in Allegato 1, è stata condotta considerando un'area di analisi di circa 10 km di raggio intorno ad ogni scalo aeroportuale; ogni aeroporto è caratterizzato da:

- Natura e Biodiversità: Aree Protette iscritte nell'Elenco Ufficiale delle Aree Protette (Fonte: Ecoatlante ISPRA); Siti della Rete Natura 2000 (Fonte: MITE);
  - Atmosfera: trend di qualità dell'aria;
  - Rumore: Zonizzazione acustica aeroportuale redatta ai sensi della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995 n.447 e suoi decreti attuativi.
  - Acque: Stato ecologico dei corsi d'acqua (Fonte: Ecoatlante ISPRA); Rischio alluvioni (Fonte: PGRA 2021)
  - Suolo e sottosuolo: Consumo di suolo nell'intervallo temporale 2006-2020 (Fonte: Ecoatlante ISPRA); Cambiamenti di uso nel suolo nell'intervallo temporale 1960 – 2018 (Fonte: Ecoatlante ISPRA)
  - Fattori climatici: Anomalia (%) della Precipitazione Cumulata annuale 2020 rispetto al valore 1961-1990 (Fonte: Ecoatlante ISPRA); Anomalia della Temperatura media 2020 (°C) rispetto al valore 1961-1990 (Fonte: Ecoatlante ISPRA);
  - Paesaggio e Patrimonio Culturale: Unità fisiografiche dei paesaggi (Fonte: Ecoatlante ISPRA); Valore culturale (Fonte: Ecoatlante ISPRA).
- Per quanto riguarda la componente **Natura e Biodiversità** (par. 5.3.1 del RP), il Proponente fornisce un inquadramento di massima, a livello nazionale, della consistenza (superficie e distribuzione percentuale) delle tipologie di aree protette terrestri e marine. A pag. 47 del RP viene illustrata la metodologia di valutazione della componente, nell'ambito della VAS del Piano, specificando che essa *“deve essere effettuata attraverso l'individuazione di parametri con valenza più sistemica, in relazione alle azioni del Piano”* che il Proponente individua nelle *“nuove infrastrutture, specie se di tipo lineare come le piste aeroportuali o i percorsi per la mobilità interna”* e nelle *“attività aeroportuali [...] che potrebbe apportare delle ripercussioni negative sulla sopravvivenza degli ecosistemi terrestri e acquatici ed i loro servizi (Strategia europea per la biodiversità)”*.
  - Riguardo la componente **atmosfera** vengono riportati i dati all'emissioni nazionali di gas serra (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFCs, PFCs, SF<sub>6</sub>), per il periodo 1990-2018 i dati elaborati da ISPRA nel 2019 relativamente ai principali parametri monitorati. Le stazioni di monitoraggio che hanno misurato e comunicato dati di PM<sub>10</sub> nel 2019 sono 575 su tutto il territorio nazionale. Le stazioni di monitoraggio che hanno misurato e comunicato dati di NO<sub>2</sub> sono 635 su tutto il territorio nazionale. Le stazioni di monitoraggio che hanno misurato e comunicato dati di O<sub>3</sub> per la protezione della salute umana sono 356 su tutto il territorio nazionale. Complessivamente, per i parametri monitorati il proponente riporta nel RPA che il *trend* dei parametri è da considerarsi stabile;
  - Al Paragrafo 5.4 del RP il Proponente definisce l’**“Area di studio”** come la porzione territoriale entro la quale è ragionevole ritenere che si risolvano gli effetti territorializzabili (del Piano); la caratterizzazione ambientale preliminare (cfr. Allegato 1) è stata svolta considerando un'area vasta di 10 km di raggio rispetto a ogni scalo aeroportuale; per l'analisi di dettaglio, data l'estrema variabilità che caratterizza i diversi scali aeroportuali in termini di consistenza infrastrutturale, assetto territoriale, ecc, le aree di studio verranno definite, oltre che sulla scorta delle indicazioni contenute nell'Allegato VI del D.lgs. 152/2006 e delle *“Linee guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”* (ISPRA, Manuali e Linee Guida 148/2017), in ragione delle seguenti caratteristiche: Estensione territoriale; Condizioni orografiche; Traffico aereo afferente allo scalo; Mappa di vincolo aeroportuale.

- Nel par. 5.5 del RP sono descritti in via preliminare i **possibili effetti ambientali** a seguito dell'attuazione del PNA;
- Nel paragrafo 5.6 del RP è riportato un elenco (tabella 5-4) di **indicatori di sostenibilità ambientale** proposti; inoltre, nella tabella 5-5 tali indicatori sono messi in correlazione con gli obiettivi ambientali individuati al Capitolo 4 del RP (Tabella 4-2);

A tal proposito, questa Commissione valuta che:

Come già valutato rispetto ai contenuti del cap. 4 del RP, si ritiene opportuno che gli aspetti relativi al clima vengano trattati unitariamente e distintamente da quelli relativi all'energia.

Inoltre, per quanto riguarda l'“ambito tematico pianificatorio primario del PNA”, se è vero che esso è costituito dall'insieme degli scali aeroportuali considerati di “interesse nazionale”, occorre sottolineare che esso si amplia se viene colta la possibilità di estendere la portata del PNA all'intermodalità delle forme di trasporto per massimizzarne la sostenibilità ambientale attraverso le sinergie positive attivabili.

Questa Commissione ritiene che il PNA proposto possa influire sulla domanda di trasporto agendo sulla ripartizione territoriale dell'offerta. La movimentazione dei velivoli rientra solo in parte tra le “attività aeroportuali”. Per dare efficacia al Piano nella lotta ai cambiamenti climatici si ritiene che oltre alle attività relative a “nuove infrastrutture” debbano essere considerati anche i movimenti aerei nel loro complesso (a terra e in volo quanto meno per le fasi di decollo e atterraggio) e il traffico terrestre indotto.

In relazione alla componente **Natura e Biodiversità**, le attività di sorvolo (in fase di decollo e atterraggio) delle aree situate nell'intorno aeroportuale assumono grande rilevanza; si pensi ad esempio al fenomeno del *bird strike* che ha valenza sia rispetto alla sicurezza dei voli che rispetto alla tutela dell'avifauna o, più in generale, al “disturbo” provocato alla fauna presente nelle aree naturali protette limitrofe alle piste aeroportuali.

Gli effetti determinati dal traffico aereo e terrestre devono essere considerati anche ai fini della valutazione di incidenza.

- Tutte le **componenti** sono descritte nel Par. 5.3 del RP in termini molto generali ma nel RA dovranno essere maggiormente focalizzate rispetto alle aree di intervento e di studio; ciò soprattutto in relazione ai possibili fenomeni di impatto che si manifestano a scala locale;
- **Rumore:** il tema rappresenta uno dei problemi più rilevanti degli aeroporti e, apprezzando quanto riportato dal Proponente (p. 55) circa il fatto che “nel complesso si rileva una leggera diminuzione nel tempo della popolazione esposta ai livelli più elevati di rumore” si chiede che nel RA questo aspetto sia maggiormente chiarito anche a livello di sistema aeroportuale per consentire di inquadrare efficacemente le criticità presenti (a questo proposito si raccomanda l'integrazione dell'Allegato 1) e, conseguentemente, le misure da intraprendere a livello di PNA per il loro superamento; si evidenzia peraltro che non tutti i sedimi aeroportuali considerati nello Rapporto Preliminare Ambientali sono allo stato attuale dotati di Zonizzazione acustica aeroportuale. Riguardo alle misure da intraprendere per il superamento delle criticità presenti, si invita il Proponente a fornire, attraverso il PNA, prime mirate indicazioni agli operatori aeroportuali per ridurre le emissioni acustiche e il numero di persone esposte a livelli di rumore eccessivi; tali indicazioni possono essere calate sulle specifiche realtà aeroportuali o, meglio ancor, possono essere definite in una logica di “rete aeroportuale” che comporti una diversa distribuzione dei movimenti salvaguardando sia le esigenze di mobilità aerea che quelle di salvaguardia della popolazione;

il rumore degli aeromobili è uno dei fattori ambientali più evidenti delle operazioni aeroportuali ed è

specifico del sistema. Sebbene ci siano altre fonti di rumore nel sistema, il rumore proveniente dal decollo e dall'atterraggio degli aeromobili, dalla frenata e dal rullaggio degli aeromobili in aeroporto e dai test sui motori degli aerei è un aspetto dominante e incide direttamente sulla salute umana. In aeroporto, il rumore del traffico a terra può essere notevole e inciderà in particolare sui lavoratori aeroportuali. Nelle vicinanze di un aeroporto si trovano solitamente luoghi residenziali in cui il rumore del traffico aereo è una fonte dominante di esposizione al rumore ambientale. L'esposizione al rumore degli aeromobili all'aperto nelle aree residenziali intorno ai grandi aeroporti può superare i 60 e occasionalmente i 70 dB(A) (livello di esposizione giorno-notte o giorno-sera-notte). Una varietà di altri effetti è stata collegata all'esposizione al rumore, come la diminuzione delle prestazioni generali, gli effetti biochimici, il deterioramento del sistema immunitario, la diminuzione del peso alla nascita, i disturbi psichiatrici e gli effetti negativi sul benessere psico-sociale. Studi recenti sembrano confermare un 'impatto negativo del rumore degli aerei sulle capacità cognitive dei bambini. Si ritiene che questo sia un argomento che merita approfondimenti per chiarire le relazioni esposizione-risposta e per valutare i possibili impatti a lungo termine;

le scelte che devono guidare la definizione delle azioni dei Piani di sviluppo aeroportuale in materia di rumore dovranno tenere in debita considerazione gli effetti negativi, soprattutto il rumore notturno, attualmente non regolamentato nel panorama nazionale a seguito della sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato l'articolo 5 del DPR novembre 1999 n. 476 "Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni". A tal riguardo gli allegati II e III della Direttiva 2002/49/CE forniscono utili indicazioni e guidano rispettivamente alla determinazione del rumore aeroportuale ed alla valutazione del fastidio forte e dei disturbi gravi del sonno.

I contenuti del Piano devono quindi tener in debita considerazione questi aspetti, al fine di minimizzare, mitigare e condurre a soluzione le problematiche relative al rumore ed agli impatti di questo sulle popolazioni esposte.

A guidare tali azioni deve essere fatto ricorso, oltre che alla legge 26 ottobre 1995, n. 447, anche al regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 ai fini dell'applicazione delle norme e delle procedure per l'introduzione di restrizioni operative per il contenimento del rumore negli aeroporti attraverso il ricorso all'**approccio equilibrato** introdotto dalla risoluzione A33/7 dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO).

L'approccio equilibrato, come definito dallo stesso regolamento, è il processo sviluppato dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale attraverso il quale si esamina, in maniera coerente, la serie di misure disponibili, ossia la riduzione alla fonte del rumore prodotto dai velivoli, la pianificazione e la gestione del territorio, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e le restrizioni operative, allo scopo di risolvere il problema dell'inquinamento acustico nel massimo rispetto del principio costi/efficacia a livello dei singoli aeroporti.

Tale approccio equilibrato e l'applicazione di eventuali restrizioni operative devono essere previsti ed applicati dall'ENAC, in quanto Autorità competente per la procedura da seguire nell'adottare le restrizioni operative designata dal nostro Paese, già in fase di Piano di sviluppo del trasporto aereo nazionale, sia per guidare le scelte dello stesso Piano, sia per indicare le azioni necessarie per la mitigazione ed il risanamento degli aeroporti che già attualmente presentano aspetti di incompatibilità ambientale dal punto di vista dell'impatto del rumore aeroportuale..

- **Emissioni in atmosfera:** altro aspetto di particolare importanza è quello delle emissioni in atmosfera che oltre agli effetti sul cambiamento climatico, comporta effetti negativi sulla salute della popolazione esposta. Il principale impatto sulla sanità pubblica deriva dalle particelle ultrafini. Secondo i rapporti e le valutazioni ambientali, il particolato, NO<sub>x</sub>, HC, SO<sub>x</sub> e CO delle emissioni dei motori degli aerei

possono influire sulla qualità dell'aria, sulla salute e sul benessere. Oltre alle emissioni dei velivoli sono poi da considerare quelle del traffico aeroportuale a terra e del traffico indotto che vanno considerati parte del carico ambientale degli aeroporti;

nel RA è opportuno aggiornare i dati integrandoli con la determinazione di altri inquinanti quali idrocarburi incombusti-COV e IPA, piombo, polveri sottili (PM10, PM5, PM2,5) e ultrasottili (diametro inferiore a 0,1 um) (tutte molecole tossiche per la salute umana secondo l'OMS);

occorre sottolineare che gli effetti sulla salute pubblica dell'inquinamento atmosferico in un sistema operativo aeroportuale sono complessi e il numero di studi epidemiologici sull'inquinamento atmosferico e sulla salute pubblica vicino agli aeroporti è insufficiente. Da considerare anche che l'esposizione cronica all'odore induce, oltre al fastidio, una varietà di effetti somatici e psicosomatici moderati.

- **Suolo:** anche il consumo di suolo è un tema importante nel quadro delle politiche di sostenibilità unionali e nazionali. L'uso del suolo da parte degli aeroporti è tra i problemi che richiedono la massima attenzione e possono essere inquadrati nel PNA in termini preliminari e di principio. Il consumo di suolo si riferisce all'utilizzo del suolo da parte degli aeroporti allo scopo di costruire e gestire attività connesse all'aeroporto. In tal senso, il PNA deve assicurare la soddisfazione degli obiettivi di sostenibilità prevedendo modalità di contenimento del consumo di suolo attraverso la promozione del recupero e riutilizzo di aree già impermeabilizzate funzionali allo svolgimento delle attività aeroportuali.
- **Popolazione e salute umana:** nel RA occorre affrontare il tema della Popolazione e salute umana caratterizzando opportunamente i contesti territoriali in cui si inseriscono gli aeroporti nazionali. L'integrazione delle informazioni relative gli aspetti dell'urbanizzazione con informazioni sulla popolazione potenzialmente soggetta ad esposizione acuta e cronica a fattori di rischio (inquinamento atmosferico, acustico, odorigeno, ecc) contribuirà ad una più adeguata caratterizzazione dei sistemi aeroportuali descritti nell'Allegato 1. Il rapporto tra operazioni aeroportuali e salute pubblica dovrà essere analizzato tenendo conto oltre che dei movimenti aerei anche delle attività svolte a terra sia in ambito *air-side* che in ambito *land-side*, includendo quindi il traffico indotto e le attività legate alla logistica/commercio/turismo/etc. attratte dalla presenza del sistema aeroportuale. Di conseguenza occorrerà tenere conto degli impatti di tutte queste attività, quali rumore, molestie olfattive, rischio di incidenti aerei, inquinamento atmosferico, cambiamenti del paesaggio e i rischi per la salute sul lavoro, che incidono sulla salute pubblica.
- **Area di studio** (par. 5.4): al riguardo, si evidenzia che il PNA è uno strumento strategico di ampia portata che oltre alle infrastrutture aeroportuali può incidere in senso ampio sul traffico aereo, considerando gli equilibri soprattutto all'interno dei bacini di traffico e delle reti aeroportuali, e sull'intermodalità. Questi aspetti hanno ricadute ampie sul territorio, anche di carattere globale. Se quindi la scelta della dimensione di un raggio di 10 km dal singolo aeroporto, tenendo conto degli ulteriori elementi indicati dal Proponente per le valutazioni di dettaglio, può essere condivisibile rispetto all'analisi degli effetti "locali", ai fini di una analisi di carattere globale tra cui, *in primis*, gli aspetti connessi alle emissioni e ai cambiamenti climatici, è indubbiamente necessario allargare l'area di studio a tutto il territorio nazionale, eventualmente articolandola per territori corrispondenti alle reti aeroportuali.
- Per quanto riguarda l'Allegato 1, questa Commissione ritiene che sarebbe utile integrare alle analisi di contesto, un preliminare inquadramento dimensionale e "autorizzativo" dell'aeroporto, riportando informazioni relative al Master Plan vigente, alle autorizzazioni VIA conseguite, al numero di movimenti di velivoli e pax/cargo assentiti e riferimenti al Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale vigente. Questa Commissione ritiene che l'approccio di analisi proposto per la descrizione dei possibili

effetti ambientali (par. 5.5) sia molto simile, pur con le dovute differenze riconducibili alla diversa scala territoriale e all’oggetto di valutazione, a quello che ci si può aspettare a livello di VIA di progetto mentre invece si potrebbe cogliere maggiormente, nell’individuazione dei possibili effetti, la portata strategica di ampia scala che il PNA può avere;

- il PNA è lo strumento attraverso il quale è possibile risolvere le condizioni di criticità che riguardano il sistema aeroportuale nel suo complesso prima ancora che i singoli scali aeroportuali; il PNA può indicare qual è la prospettiva di ciascun aeroporto; ciò anche tenendo conto del complesso di situazioni di criticità quali, ad esempio, scali saturi o con condizioni ambientali problematiche, e può fornire le indicazioni per un riequilibrio “complessivo” perseguendo un approccio equilibrato che non penalizzi il trasporto aereo nel suo complesso ma nemmeno le realtà territoriali e ambientali; in sostanza, la crescita degli aeroporti da promuovere per i benefici economici e sociali che forniscono, dovrebbe però essere “verde” ovvero realizzata in modo tale da far sì che l'aumento della capacità di traffico aereo non avvenga a scapito dell'ambiente.
- rendere efficace in termini di sostenibilità ambientale il PNA significa intervenire laddove il PNA può dispiegare tutta la sua efficacia: risolvendo i nodi critici connessi al sistema aeroportuale e alla distribuzione dei traffici in relazione alle condizioni di criticità e ai margini di ulteriore espansione; ciò comporta che le relative valutazioni ambientali devono inquadrare i temi espressi adottando una adeguata scala vasta mentre, per gli aspetti di carattere puntuale, l’approccio valutativo adottato nel PNA dovrà essere volto a dettare dei “criteri” tipologici per gli ulteriori sviluppi progettuali.
- Nell’ottica di fornire un efficace contributo all’obiettivo di superare le criticità relative agli aeroporti nazionali, il PNA può indicare (integrando opportunamente l’Allegato 1) i casi di sistemi aeroportuali che necessitano di interventi sulla viabilità di accesso (locale e di area vasta), sul trasporto pubblico (rispetto al quale sono fondamentali le analisi sui diversi sistemi modali di accessibilità e connessione agli/degli aeroporti)
- Questa Commissione, nel condividere l’elenco di indicatori proposto (par. 5.6), ritiene che essi debbano concorrere a caratterizzare, quanto più possibile, gli specifici aspetti trattati e valutati del Piano; a titolo esemplificativo, l’indicatore Int01 (Emissioni totali di gas serra ed altri gas climalteranti) che viene descritto come l’indicatore che “consente di misurare le emissioni di gas serra totali dovute ad attività di trasporto” dovrà fornire la misura delle emissioni di gas serra totali per le attività di trasporto aereo allo stato attuale e di scenario del PNA, per essere uno strumento utile a massimizzare l’efficacia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nell’attuazione del PNA (con particolare riferimento ai primi due obiettivi del Principio DNSH).
- Per quanto riguarda la correlazione tra obiettivi ambientali e indicatori proposti, riportata nella Tabella 5-5, si raccomanda di apportare le necessarie integrazioni tenendo conto delle valutazioni espresse nel presente parere in relazione all’elenco di obiettivi ambientali (cfr. punto 3).

## **5. Analisi delle alternative**

- L’analisi delle alternative (cap. 6 del RP), sarà svolta sulla base di scenari previsionali di intervento che tengono conto dell’effetto di lungo periodo sul trasporto aereo di eventi e tendenze generali e di dinamiche settoriali:
  - eventi e tendenze generali:
    - Dinamiche macro-economiche e geopolitiche legate agli effetti di medio-lungo termine della guerra in Ucraina;

- Dinamiche legate agli obiettivi di decarbonizzazione del settore e mobilità sostenibile, che per l'Europa prevedono il raggiungimento della neutralità entro il 2050;
- Cambiamento della propensione al volo dei viaggiatori con finalità business, per effetto dello sviluppo di nuove tecnologie IT e l'utilizzo di servizi sviluppati durante la pandemia COVID-19.
- dinamiche settoriali:
  - L'avvenuta nascita di ITA Airways, in sostituzione della storica compagnia di bandiera Alitalia, con il conseguente impatto sul network di collegamenti offerti e sul traffico presso l'*hub* di Roma Fiumicino;
  - Le ipotesi di sviluppo e rafforzamento dell'*hub carrier* in Roma Fiumicino a seguito dell'instaurazione di *partnership* strategiche con altre compagnie aeree e conseguente evoluzione delle rispettive alleanze.

In merito agli aspetti sopra esposti, questa Commissione valuta che:

- nel condividere l'approccio delineato, si invita il Proponente ad una maggiore articolazione degli scenari previsionali di intervento facendo leva sulle potenzialità del PNA nel riequilibrio del trasporto aereo a scala nazionale e rispetto alle reti aeroportuali.
- Inoltre, nella definizione degli scenari alternativi, considerare le soglie temporali del 2035 e del 2050 rispetto alle quali sono individuati importanti obiettivi ambientali correlati soprattutto ai cambiamenti climatici e all'abbattimento delle emissioni climalteranti.

## **6. Contenuti e struttura del Rapporto Ambientale**

- Premettendo 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”*, nel **capitolo 7** del RP il Proponente descrive l'impostazione metodologica che intende adottare e specifica, tra le altre cose, che *“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)”*;
- Nelle indicazioni metodologiche generali e nel paragrafo dedicato, si richiama l'analisi di coerenza esterna (**par. 7.1 e par. 7.2.4**) che, secondo il Proponente, sarà svolta tra Obiettivi di protezione ambientale e Obiettivi del PNA e che sarà articolata in coerenza esterna ed interna adottando un approccio qualitativo di giudizio;
- Nell'ambito della descrizione degli indirizzi metodologici specifici, il Proponente illustra l'approccio che intende adottare per l'analisi di contesto (**par. 7.2.3**) e per la valutazione dei potenziali effetti ambientali (**par. 7.2.5**); per quanto riguarda l'analisi di contesto, *“il livello con il quale sarà necessario approfondire le analisi sarà funzionale al ruolo ed alle funzioni peculiari assegnate dal Piano a ciascuno dei singoli scali. L'oggetto dell'analisi sarà rappresentato dai sistemi ambientali definiti nel precedente capitolo 5.2, i quali saranno indagati, per ciascuno degli scali, secondo il livello di approfondimento indicato nel par. 5.4”*; per quanto riguarda la valutazione dei potenziali effetti ambientali, a detta del Proponente essa è *“finalizzata a definire, stimare e valutare l'entità dello scostamento degli effetti determinati dall'attuazione delle azioni di Piano rispetto allo stato attuale ed*

*alla sua evoluzione tendenziale*”; pertanto, lo scostamento verrà misurato e valutato attraverso gli “*indicatori come declinazione degli obiettivi di sostenibilità*” e pertanto, quanto più possibile, in termini quantitativi come rapporto tra la “quantità di ambiente” richiesta dalle azioni di Piano e “quantità di ambiente” intesa come standard di riferimento della sostenibilità; in tal modo, la valutazione del grado di Sostenibilità viene espressa attraverso un range compreso tra 0 e 1 (che esprimono rispettivamente il minimo e il massimo grado di conseguimento di un effetto sostenibile);

In merito agli aspetti sopra esposti, questa Commissione valuta che:

- il tema dei contenuti propri del PNA, come già in altri punti evidenziato, dovrebbe essere meglio esplicitato e chiarito nel RA; il Proponente richiama le “scelte tecnologiche e localizzative” e la “realizzazione di eventuali nuove infrastrutture” e pertanto si chiede di chiarire a quale tipo di scelte “localizzative” e a quali eventuali nuove infrastrutture da realizzare faccia riferimento il Proponente ricordando che eventuali indicazioni del PNA in tal senso dovranno comunque essere sviluppate in una successiva fase progettuale che sarà valutata attraverso in percorso di VIA;
- inoltre, come già evidenziato, si ritiene che il Piano debba includere i temi del traffico aereo (e relativa distribuzione territoriale, soprattutto a livello di reti aeroportuali), del traffico terrestre indotto e dell’intermodalità che deve assicurare a criterio dirimente nelle previsioni di sviluppo degli aeroporti;
- in merito alla **verifica di coerenza esterna** (richiamata ai paragrafi 7.1 e 7.2.4 del RP) si rimanda alle valutazioni riportate al precedente punto 3 del presente parere;
- rispetto all’approccio metodologico proposto per l’analisi di contesto (par. 7.2.3) e per la valutazione dei potenziali effetti ambientali (Par. 7.2.5. del RP), nel condividere le indicazioni di massima che il Proponente fornisce, si rimanda alle valutazioni espresse in particolare ai punti 2 e 4 del presente parere;
- per quanto riguarda l’indice proposto al par. 7.3 del RP, si raccomanda di adeguarlo per tenere conto delle valutazioni espresse nel presente parere in merito agli specifici aspetti (contenuti del Piano, obiettivi di protezione ambientale / obiettivi di sostenibilità, quadro di riferimento di piani e programmi pertinenti, verifiche di coerenza rispetto agli obiettivi/indirizzi/misure del Piano ecc.);
- nel RA, si invita il Proponente a eliminare alcuni refusi presenti nel cap. 7 del RP (rimandi a Terna alle pagine 79 e 81 del RP, rimandi al “Proponente” al paragrafo 7.2.6).

## **7. Valutazione di incidenza ambientale**

- Al Cap. 8 del RP il Proponente inquadra il tema della Valutazione di Incidenza Ambientale attraverso una descrizione della consistenza, sul territorio nazionale, dei siti della rete Natura 2000 in termini di presenza e di stato di conservazione, così come emerge dall’ultimo aggiornamento pubblicato da ISPRA (2021), disponibile al sito [https://www.isprambiente.gov.it/files2021/pubblicazioni/rapporti/rapporto-349\\_2021\\_direttive\\_natura\\_def.pdf](https://www.isprambiente.gov.it/files2021/pubblicazioni/rapporti/rapporto-349_2021_direttive_natura_def.pdf)); da tale rapporto, che si riferisce al periodo compreso tra il 2013 e il 2018, emerge una tendenza negativa rispetto al precedente ciclo di rendicontazione (2007-2012), con una diminuzione delle valutazioni favorevoli dal 22% all’8% e un aumento dei casi di stato di conservazione cattivo dal 28% al 40% che testimoniano una situazione generale problematica, che allontana il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla normativa; Sono classificati in uno stato di conservazione sfavorevole il 53% della fauna terrestre e delle acque interne (considerando tutti i gruppi tassonomici, di cui il 17% in cattivo stato di conservazione), il 22% delle specie marine e l’89% degli habitat terrestri (di cui il 40% in cattivo stato di conservazione). Particolarmente significativo è quest’ultimo dato, che evidentemente condiziona pesantemente anche lo stato di conservazione delle specie animali che li frequentano.

- nel paragrafo 8.2 del RP il Proponente inquadra il PNA rispetto ai Siti Natura 2000; a tal proposito afferma che *“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”*.
- al paragrafo 8.3 del RP, nel descrivere l’approccio metodologico che intende adottare per la VAS del PNA, il Proponente richiama il documento *“VAS - Valutazione di Incidenza: Proposta per l’integrazione dei contenuti”*, a cura di MATTM MIBAC, ISPRA e Regioni e Province Autonome del settembre 2011, il D.Lgs. n. 152/2006, art. 10, comma 3, i 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”*, applicato e sviluppato nelle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (2019 - VIncA);
- sulla base di tali riferimenti il Proponente afferma che *“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”*; pertanto lo studio sarà così strutturato:
  - analisi di tutte le aree di studio relative alle azioni operative previste dal Piano ed individuazione di quelle in cui ricadono aree classificate come SIC-ZSC e/o ZPS;
  - individuazione dei siti Rete Natura 2000 interessati dal PNA;
  - studio dei riferimenti normativi e pianificatori a livello comunitario, nazionale, regionale e dei piani di gestione eventualmente presenti per i suddetti siti Natura 2000;
  - analisi degli habitat e delle specie presenti nei siti Natura 2000;
  - studio degli obiettivi di conservazione degli habitat e specie presenti nei siti Natura 2000;
  - analisi del grado di correlazione tra le azioni e gli obiettivi di conservazione;
  - analisi del possibile livello di interferenza.

A tale proposito questa Commissione valuta che:

- Ai fini della stima degli effetti determinati dalle misure previste dal PNA tra cui anche il traffico aereo e terrestre indotto, il Proponente dovrebbe prevedere la valutazione di incidenza rispetto ai siti presenti considerando un’area di influenza aeroportuale di almeno 10 km di raggio dallo scalo aeroportuale; ciò in coerenza con quanto affermato dal Proponente circa l’analisi degli effetti ambientali (par. 5.3) e anche, peraltro, con quanto richiesto dal Pilot 6876/14/ENVI (a cui non è seguita la procedura di infrazione in quanto le indicazioni fornite dallo Stato Italiano sono state considerate sufficienti dalla Commissione europea); la valutazione di incidenza svolta sul PNA e le successive valutazioni svolte a livello di Master Plan e interventi nei singoli sistemi aeroportuali implicano il diretto interessamento degli enti gestori dei siti interessati, che devono esprimersi con un “sentito”
- nell’ottica di definire concrete ed efficaci risposte alle criticità presenti nel sistema aeroportuale nazionale, connesse alle condizioni di saturazione, alle condizioni caratterizzate da criticità ambientali e agli ambiti in cui è possibile perseguire un rafforzamento dell’offerta di trasporto aereo, il PNA dovrà contenere, anche se solo in termini tipologici e con indicazioni dimensionali e

localizzative di massima, le eventuali previsioni di infrastrutture nuove o in ampliamento relative agli scali aeroportuali; rispetto ad esse la valutazione di incidenza sarà condotta secondo l'articolazione individuata dal Proponente in coerenza con i citati riferimenti normativi e indirizzi procedurali;

- per assicurare uno sviluppo del sistema aeroportuale nazionale coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per il PNA, le successive fasi pianificatorie e di progettualità relative ai singoli scali saranno coerenti con le previsioni del PNA;
- di conseguenza le valutazioni di incidenza sito specifiche, condotte a livello appropriato nelle fasi di sviluppo delle eventuali opere previste (Livello 2), saranno coerenti con le valutazioni di incidenza sviluppate nell'ambito della VAS del PNA;
- si condivide la strutturazione dello studio di valutazione di incidenza sviluppato nell'ambito della VAS del PNA precisando, oltre a quanto già indicato dal Proponente, quanto segue:
  - l'analisi degli habitat e delle specie presenti nei siti Natura 2000 dovrà essere svolta in maniera puntuale ed aggiornata e nell'area anche esterna interessata dagli effetti delle previsioni del piano;
  - lo studio degli obiettivi di conservazione degli habitat e specie presenti nei siti Natura 2000 dovrà tenere conto dei piani di gestione vigenti e delle misure da questi stabilite.
- le presenti raccomandazioni sono volte a evitare che si verifichino condizioni in cui in fase di redazione del Piano e della relativa VAS, per la genericità dei contenuti previsionali del Piano stesso, le relative valutazioni non arrivino ad esprimere efficacemente le indicazioni per l'attuazione del Piano e non incidano sulle successive fasi di definizione delle previsioni specifiche per i singoli scali svuotando, di fatto, il Piano e la relativa VAS, di effettività ed efficacia.

## **8. Sistema di monitoraggio**

- Nel RP, il sistema di monitoraggio (Cap. 9), la metodologia e gli indicatori sono descritti in termini generali e condivisibili;
- per quanto riguarda gli indicatori, il Proponente afferma che essi devono essere coerenti con il sistema di azioni previste dal Piano e con il sistema di obiettivi di sostenibilità (*"In seguito al riconoscimento della relazione qualitativa che intercorre tra le azioni previste dal piano, i potenziali effetti e gli obiettivi di sostenibilità è opportuno individuare gli indicatori di monitoraggio"*); per quanto riguarda le azioni previste dal Piano, a p. 97 del RP il Proponente fornisce indicazioni relative alla metodologia di previsione degli effetti delle stesse, da cui devono derivare indicatori coerenti e rappresentativi;

A tale proposito, questa Commissione valuta che:

- Nell'ambito del RA il Proponente dovrà predisporre un sistema degli indicatori VAS che includa:
  - indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità ambientale con particolare attenzione a quelli attinenti al cambiamento climatico e all'adattamento, al consumo di suolo, ai rifiuti ed economia circolare, alla biodiversità, alle acque;
  - indicatori in grado di misurare gli effetti ambientali generati dalle azioni di piano relative ai movimenti aerei a terra e al traffico indotto;
  - indicatori in grado di misurare gli effetti generati dalle azioni previste nelle infrastrutture aeroportuali.
- Per assicurare maggiore efficacia al sistema di monitoraggio nel suo complesso, relativo al settore del trasporto aereo e ai sistemi aeroportuali, sarebbe auspicabile che nel fornire le indicazioni per la predisposizione del monitoraggio VAS, il RA (e, in seguito, lo stesso piano di monitoraggio VAS)

prevedessero forme di integrazione tra il monitoraggio VAS del PNA e i monitoraggi condotti a livello di sistemi aeroportuali, di cui il PNA costituirà quadro di riferimento, anche a seguito delle autorizzazioni VIA; in tal modo, il monitoraggio VAS si implementerà anche attraverso i più dettagliati monitoraggio dei singoli progetti;

- Inoltre, particolare attenzione deve essere data al monitoraggio della **salute pubblica** che, nell'ambito di una integrazione dei monitoraggi relativi alla VAS del PNA e ai sistemi aeroportuali di cui il PNA costituirà quadro di riferimento, sarà centrale anche ai fini (propri del monitoraggio VAS) di intervenire sul Piano con azioni correttive qualora i risultati del monitoraggio evidenziassero il non raggiungimento degli obiettivi ambientali o, peggio ancora, il verificarsi di impatti negativi non attesi.

### **PRESO ATTO e VALUTATO che, in relazione al principio DNSH "*do no significant harm*"**

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d'azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea;
- l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "*do no significant harm*")**. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento;
- Con riferimento alla Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza" (2021/C 58/01), i citati sei obiettivi ambientali devono essere verificati come segue:
  - *Mitigazione dei cambiamenti climatici* - Ci si attende che la misura comporti significative emissioni di gas a effetto serra?
  - *Adattamento ai cambiamenti climatici* - Ci si attende che la misura conduca a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi?
  - *Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine* - Ci si attende che la misura nuoccia: (i) al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee; o (ii) al buono stato ecologico delle acque marine?
  - *Transizione verso un'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti* - Ci si attende che la misura: (i) comporti un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili; o (ii) comporti inefficienze significative, non minimizzate da misure adeguate, nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali in qualunque fase del loro ciclo di vita; o (iii) causi un danno ambientale significativo e a lungo termine sotto il profilo dell'economia circolare?
  - *Prevenzione e riduzione dell'inquinamento* - Ci si attende che la misura comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo?
  - *Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi* - Ci si attende che la misura: (i) nuoccia in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi; o (ii) nuoccia allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione?

- Considerando che la VAS implica un processo valutativo ampio e approfondito compatibilmente con il livello territoriale interessato, è opportuno che le valutazioni rispetto ai sei obiettivi siano pienamente integrate nel percorso valutativo della VAS e pertanto siano fondate sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc.

**VALUTATE le osservazioni espresse ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006:**

Si condividono le osservazioni formulate dagli SCA e le stesse concorrono alla formulazione del presente parere.

**CONSIDERATE le risultanze dell'istruttoria condotta, i cui esiti sono sintetizzati nel testo del presente parere**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**Sottocommissione VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006**

**formula le seguenti osservazioni e raccomandazioni**

**1. Gli indirizzi del Piano nel quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale**

- Il contesto del trasporto aereo è un ambito di intervento individuato dalle politiche ambientali di livello unionale per il contrasto alle emissioni climalteranti. Il tema delle emissioni dovute al traffico aereo è centrale ed è oggetto della normativa *EU Emissions Trading System* del trasporto aereo, del sistema CORSIA e dell'Accordo di cooperazione tra Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare (ora MITE) ed Enac del 2020. Il PNA, in quanto strumento afferente tale contesto, a valenza nazionale, può contribuire significativamente al raggiungimento di tali obiettivi, potendo mettere in atto azioni su vasta scala e in forma coordinata. Anche nel Parere di *Scoping* n. 2328 del 03/03/2017 emesso dalla Commissione ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e relativo al PNA, si afferma che un piano degli aeroporti a livello nazionale possa influire sulla domanda di trasporto agendo sulla ripartizione territoriale dell'offerta;

il PNA è lo strumento attraverso il quale è possibile risolvere le condizioni di criticità che riguardano il

sistema aeroportuale nel suo complesso prima ancora che i singoli scali aeroportuali; il PNA può indicare qual è la prospettiva di ciascun aeroporto nel quadro del sistema complessivo; ciò anche tenendo conto del complesso di situazioni di criticità quali, ad esempio, scali saturi o con condizioni ambientali problematiche, e può fornire le indicazioni per un riequilibrio “complessivo” perseguendo un approccio equilibrato che non penalizzi il trasporto aereo nel suo complesso ma nemmeno le realtà territoriali e ambientali;

- rendere efficace in termini di sostenibilità ambientale il PNA significa intervenire laddove il PNA può dispiegare tutta la sua efficacia: risolvendo i nodi critici connessi al sistema aeroportuale e alla distribuzione dei traffici in relazione alle condizioni di criticità e ai margini di rafforzamento; in tal senso, il PNA e la relativa VAS costituiranno riferimento per le valutazioni ambientali dei Master Plan aeroportuali anche per quanto riguarda le previsioni dei movimenti aerei in linea con le previsioni e in coerenza con il quadro complessivo di sviluppo portato avanti dal PNA;
- pertanto, in fase di RA, i contenuti del PNA dovranno essere focalizzati andando a ricomprendere oltre alle previsioni di modifica/ampliamento delle infrastrutture relative agli scali aeroportuali anche i traffici aerei e la ripartizione territoriale dell’offerta di trasporto; ciò a partire dalle ‘Reti aeroportuali’ (indicate a p. 33 del RP) e tenendo anche conto dell’offerta di mobilità secondo altre modalità, *in primis* quella ferroviaria, esistente e programmata; i futuri sviluppi a livello di sistema aeroportuale e le relative valutazioni ambientali dovranno tenere conto ed essere in coerenza con il PNA e la relativa VAS;
- per quanto riguarda i *trend* di crescita, sfruttare i momenti di monitoraggio VAS per verificare gli stessi, sia rispetto a passeggeri che a merci, nell’ottica di svolgere, sul PNA una eventuale e opportuna attività di reindirizzamento.
- In relazione al concetto di **con-accessibilità**, inteso come combinazione della capacità dei singoli aeroporti di offrire servizio aereo e grado di accessibilità terrestre agli stessi, nel quadro del sistema di politiche di sostenibilità ambientale volte alla decarbonizzazione, articolare e approfondire tale concetto consentendo di capire qual è il contributo delle varie modalità di trasporto alla accessibilità terrestre ai singoli aeroporti e qual è il ruolo delle modalità di trasporto più sostenibili poiché caratterizzate da minori emissioni climalteranti. In tal senso, si raccomanda di tenere conto anzitutto delle connessioni ferroviarie esistenti e in itinere, andando possibilmente a caratterizzare le tipologie di infrastrutture (AV/AC) e l’offerta di servizi per la logistica.
- Nel RA fornire dati relativi al PIL a livello comunitario e nazionale che siano comparabili tra loro, fornendo le fonti da cui sono stati tratti e chiarendo, altresì, la modalità di calcolo dell’indotto riportato e del relativo “moltiplicatore” che viene citato in relazione ai dati di livello comunitario.
- Per quanto riguarda lo scenario *baseline* e quanto definito dal Proponente come “dinamica competitiva storica osservata con l’alta velocità”, questa Commissione ritiene che sia necessario un cambio di paradigma che consenta di passare dal concetto di competitività a quello di potenziamento sinergico delle modalità di trasporto alternative nell’ottica di perseguire l’obiettivo prioritario di contrastare i cambiamenti climatici.
- Quello della **integrazione intermodale** è, peraltro, un aspetto di assoluta rilevanza nell’ambito delle reti aeroportuali, che il PNA e il RA devono focalizzare adeguatamente prevedendo anche indicatori che rendano conto anche del grado di collegamento-accessibilità terrestre tra i diversi scali; oltre alla accessibilità terrestre, da considerare rispetto a tutte le reti e a tutti i sistemi aeroportuali, nel PNA e nel RA approfondire le opportunità di accessibilità via mare per quegli aeroporti ove le condizioni territoriali lo consentano;

- In fase di RA, approfondire le modalità con cui si intende integrare e implementare l'introduzione delle **nuove tecnologie** (*Advanced Air Mobility – AAM, Urban Air Mobility – UAM, ecc.*) nella gestione aeroportuale e le valutazioni circa gli effetti ambientali, oltre che economici e sociali, determinati dalla introduzione di tali nuove tecnologie.
- L'“intermodalità” ricopre un ruolo cruciale per assicurare un'omogenea e quanto più coerente pianificazione strategica del Sistema Trasporti Italiano e si apprezza la prevista analisi della tematica nel PNA “*finalizzata ad identificarne le principali criticità che, in questo momento, stanno limitando la competitività a livello internazionale del trasporto aereo italiano e la sostenibilità a lungo termine e, conseguentemente, la qualità e la performance*”; si sottolinea peraltro che, sebbene l'aspetto della **integrazione modale**, come affermato dal Proponente, non risulti direttamente in carico al gestore aeroportuale, il livello e la portata del PNA e dell'Autorità Procedente consentono di approfondire tale tema.
- Integrare le analisi della capacità nazionale (espressa in movimenti e pax) considerando lo **scenario al 2050** in ragione dell'importante obiettivo di decarbonizzazione previsto per quella data.
- Sviluppare l'analisi dell'integrazione attraverso le **reti territoriali dei sistemi aeroportuali**, considerando l'**offerta attuale e programmata di mobilità su ferro**; ciò anche alla luce della “scissione territoriale dei bacini di riferimento dei diversi sistemi” richiamata dal Proponente.
- Il tema della intermodalità risulta di particolare importanza rispetto a **traffico cargo**; nel RA svolgere i necessari approfondimenti rispetto alla integrazione con la rete ferroviaria esistente e programmata evidenziando le situazioni di criticità e individuando possibili percorsi di risoluzione che fruttino i vantaggi rappresentati dalle reti aeroportuali esistenti; inoltre, chiarire quanto affermato circa il fatto che la presenza di una rete ferroviaria in aeroporto non inneschi lo spostamento di quote modali dell'accessibilità delle merci agli stessi, individuando, ove possibile, le eventuali debolezze e criticità che impediscono l'instaurarsi di sinergie positive per il settore.
- In relazione al tema della **space economy** chiarire nel RA le attività previste e prevedibili e i relativi effetti ambientali a partire dalle evidenze ricavabili dal caso avviato che interessa l'aeroporto di Grottaglie.
- Chiarire quali sono le scelte “localizzative” così come la “realizzazione di eventuali nuove infrastrutture” riportate nel par. 7.1 del RP.
- Dal momento che tra gli obiettivi di sostenibilità assunti dal PNA vi è anche quello di contenere il consumo di suolo, è opportuno che il PNA stabilisca le condizioni da rispettare in fase di sviluppo dei Master Plan aeroportuali e in generale degli interventi aeroportuali, evitando, ove possibile, l'impermeabilizzazione del suolo prevedendo anche l'impiego di strutture disponibili, equivalenti a quelle ipotizzate a livello progettuale.

## **2. Quadro di riferimento per la sostenibilità, obiettivi di protezione ambientale e valutazione del Piano**

- ai sensi della lettera e) dell'Allegato VI alla parte II del D.Lgs. 152/2006, nel RA occorre riportare gli “*obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale*”; ciò comporta l'individuazione di un sistema di obiettivi di protezione ambientale che, correttamente, il Proponente ha preliminarmente riportato nel cap.4 del RP (cfr. Tabella 4-1); il quadro di riferimento assunto per la costruzione del sistema di obiettivi

di protezione ambientale è costituito oltre che dai Piani e Programmi pertinenti al PNA anche dal sistema di atti che esprimono le politiche ambientali a partire dal livello sovranazionale e che non necessariamente sono espressi da Piani e Programmi (infatti, tra gli strumenti considerati dallo stesso Proponente vi sono il Green Deal europeo, la Strategia nazionale di Sviluppo Sostenibile, l'Agenda 2030 ecc.); gli obiettivi di protezione ambientale (o di sostenibilità) sono fatti propri dal Piano tant'è che nell'ambito del RA sono usati come criterio di valutazione dei contenuti del Piano stesso e nella successiva fase di monitoraggio sono il riferimento principe per controllare la sostenibilità ambientale del Piano durante la sua attuazione; nella costruzione del quadro di riferimento per la sostenibilità e degli obiettivi generali di protezione ambientale del PNA, considerare anche:

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia) che istituisce un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e, in particolare, il principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "*do no significant harm*") previsto all'articolo 17 del Regolamento che focalizza sei obiettivi ambientali (Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza" (2021/C 58/01);
- la **Strategia Nazionale Adattamento Cambiamenti Climatici** (SNAC-MITE) e il "Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico" (PNCIA) approvato con D.P.C.M. del 23 dicembre 2021 (G.U. Serie Generale n. 37 del 14/02/2022);
- il **Programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030**, approvato il 10/03/2022;
- le strategie seguite al *Green Deal* Europeo relative:
  - al **consumo di suolo: Nuova strategia dell'UE per la protezione del suolo "EU Soil Strategy for 2030 Reaping the benefits of healthy soils for people, food, nature and climate"**, 17.11.2021 COM(2021) 699 final;
  - alla **mobilità: Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro** Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final.
- Nella Tabella 4-1 gli obiettivi relativi al clima sono associati alla componente "energia ed Emissioni"; stante la rilevanza del Piano a livello territoriale, è opportuno che la componente "clima" acquisisca maggiore evidenza; se associata alla componente "aria", ad essa possono essere riferite le analisi e le stime sulle emissioni aventi rilevanza locale, per la qualità dell'aria e in generale per gli effetti sulla salute umana nei contesti prossimi ai sistemi aeroportuali, e globale, per gli effetti sul clima; relativamente a quest'ultimo aspetto, integrare la Tabella 4-1 anche con gli obiettivi di adattamento ai cambiamenti climatici;
- chiarire le ragioni della previsione dell'obiettivo "Sostenere uno sviluppo e una crescita sostenibili nel settore marittimo, applicando un approccio ecosistemico, e promuovere la coesistenza delle pertinenti attività e dei pertinenti usi (Direttiva quadro per la pianificazione dello spazio marittimo)" incluso nella Tabella 4-1 in relazione alla componente "Ambiente marino e costiero".
- Per la complessità degli obiettivi e delle misure che possono essere messe in atto dal PNA e del sistema di politiche ambientali che costituiscono il quadro di riferimento per il Piano stesso, l'elenco di obiettivi proposto nella Tabella 4-2 sembra essere riduttivo ed eccessivamente semplificato rispetto a quelli proposti nella Tabella 4-1 che, salvo pochi casi, sono tutti coerenti con il PNA; si invita pertanto il Proponente ad individuare una serie di obiettivi ambientali che, tenendo conto di quanto già individuato nella Tabella 4-1 (opportunamente integrato secondo le indicazioni fornite nel presente parere), vada ad ampliare ed articolare quelli proposti nella tabella 4-2; inoltre, è utile che l'individuazione della

correlazione con i macro obiettivi del PNA trovi nel RA un approfondimento che ne chiarisca le ragioni e la natura.

- Gli obiettivi di protezione ambientale derivanti dagli strumenti di pianificazione e riportati nella tabella 4-3 concorrono a definire il quadro di obiettivi generali di protezione ambientale del PNA, riportato nella tabella 4-1 e dei relativi *target*.
- Svolgere l'analisi del Piano rispetto agli obiettivi ambientali di sostenibilità (definiti dalle Direttive, dalle normative vigenti e dagli strumenti di pianificazione sovraordinati) tenendo conto non solo degli obiettivi di piano ma anche delle strategie, azioni e misure così da rendere più efficace tale valutazione.
- Approfondire nel PNA e nel RA i temi della sostenibilità ambientale attraverso una dettagliata analisi di coerenza con il PNIEC, con il pacchetto “*EU Fit for 55*” e con il PTE esplicitando le azioni per il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC (aggiornati dall’ “*EU Fit for 55*” e dal PTE) che in tema di sostenibilità ambientale in campo energetico, rappresenta un quadro di riferimento su obiettivi e target.

### **3. Quadro di riferimento programmatico e verifiche di coerenza**

- La verifica di coerenza esterna del PNA rispetto ai Piani e Programmi può essere condotta rispetto all'elenco di Piani e Programmi riportati nella tabella 4-3 integrato con i **piani che hanno natura di strumenti di primo livello** quali i Piani di bacino, di cui all'art. 65 del D.Lgs. n. 152/2006, e i Piani paesaggistici, di cui all'art. 145 del d.lgs. n. 42/2004). La verifica di coerenza esterna rispetto a tali piani sarà volta a dimostrare che il PNA ne rispetta le previsioni attraverso un approccio metodologico che interessa la fase di attuazione del PNA e le successive attività pianificatorie e progettuali che ne derivano, relative alle specifiche realtà aeroportuali; ad integrazione del quadro pianificatorio e programmatico di riferimento per la verifica di coerenza esterna si invita il Proponente a tenere conto, ove presenti, anche dei seguenti: Programmi di Sviluppo Rurale (PSR), Piani Faunistici Venatori;
- È opportuno svolgere la verifica di coerenza esterna, specialmente rispetto ai summenzionati strumenti di primo livello, non solo in relazione agli obiettivi del PNA ma anche in relazione agli indirizzi/misure/azioni dello stesso perché in tal modo le valutazioni possono essere più mirate ed efficaci nell'ottica di un maggiore orientamento verso la sostenibilità ambientale del piano.

### **4. Ambito di influenza territoriale, aspetti ambientali interessati ed effetti del Piano**

- Poiché il PNA proposto può influire sulla domanda di trasporto aereo agendo sulla ripartizione territoriale dell'offerta, per una maggiore efficacia nella lotta ai cambiamenti climatici, nella definizione delle previsioni di Piano, oltre alle attività relative a “nuove infrastrutture” devono essere considerati anche i movimenti aerei nel loro complesso (a terra e in volo distinguendo anche le fasi di decollo e atterraggio) e il traffico terrestre indotto.
- Di conseguenza, gli effetti determinati dal traffico aereo e terrestre devono essere considerati ai fini della definizione degli effetti del Piano e anche della valutazione di incidenza.
- Per quanto riguarda gli **indicatori di sostenibilità ambientale** (cfr. Tabella 3-3), coerentemente con l'esigenza di indirizzare il PNA verso l'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti, integrare indicatori in grado di esprimere le emissioni di terze parti (cosiddetto *scope 3*) dato che il traffico indotto, nei contesti territoriali di scarsa integrazione modale, può risultare molto rilevante.
- Tutte le componenti sono descritte nel Par. 5.3 del RP in termini molto generali ma nel RA dovranno essere maggiormente focalizzate rispetto alle aree di intervento e di studio; ciò soprattutto in relazione ai possibili fenomeni di impatto che si manifestano a scala locale;

- Rispetto al tema **Rumore**, nel RA questo aspetto dovrà essere approfondito possibilmente a livello di sistema aeroportuale per consentire un efficace inquadramento delle criticità presenti (attraverso l'integrazione dell'Allegato 1) e, conseguentemente, le misure da intraprendere a livello di PNA per il loro superamento; riguardo queste ultime, si invita il Proponente a fornire, attraverso il PNA, prime mirate indicazioni agli operatori aeroportuali per ridurre le emissioni acustiche e il **numero di persone esposte a livelli di rumore eccessivi**; tali indicazioni possono essere calate sulle specifiche realtà aeroportuali o, meglio ancor, possono essere definite in una logica di "rete aeroportuale" che implichi, se necessario, una diversa distribuzione dei movimenti salvaguardando sia le esigenze di mobilità aerea che quelle di salvaguardia della popolazione; dovranno inoltre essere applicate le normative europee e nazionali al fine di minimizzare, e ove necessario mitigare, l'impatto acustico degli aeroporti sulle popolazioni e sull'ambiente. In particolare, ai fine dell'applicazione normativa ed una verifica del rispetto dei valori limite normativi, dovrà essere previsto il completamento dei lavori delle Commissioni aeroportuali ex art. 5 del DM ambiente 31 ottobre 1997 presiedute dall'ENAC, al fine della determinazione delle procedure antirumore da adottare rigorosamente presso gli aeroporti, della definizione della classificazione acustica degli intorni aeroportuali e suggerire all'ENAC le eventuali restrizioni operative necessarie per la corretta ed equilibrata gestione e controllo del rumore aeroportuale.
- Per quanto riguarda le **emissioni in atmosfera** e gli effetti negativi sulla salute della popolazione esposta, il principale impatto deriva dalle particelle ultrafini. Nel RA, la componente dovrà essere caratterizzato con riferimento al particolato, NO<sub>x</sub>, HC, SO<sub>x</sub> e CO nei contesti interessati dalla presenza dei sistemi aeroportuali. Oltre alle emissioni dei velivoli sono poi da considerare quelle del traffico aeroportuale a terra e del traffico indotto che vanno considerati parte del carico ambientale degli aeroporti; nel RA è opportuno aggiornare i dati integrandoli con la determinazione di altri inquinanti quali idrocarburi incombusti-COV e IPA, piombo, polveri sottili (PM<sub>10</sub>, PM<sub>5</sub>, PM<sub>2,5</sub>) e ultrasottili (diametro inferiore a 0,1 µm) (tutte molecole tossiche per la salute umana secondo l'OMS).
- Per quanto riguarda il **consumo di suolo**, il PNA deve assicurare la soddisfazione degli obiettivi di sostenibilità prevedendo modalità di contenimento del consumo di suolo attraverso la promozione del recupero e riutilizzo di aree già impermeabilizzate funzionali allo svolgimento delle attività aeroportuali; preliminarmente, è opportuno che il PNA definisca il quadro di necessità di ampliamento/potenziamento dei sistemi aeroportuali in riferimento al quale potranno essere individuate le strategie di intervento coerenti con gli obiettivi di sostenibilità;
- In merito all'**Area di studio**, questa Commissione evidenzia che il PNA è uno strumento strategico di ampia portata che oltre alle infrastrutture aeroportuali può incidere in senso ampio sul traffico aereo, considerando gli equilibri soprattutto all'interno dei bacini di traffico e delle reti aeroportuali, e sull'intermodalità. Questi aspetti hanno ricadute ampie sul territorio, anche di carattere globale. Se quindi la scelta della dimensione di un raggio di 10 km dal singolo aeroporto, tenendo conto degli ulteriori elementi indicati dal Proponente per le valutazioni di dettaglio, può essere condivisibile rispetto all'analisi degli effetti "locali", ai fini di una analisi di carattere globale tra cui, *in primis*, gli aspetti connessi alle emissioni e ai cambiamenti climatici, è indubbiamente necessario allargare l'area di studio a tutto il territorio nazionale, eventualmente articolandola nei territori corrispondenti alle reti aeroportuali.
- Per quanto riguarda l'**Allegato 1**, integrare alle analisi di contesto un preliminare inquadramento dimensionale e "autorizzativo" dell'aeroporto, riportando informazioni relative al Master Plan vigente, alle autorizzazioni VIA conseguite, al numero di movimenti e pax assentiti e riferimenti al Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale vigente; prevedere, inoltre, una integrazione per segnalare le

situazioni di criticità connesse a scarse infrastrutture di connessione o di servizi pubblici.

- L’**approccio di analisi** proposto è molto simile, pur con le dovute differenze riconducibili alla diversa scala territoriale e all’oggetto di valutazione, a quello che ci si può aspettare a livello di VIA di progetto mentre invece non si coglie, nell’individuazione dei possibili effetti, la portata strategica di ampia scala che il PNA può avere; rendere efficace in termini di sostenibilità ambientale il PNA significa intervenire laddove il PNA può dispiegare tutta la sua efficacia: risolvendo i nodi critici connessi al sistema aeroportuale nel suo complesso e alla distribuzione dei traffici in relazione alle condizioni di criticità e ai margini di rafforzamento secondo una visione ampia, certamente a scala di reti aeroportuali; ciò comporta che le relative valutazioni ambientali devono inquadrare i temi espressi adottando una adeguata scala vasta mentre, per gli aspetti di carattere puntuale, l’approccio valutativo adottato nel PNA dovrà essere volto a dettare i “criteri” tipologici e gli indirizzi per gli ulteriori sviluppi progettuali.
- Gli **indicatori** proposti ed eventualmente integrati tenendo conto delle indicazioni fornite nel presente parere, devono caratterizzare quanto più possibile, gli specifici aspetti trattati e valutati del Piano; a titolo esemplificativo, l’indicatore Int01 (Emissioni totali di gas serra ed altri gas climalteranti) che viene descritto come l’indicatore che “consente di misurare le emissioni di gas serra totali dovute ad attività di trasporto” dovrà fornire la misura delle emissioni di gas serra totali per le attività di trasporto aereo allo stato attuale e di scenario del PNA, per essere uno strumento utile a massimizzare l’efficacia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nell’attuazione del PNA (con particolare riferimento ai primi due obiettivi del Principio DNSH).
- Per quanto riguarda la **correlazione tra obiettivi ambientali e indicatori proposti** riportata nella Tabella 5-5, apportare le necessarie integrazioni tenendo conto delle valutazioni espresse nel presente parere in relazione agli obiettivi ambientali.
- L’*Action Plan* citato dal proponente nel RA include dati e previsioni solo fino al 2020. Si ritiene che il RA debba essere aggiornato con i dati e gli scenari riportati nel documento ENAC - "*Italy's Action Plan on CO<sub>2</sub> emissions reduction - Edition 2021*", dove lo scenario di baseline si riferisce ai dati raccolti fino al 2019 e le previsioni al 2030, 2040 e 2050, con e senza l’implementazione di misure di mitigazione, tenendo in considerazione le indicazioni della Risoluzione IATA per il raggiungimento di emissioni nette zero di carbonio entro il 2050 per il settore del trasporto aereo.

## **5. Analisi e scelta delle alternative**

- Nel RA, chiarire gli ulteriori eventuali scenari considerati oltre a quelli citati di “alto costo dell’energia” e “hub-carrier forte” e come tutti gli scenari sono costruiti fornendo anche i riferimenti alle fonti utilizzate e i parametri assunti; nella definizione degli scenari alternativi considerare le potenzialità del PNA di riequilibrio trasporto aereo rispetto al sistema aeroportuale nazionale e alle reti; considerare inoltre le soglie temporali del 2035 e del 2050 rispetto alle quali sono individuati importanti obiettivi ambientali correlati soprattutto ai cambiamenti climatici e all’abbattimento delle emissioni climalteranti.
- Dal momento che il PNA può contribuire a risolvere le criticità connesse ai singoli aeroporti (limiti capacitivi raggiunti, condizioni ambientali critiche ecc.) gli scenari alternativi dovranno considerare questi aspetti secondo opzioni di sviluppo tarate rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

## **6. Valutazione di incidenza ambientale**

- Svolgere la valutazione di incidenza rispetto ai siti presenti in un intorno aeroportuale di almeno 10 km di raggio dallo scalo aeroportuale; la valutazione di incidenza svolta sul PNA e le successive valutazioni

svolte a livello di Master Plan e interventi nei singoli sistemi aeroportuali comporteranno il diretto interessamento degli enti gestori dei siti interessati;

- nell'ottica di definire concrete ed efficaci risposte alle criticità presenti nel sistema aeroportuale nazionale, connesse alle condizioni di saturazione, alle condizioni caratterizzate da criticità ambientali e agli ambiti in cui è possibile perseguire un rafforzamento dell'offerta di trasporto aereo, il RA dovrà contribuire a individuare, anche se solo in termini tipologici e con indicazioni dimensionali e localizzative di massima, le eventuali previsioni di infrastrutture nuove o in ampliamento relative agli scali aeroportuali; rispetto ad esse la valutazione di incidenza sarà condotta secondo l'articolazione individuata dal Proponente in coerenza con i citati riferimenti normativi e indirizzi procedurali;
- per assicurare uno sviluppo del sistema aeroportuale nazionale coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per il PNA, le successive fasi pianificatorie e di progettualità relative ai singoli scali saranno coerenti con le previsioni del PNA;
- di conseguenza le valutazioni di incidenza sito specifiche, condotte a livello appropriato nelle fasi di sviluppo delle eventuali opere previste, saranno coerenti con le valutazioni di incidenza sviluppate nell'ambito della VAS del PNA;
- per quanto riguarda le informazioni riportate in Allegato al RP si invita il Proponente a rettificare le imprecisioni e ovviare alle carenze relative alla presenza di Siti Natura 2000 presenti nel raggio di 10 km dall'infrastruttura aeroportuale (a titolo di esempio si richiama l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio (BGY) il quale è prossimo anche ai Siti Natura 2000 IT2060011 - Canto Alto e Valle del Giongo e IT2060016 - Valpredina e Misma; inoltre, sempre rispetto al medesimo aeroporto, si segnala che il SIC-ZSC IT2060012 "Boschi dell'Astino e dell'Allegrezza" non è ubicato a circa 7,5 km come affermato dal proponente ma a poco più di 5,3 km dalla testata pista);

## **7. Monitoraggio**

- Nell'ambito del RA il Proponente dovrà predisporre un sistema degli indicatori VAS che includa:
  - indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità ambientale con particolare attenzione a quelli attinenti al cambiamento climatico e all'adattamento, al consumo di suolo, ai rifiuti ed economia circolare, alla biodiversità, alle acque;
  - indicatori in grado di misurare gli effetti ambientali generati dalle azioni di piano relative ai movimenti aerei a terra e al traffico indotto;
  - indicatori in grado di misurare gli effetti generati dalle azioni previste nelle infrastrutture aeroportuali.
- Per assicurare maggiore efficacia al sistema di monitoraggio nel suo complesso, relativo al settore del trasporto aereo e ai sistemi aeroportuali, sarebbe auspicabile che nel fornire le indicazioni per la predisposizione del monitoraggio VAS, il RA (e, in seguito, lo stesso piano di monitoraggio VAS) prevedessero forme di integrazione tra il monitoraggio VAS del PNA e i monitoraggi condotti a livello di sistemi aeroportuali, di cui il PNA costituirà quadro di riferimento, anche a seguito delle autorizzazioni VIA; in tal modo, il monitoraggio VAS si implementerà anche attraverso i più dettagliati monitoraggi dei singoli progetti;
- Inoltre, particolare attenzione deve essere data al monitoraggio della **salute pubblica** che, nell'ambito di una integrazione dei monitoraggi relativi alla VAS del PNA e ai sistemi aeroportuali di cui il PNA costituirà quadro di riferimento, sarà centrale anche ai fini (propri del monitoraggio VAS) di intervenire

sul Piano con azioni correttive qualora i risultati del monitoraggio evidenziassero il non raggiungimento degli obiettivi ambientali o, peggio ancora, il verificarsi di impatti negativi non attesi.

- La durata del Piano dovrà essere ancorata all'attendibilità degli scenari evolutivi dei fattori impattati fornita e all'assenza di significative variazioni degli stessi, per come emergenti dal monitoraggio.

## 8. Altri aspetti

- Il RA e il PNA dovranno tenere in considerazione:
  - le indicazioni emerse dai pareri VIA relativi a Piani di Sviluppo/Master Plan e opere in ambito aeroportuale;
  - le pronunce giurisdizionali intervenute in ultimo grado o comunque esecutive intervenute quanto agli scali previsti, analizzandone le previsioni, ai fini dell'ottemperanza che vi deve essere assicurata
- L'Autorità Procedente, che al paragrafo 1.3, p. 4, è individuata nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), al paragrafo 2.3 (Mappatura dei soggetti coinvolti) è individuata nell'ENAC; nel rammentare che, come correttamente riportato dal Proponente a pagina 10, l'Autorità Procedente "*è la pubblica amministrazione che elabora il programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano/programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma*" ai sensi del D.Lgs. 152/2006, art. 5, comma 1, lett. d), si invita il Proponente a mettere in coerenza i due rimandi.
- Dal momento che il PNA e la relativa VAS costituiscono un riferimento di cui tenere conto nelle successive fasi di definizione dei Master Plan e delle opere aeroportuali, nonché delle relative VIA, e tenendo conto del fatto che il PNA verrà attuato attraverso la summenzionata progettualità con relative valutazioni ambientali, nell'ottica di assicurare la coerenza del PNA con gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati, nel RA occorrerà prevedere che le opere di compensazione abbiano carattere effettivamente ambientale e siano definite nell'ambito dei pareri di Valutazione di Impatto Ambientale.
- In considerazione del fatto che, come affermato dal Proponente a p. 14 del RP, il PNA è sviluppato seguendo i pilastri del PNRR, il Piano e il RA potranno perseguire l'obiettivo indicato dalla L. n. 108/2022, comma 3-bis che considera aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili *i siti e gli impianti nella disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori*. A tal proposito, pertanto, in sede di RA sarà opportunamente condotta una individuazione di tali siti e una stima di massima delle dimensioni degli impianti FER impiantabili con valutazione dei potenziali impatti ambientali attesi.
- nel RA, eliminare alcuni refusi presenti nel cap. 7 del RP (rimandi a "Terna" alle pagine 79 e 81 del RP, rimandi al "Proponente" al paragrafo 7.2.6);
- Nel RA, citare le fonti da cui sono tratte molte delle immagini utilizzare per illustrare i vari passaggi delle attività valutative (ad esempio, quelli relativi alla Valutazione di Incidenza, al Monitoraggio, etc.).

Il Coordinatore della SCVAS  
Ing. Bernardo Sera

**Allegato – Sintesi delle osservazioni espresse ai sensi dell’art.13, comma 1 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.**

<b>N.</b>	<b>SCA</b>	<b>Rif. MITE</b>	<b>Argomento</b>
1	Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara	0101900 del 17/08/2022	Parere endoprocedimentale trasmesso per competenza dalla Soprintendenza alla DG-ABAP Servizio V del MiC. Il MITE per conoscenza.
2	Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato	0102314 del 19/08/2022	Parere endoprocedimentale trasmesso per competenza dalla Soprintendenza alla DG-ABAP Servizio V del MiC. Il MITE per conoscenza.
3	Soprintendenza ABAP per il comune di Napoli	0102294 del 19/08/2022	Parere endoprocedimentale trasmesso per competenza dalla Soprintendenza alla DG-ABAP Servizio V del MiC e successivamente anche al MITE.
4	Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Genova e la Provincia di la Spezia	0110784 del 13/09/2022	Parere endoprocedimentale trasmesso per competenza dalla Soprintendenza alla DG-ABAP Servizio V del MiC.
5	Autorità di bacino distrettuale dell’Appennino Settentrionale - Bacini Idrografici della Toscana della Liguria e dell’Umbria	0102513/MIT E del 22/08/2022	L’AdB chiede che nel Piano e nel RA si faccia riferimento a tutti i Piani di bacino vigenti per il territorio interessato, ed in particolare: Piani di Bacino per la Tutela Idraulica: PGRA e PSRI; Piani di Bacino per la Tutela Geomorfológica: PAI e Progetto “PAI Dissesti geomorfologici”; Piani di Bacino per la Tutela delle Acque: PGA e PBI.
6	Regione Lombardia	0102060 del 18/08/2022	La Regione auspica che il PNA riconosca all’aeroporto di Malpensa un ruolo di riferimento per il Nord Italia ricordando che nel PTR l’affermazione dello stesso come aeroporto di carattere intercontinentale è tra gli obiettivi di strategia regionale ed il Programma Regionale Mobilità e Trasporti ne riconosce la centralità nel contesto dello sviluppo delle strategie regionali di sviluppo della mobilità e trasporti. La Regione chiede che la tab. 3.8 del RPA ricomprenda Bergamo-Orio al Serio nel “Sistema Aeroportuale Milanese/Lombardo” e che si consideri anche la contestuale pianificazione e programmazione delle infrastrutture per potenziare l’accessibilità agli aeroporti.
7	Regione Siciliana	105053 del 31/08/2022	La regione Siciliana chiede che nel PNA sia considerata la coerenza con gli strumenti di pianificazione regionale (PSR, Piano Regionale Faunistico Venatorio, PTPR, PRTA, Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità) e si approfondisca ad un adeguato livello di dettaglio la VINCA.

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
8	Regione Marche	105511 del 01//09/2022	La Regione Marche, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, anche sulla base del parere tecnico dell'ARPA, auspica misure finalizzate ad accrescere la sostenibilità territoriale e ambientale del Piano per ridurre e mitigare gli impatti ambientali derivanti dalla sua attuazione e che siano definiti, specificando le modalità di calcolo, gli indicatori di Piano tabb. da 3-3 a 3-7 e n. 5-4. Infine chiede approfondimenti sulla conservazione della biodiversità e sulle interferenze (e relativi indicatori) anche in relazione alle collisioni tra aeromobili e avifauna.
9	Regione Lazio – Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica	105803 del 01/09/2022	La Regione specifica che nell'analisi di coerenza esterna dovranno essere considerati i seguenti strumenti di pianificazione: il PTPR, lo schema di PTRG, il PTPG della Città Metropolitana di Roma Capitale.
10	Regione Toscana (Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica)	0109088 del 09/09/2022	La Regione Toscana in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, rimanda in buona sostanza alle valutazioni di ARPAT, rimarcando, tra le altre cose, che il RA: deve declinare come il processo decisionale e pianificatorio ha concretamente perseguito l'obiettivo 2 <i>“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”</i> , e approfondire a livello di Sistema aeroportuale Toscano quanto accennato ai paragrafi 3.2.3, 3.3.3, 3.5.1 e 3.4 del RPA; deve meglio definire il parametro <i>“con-accessibilità”</i> in considerazione del ruolo strategico-valutativo; deve correlare gli obiettivi del PNA alla strategia del piano; deve calcolare gli indicatori anche in assenza di PNA. La Regione ritiene necessario, per rendere la VAS uno strumento fondamentale a supporto delle decisioni, far confluire nelle attività di valutazione ambientali del RA le fasi di analisi delle criticità ambientali e territoriali che limitano la crescita dello scalo impedendo la realizzazione di interventi per il raggiungimento della previsione <i>“teorica”</i> di crescita.

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
11	Regione Emilia-Romagna	6487 del 09/09/2022	<p>La Regione Emilia Romagna, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, auspica che il PNA:</p> <p>introduca obiettivi specifici di riduzione dei consumi energetici e utilizzo delle fonti di energia rinnovabile, di diminuzione delle emissioni di inquinanti e rumore definendo i target per monitorarne il raggiungimento considerando come discriminante anche l'accessibilità delle merci agli aeroporti tramite ferrovia;</p> <p>approfondisca l'analisi di coerenza con il PTE e la proposta "EU Fit for 55";</p> <p>attualizzi i dati di previsione di traffico aereo anche per scalo singolo/area geografica e consideri oltre che il numero dei passeggeri anche il numero dei voli;</p> <p>consideri le alternative di Piano alla luce dei quattro macro-determinanti della mobilità aerea;</p> <p>proceda alla valutazione del rispetto del principio "DNSH";</p> <p>individuati gli indicatori di monitoraggio già nella fase della valutazione degli effetti del piano, suggerendo come indicatori di contesto gli indicatori ISTAT (indicatori per lo sviluppo sostenibile) che sono calcolati a livello nazionale con frequenza annuale;</p> <p>consideri gli aeroporti di Parma, Bologna e Rimini come una "rete e sistema aeroportuale" per favorirne la competitività e la capacità di raggiungere il break-even in armonia con le previsioni del PRIT.</p> <p>La Regione, sulla base dei contributi ARPAAE e comune di Bologna analizza alcune tematiche degli aeroporti di: Parma, per il quale si chiede che il RA evidenzi eventuali scostamenti e/o rimodulazioni di quanto previsto ed approvato nella VIA relativamente all'esercizio e al dimensionamento del traffico aereo;</p> <p>Bologna, per il quale si chiede che il RA approfondisca tematiche socio-ambientali anche alla luce del vigente Master-Plan 2016-2030 aggiornando i dati del RPA, alla luce delle problematiche inerenti la matrice rumore (per la quale si auspicano ulteriori azioni gestionali di mitigazione) ed aria.</p>
12	ARPA Sardegna	0102025 del 18/08/2022	L'ARPA Sardegna comunica che per quanto di competenza, non ha osservazioni in merito.
13	ARPA Toscana	0102050 del 18/08/2022	L'ARPAT, anche in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano di cui non se ne conoscono le azioni

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>previste, raccomanda di identificare in modo chiaro gli aeroporti (peraltro si chiede di aggiornare la fig. di pag. 159 del RPA) e territori interessati dal Piano e dai suoi effetti tenendo e rendendo conto degli esiti ambientali del pregresso Piano Nazionale degli Aeroporti suggerendo di tenere conto tra gli obiettivi ambientali di riferimento anche del Programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030, approvato il 10/03/2022, e delle strategie seguite al Green Deal Europeo relative al consumo di suolo (Nuova strategia dell'UE per la protezione del suolo “<i>EU Soil Strategy for 2030 Reaping the benefits of healthy soils for people, food, nature and climate</i>”, 17.11.2021 COM(2021) 699 final) e alla mobilità (Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final). Per la componente atmosfera ARPAT raccomanda di tenere conto, oltre alla qualità dell'aria, anche delle emissioni di inquinanti e delle emissioni di gas climalteranti totali e specifiche del settore aeroportuale (dirette e indotte); per la componente idrica ARPAT raccomanda di tenere conto delle varie tipologie di stato dei corpi idrici, per quelle ritenute correlabili al Piano, tra quelle previste dalle classificazioni normative (stato quantitativo, stato di qualità chimica, stato di qualità ecologica). ARPAT raccomanda di indicare azioni capaci di perseguire l'integrazione intermodale tra gli aeroporti di Pisa e Firenze (paragrafo 3.3.3 e paragrafo 3.5.1 del RPA), prevedendo indicatori che rendano conto anche del grado di collegamento-accessibilità terrestre ai diversi scali e tra di essi, visto che gli aeroporti di Pisa e di Firenze fanno parte del “Sistema Toscano” indicato dal RPA come una delle reti e sistemi aeroportuali presenti. Nel rimarcare il ruolo centrale delle ARPA quali soggetti coinvolti nel monitoraggio, raccomanda una riflessione e analisi sulla effettiva popolabilità degli indicatori che saranno scelti come indicatori di monitoraggio.</p>
14	ARPA Lombardia	0102267 del 19/08/2022	<p>L'ARPA Lombardia, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano, esprime delle osservazioni a carattere generale suggerendo l'implementazione del PNA con elementi utili, in termini di definizione degli obiettivi e delle azioni, desumibili dal documento di Strategia Regionale per la Biodiversità puntualizzando</p>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>che nella VINCA è necessario applicare il principio di precauzione ogni qualvolta non sia possibile escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di interferenze significative generate da qualsivoglia piano/programma/progetto sui siti Rete Natura 2000. Il PNA dovrà adeguatamente considerare la matrice rumore (anche per l'adeguamento infrastrutturale degli aeroporti e per lo sviluppo del traffico cargo diurno/notturno), la matrice aria (emissioni dirette degli aeromobili, del traffico interno, della viabilità limitrofa) e dovrà esplicitare le azioni da adottare per la sostenibilità ambientale. Infine, segnala due refusi relativi all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio (nella sezione cambiamenti climatici è erroneamente richiamato l'aeroporto di Alghero, nella sezione paesaggio e patrimonio culturale è erroneamente richiamato il centro abitato di Bari).</p>
15	Provincia Autonoma di Trento	104683 del 30/08/2022	<p>La Provincia Autonoma di Trento, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, formula delle preliminari considerazioni rinviando alla fase di consultazione sul RA e PNA osservazioni di dettaglio. La Provincia auspica che nel RA sia fatta una chiara distinzione tra inquinanti e gas climalteranti, che sia approfondito l'impatto degli interventi nelle aree aeroportuali sulle specie protette della Direttiva Uccelli (con particolare riferimento alle interferenze con rotte migratorie, aree con funzioni <i>steeping stones</i> e corridoi ecologici), che il PNA consideri azioni di accorpamento, gestione e programmazione del traffico aereo (attraverso previsioni di medio e lungo periodo) mirate al contenimento dell'impatto acustico.</p>
16	Città Metropolitana di Roma Capitale	107494 del 06/09/2022	<p>La Città Metropolitana di Roma Capitale chiede che siano considerati tutti gli indicatori ambientali contemplati all'art. 55 delle NTA del PTPG per valutare gli impatti delle previsioni del PNA sulla Rete Ecologica Provinciale (REP):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-numero ed estensione delle componenti di rete ecologica interessate dalle previsioni degli interventi che costituiranno variante urbanistica;</li> <li>-grado di incidenza degli interventi sulla conservazione della rete ecologica (% di superficie occupata da interventi rispetto alla superficie complessiva occupata da componenti della REP).</li> </ul>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>Implementare il RA con formulazioni di scenari alternativi dovuti alla logistica e mobilità (Ciampino soprattutto)</p> <p>È necessario considerare gli impatti delle scelte operate dal PNA sul sistema della logistica e della mobilità determinati dalla trasformazione che prevedibilmente interesserà soprattutto lo scalo di Ciampino, con la conseguente esigenza di inserire nel Rapporto Ambientale adeguate analisi al riguardo e formulazioni di scenari alternativi. Infine, si auspicano, prima della definitiva adozione del PNA, momenti di confronto fra ENAC.</p>
27	Comune di Bologna	0105033 del 31/08/2022	Il Comune di Bologna, il cui contributo è ricompreso in quello della Regione Emilia-Romagna, chiede che il RA approfondisca tematiche socio-ambientali anche alla luce del vigente Master-plan 2016-2030 dell'aeroporto di Bologna.
18	Comune di Bergamo	99210 del 08/08/2022	Il comune di Bergamo precisa che tra le Zone Protette non viene citato il Parco Regionale del Serio nonché il recente ampliamento del Parco dei Colli di Bergamo e comunica che a breve verrà consegnato il RA all'AC relativo alla procedura di VAS della zonizzazione acustica dell'aeroporto BGY di Orio al Serio e chiede che se ne tenga conto nelle valutazioni della presente istruttoria.
19	Comune di Orio al Serio	0100421 del 10/08/2022	Il comune di Orio al Serio precisa che tra le Zone Protette non viene citato il Parco Regionale del Serio e comunica che a breve verrà consegnato il RA all'AC relativo alla procedura di VAS della zonizzazione acustica dell'aeroporto BGY di Orio al Serio e chiede che se ne tenga conto nelle valutazioni della presente istruttoria.
20	Città di Segrate	0101040 del 12/08/2022	Il Comune di Segrate ritiene che il parametro di "con-accessibilità" debba considerare anche gli obiettivi di sviluppo programmati nei PTR e PTM, che l'analisi della potenziale domanda di mobilità aerea consideri oltre che la residenza anche il pendolarismo degli utenti, che sia garantita una maggiore tutela ambientale tramite anticipo di misure di compensazione e maggiore capillarità di sistemi di controllo delle matrici aria e rumore con ruolo centrale delle ARPA anche nel controllo dei principali indicatori ambientali.
21	Comune di Marino	106808 del 05/09/2022	Il Comune di Marino chiede che il PNA si attenga alle previsioni del Piano degli interventi di Contenimento e Abbattimento del Rumore dell'Aeroporto di Ciampino.

<b>N.</b>	<b>SCA</b>	<b>Rif. MITE</b>	<b>Argomento</b>
22	Ente Parco Nazionale Arcipelago toscano	0093475 del 27/07/2022	L'Ente non ha nulla da suggerire.
23	Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore	00101619 del 16/08/2022	L'Ente chiede che l'Allegato 1 "Caratterizzazione ambientale preliminare degli scali aeroportuali" - Aeroporto di Milano Malpensa - consideri come potenzialmente interferiti dalle attività aeroportuali anche le ZSC ZPS IT1150004 e ZSC IT1150008, e si consideri anche la Valle del Ticino che dal 2002 è riconosciuta dall'UNESCO come Riserva della Biosfera MAB.
24	WWF Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata SALINE di TRAPANI e PACECO	0101752 del 17/08/2022	L'Ente chiede che il RA contenga la VINCA per tutte le aree protette (inclusi i Siti della rete Natura 2000), e che nel Piano vengano riportate le coordinate del divieto di sorvolo degli elicotteri per le Riserve Naturali e i Parchi regionali in considerazione delle gravi conseguenze sulla avifauna causate dal disturbo sia per i migratori in sosta che per le specie in attività riproduttiva; quanto sopra in considerazione che la norma nazionale e regionale (Legge Quadro 394/91 e L.R. 98/81) vieta il sorvolo delle aree protette ai velivoli non autorizzati, divieto che è privo di efficacia se le coordinate delle aree interdette al volo non vengono riportate nelle carte di volo dell'ENAC con relativa pubblicazione su AIP Italia e/o sul sito d-flight
25	WWF Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata di Capo Rana	0102614 del 22/08/2022	L'Ente, in considerazione della vicinanza dell'Aeroporto Palermo Punta Raisi, chiede che nel RA siano effettuate le valutazioni di impatto ambientale sulla ZSC "Cala Rossa e Capo Rana" anche alla luce dell'ampliamento della RNO "Capo Rana".
26	Ente Parco Nazionale Gran Paradiso	0102754 del 23/08/2022	L'Ente non ha nulla da osservare.
27	PARCO NATURALE ALPI MARITTIME	0103657 del 25/08/2022 e 110803 del 13/09/2022	L'Ente non evidenzia problematiche di competenza nell'attuazione del PNA.
28	Ente Parco Archeologico di Paestum & Velia	0104192 del 29/08/2022	Parere endoprocedimentale trasmesso per competenza dalla Soprintendenza alla DG-ABAP Servizio V del MiC. Il MITE per conoscenza.
29	Co.Ges. - Consorzio di Gestione Area Marina Protetta Torre del Cerrano	105624 del 01/09/2022	L'Ente chiede che il RA contenga la VINCA per tutte le aree protette (inclusi i Siti della rete Natura 2000), e che nel Piano vengano riportate le coordinate del divieto di sorvolo degli elicotteri per le Riserve Naturali e i Parchi regionali in considerazione delle gravi conseguenze sulla avifauna causate dal disturbo sia per i migratori in sosta che per le specie in attività riproduttiva; quanto sopra in

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			considerazione che la norma nazionale e regionale (Legge Quadro 394/91 e L.R. 38/96) vieta il sorvolo delle aree protette ai velivoli non autorizzati, divieto che è privo di efficacia se le coordinate delle aree interdette al volo non vengono riportate nelle carte di volo dell'ENAC con relativa pubblicazione su AIP Italia e/o sul sito d-flight.
30	Parco Archeologico di Ostia Antica	107229 del 06/09/2022	Parere endoprocedimentale trasmesso per competenza alla richiedente DG-ABAP Servizio V del MiC.
31	Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile	0110788 del 13/09/2022	Esprime un parere favorevole sulla documentazione presentata
32	Ente Parco Naturale del Parco Regionale dei Colli di Bergamo	0110796 del 13/09/2022	L'Ente richiede che il divieto di sorvolo nelle ZSC IT2060011 ed IT2060012 sia tracciato nelle carte di volo ENAC.
33	Regione Lazio	107676 del 07/09/2022	La Regione Lazio, nel suggerire di elencare alcuni riferimenti normativi regionali, chiede che nel RA sia adeguatamente trattata la VINCA in considerazione delle interferenze degli scenari previsti con gli obiettivi di conservazione della Rete Natura 2000.
34	Comune di Roma	109482 del 09/09/2022	Il Comune di Roma, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, esprime alcune valutazioni preliminari, suggerendo nel RA, per la matrice aria, di prevedere indicatori di monitoraggio che considerino le emissioni dirette ed indirette di sostanze inquinanti riconducibili al settore aeroportuale e valutando gli impatti in relazione alle previsioni di traffico; per gli indicatori di considerare il parametro duale relativo al trasporto privato che descriva l'accessibilità agli scali aeroportuali tramite la rete stradale e di parcheggi presenti e futuri.
35	ARPAPUGLIA	109917 del 12/09/2022	ARPAPUGLIA, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, esprime alcune valutazioni preliminari, suggerendo nel RA di considerare anche la "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro - COM(2020) 789 final" e la "Strategia dell'UE per il suolo per il 2030 - Suoli sani a vantaggio delle persone, degli alimenti, della natura e del clima — COM(2021) 699 final", di prevedere per la matrice rumore un adeguato sistema di monitoraggio sul rafforzamento della rete infrastrutturale di interconnessione (strade e ferrovie) e consequenziali

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			azioni di compensazione e mitigazione, di aggiornare le caratterizzazioni acustiche per gli aeroporti di Bari e Brindisi.
36	Parco Nazionale dei Monti Sibillini	111053 del 13/09/2022	Il Parco, per quanto di competenza, non ha rilievi da proporre.
37	ARPALAZIO	114189 del 20/09/2022	<p>ARPALAZIO, in considerazione della fase preliminare di VAS nell'ambito della quale non risulta consultabile il Piano con le relative puntuali azioni, raccomanda che il RA approfondisca l'analisi di coerenza valutando gli effetti positivi e negativi e le successive misure di mitigazione e compensazione degli impatti dannosi, gli aspetti relativi allo UAM, l'elettrificazione, e in relazione:</p> <p>alla matrice rumore, rammenta per la città di Ciampino la vigenza del Piano degli interventi di Contenimento e Abbattimento del Rumore di cui al DM n. 345 del 18/12/2018; raccomanda un aggiornamento delle norme dell'allegato 1 dell'RPA; puntualizza che la zonizzazione acustica aeroportuale può essere modificata solo in considerazione della compatibilità acustica con la destinazione d'uso del territorio vigente e pertanto nel RA dovranno essere riportati gli elementi conoscitivi della pianificazione dello spazio aereo per la riduzione dell'impatto acustico.</p> <p>alla matrice aria per la quale il RA 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 la cui emissione in quota amplifica gli effetti sui gas serra) raccomandando "Indicatori legati alla sostenibilità ambientale" misurabili e confrontabili e verificabili dall'autorità pubblica.</p> <p>alla matrice suolo, risorse idriche e biodiversità per le quali il RA dovrà prevedere l'analisi degli impatti (anche in relazione alla vicinanza di aree sensibili e dei relativi vincoli) e del consumo utilizzando i dati reperibili sul sito</p> <p><a href="https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/consumo_suolo_agportal/index.html">https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/consumo_suolo_agportal/index.html</a></p> <p>Infine nel richiamare il ruolo centrale delle ARPA quale organo di controllo ambientale, raccomanda un aggiornamento dei dati territoriali tramite il link <a href="https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/consumo_suolo_agportal/index.html">https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/consumo_suolo_agportal/index.html</a></p>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
38	Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio – Divisione V	0036578-P CTVA.REGIS TRO UFFICIALE.I. 0007522.10- 10-2022	<p>Le osservazioni presentate dal Ministero tengono conto di quanto osservato da ventidue soggetti (Soprintendenze e Direzioni generali) che hanno fatto pervenire i loro contributi direttamente al MIC e, solo in numero limitato, anche al MITE (si tratta delle osservazioni richiamate ai numeri da 1 a 4 della precedente tabella).</p> <p>L'attenzione è stata focalizzata sulle implicazioni che la definizione degli obiettivi che verranno indicati nel RA potrà generare sui beni paesaggistici e culturali coinvolti, attraverso la verifica dei criteri di approccio alla VAS, degli indicatori proposti, delle fonti di reperimento dei dati, del quadro normativo, delle politiche ambientali, della metodologia proposta per le analisi di contesto e i quadri di riferimento pianificatorio e programmatico con particolare riferimento alla pianificazione paesaggistica che, per norma, è sovraordinata agli altri atti di pianificazione.</p> <p>Le osservazioni del MIC sono presentate per ambiti regionali e provinciali.</p> <p>Tra i numerosi aspetti evidenziati si richiamano, in particolare, i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nella individuazione degli <b>obiettivi di Piano</b> e nella <b>verifica di coerenza esterna</b>, fare riferimento alla <b>pianificazione paesaggistica</b> e, nel caso non sia disponibile, agli strumenti specifici presenti a livello regionale e/o agli strumenti in corso di definizione (Calabria, Liguria, Piemonte, Puglia, Toscana, Sicilia, Veneto);</li> <li>- Nel Quadro di riferimento normativo considerare le Convenzioni internazionali riferita al paesaggio e al patrimonio culturale materiale e immateriale (Servizio V)</li> <li>- Integrare gli <b>Obiettivi ambientali</b> del Piano (OA12) con gli obiettivi relativi ai beni paesaggistici culturali e merceologici; integrare l'obiettivo di tutela diretta e indiretta dei Beni culturali, tra cui il patrimonio archeologico noto o potenziale (Piemonte, Toscana; Veneto)</li> <li>- Approfondire le <b>analisi degli effetti</b> derivanti dall'attuazione del PNA con specifico riferimento agli aspetti relativi al paesaggio e ai beni culturali; ai fini di una corretta valutazione degli impatti, riportare i beni distinti per categorie includendo tutte le forme di tutela previste dal D.Lgs. 42/2004 (Calabria,</li> </ul>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Veneto, Servizio III)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliare il set di <b>indicatori</b> proposti con particolare riferimento alla dimensione paesaggistica, dei beni monumentali e archeologici, alla frammentazione e al consumo di suolo nelle aree vincolate e integrare le correlazioni tra obiettivi ambientali e indicatori proposti; risolvere la confusione tra le definizioni di paesaggio, beni culturali, e patrimonio culturale; considerare gli Indicatori BES Istat 9, riferiti al paesaggio e al patrimonio culturale, utili anche ai fini del piano di monitoraggio VAS (Calabria, Emilia-Romagna, Piemonte, Puglia , Toscana, Veneto, Servizio III, Servizio V)</li> <li>- Sono elencate le <b>fonti documentali</b> e le banche dati da tenere in considerazione nei vari contesti territoriali, come riferimento per inquadramenti corretti ed esaustivi dei beni presenti e la mappatura dei beni culturali (Calabria, Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Puglia, Toscana, Veneto, Servizio III, Servizio V)</li> <li>- Necessità di rimandare alla <b>Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico</b> ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 dei Progetti di Fattibilità Tecnico Economica di tutti gli interventi previsti nelle aree aeroportuali anche se già assentiti con i Piani di Sviluppo (Campania, Liguria, Marche, Piemonte)</li> <li>- Costituzione di <b>tavoli di lavoro</b>, nelle fasi di progettazione degli interventi, per tenere conto delle esigenze di <b>tutela e valorizzazione dei beni presenti negli intorni aeroportuali</b> (Campania)</li> <li>- Necessità che eventuali <b>zone tutelate ai sensi dell'art. 136</b> del D.Lgs. 42/2004 non siano oggetto di interventi (Emilia-Romagna)</li> <li>- Con riferimento alla proposta di <b>indice del RA</b>, cap. 5, sviluppare una metodologia di <b>analisi degli impatti</b> sul patrimonio culturale e paesaggistico che non deve essere inteso come ambiente e fauna bensì secondo i principi della Convenzione Europea del 2000 (Emilia-Romagna, Lazio)</li> <li>- Aspetti relativi alla <b>tutela archeologica</b>: sono presentate specificità che caratterizzano differentemente i vari territori e di cui occorre tenere</li> </ul>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>conto negli inquadramenti riportati nell'Allegato ; sono fornite indicazioni mirate per specifiche situazioni di infrastrutture aeroportuali; una cospicua parte del patrimonio archeologico è sepolto e spesso non ancora noto, da cui deriva la necessità di considerare anche la mappatura di siti archeologici evidenziati da indagini di scavo e da rinvenimenti fortuiti; da ciò discende la necessità di aggiornare le carte del rischio archeologico attingendo a fonti che non considerino solo le aree già sottoposte a tutela (D.Lgs. 42/2004, Unesco e Piani Paesaggistici Regionali o strumenti locali) ma instaurando una interlocuzione diretta con i vari Istituti territoriali di tutela (Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nelle <b>valutazioni di incidenza</b> a corredo del RA, gli indicatori tengano conto dell'aspetto evolutivo dei fenomeni e, in particolare, della tendenza al degrado dei Siti Natura 2000 rilevata da ISPRA. Solo analisi condotte con modelli dinamici, in cui inserire gli effetti cumulativi dei cambiamenti climatici, permetteranno una valutazione attendibile dell'impatto ambientale (Lazio – Parco Archeologico di Ostia Antica)</li> <li>- Integrazione del <b>numero delle centraline</b> di monitoraggio del livello sonoro e della qualità dell'aria, <b>monitoraggio</b> della qualità dell'acqua, analisi evolutiva <b>dell'avifauna</b> per verificare l'impatto aeroportuale sulla popolazione faunistica, programmazione di <b>azioni di compensazione</b>; le emissioni inquinanti devono essere considerate anche in relazione al relativo degrado delle superfici dei beni del patrimonio culturale, rispetto ai quali tenere adeguatamente conto anche dei fenomeni di vibrazione prodotti (Lazio, Servizio II, Servizio III)</li> <li>- Vengono segnalate <b>imprecisioni/carenze nelle informazioni riportate in Allegato 1</b> circa alcune realtà aeroportuali (Lazio – Parco Archeologico dell'Appia Antica)</li> <li>- Sempre in relazione all'<b>Allegato 1</b> si evidenzia mancanza di informazioni relative alle <b>previsioni di sviluppo degli aeroporti</b> e gli eventuali limiti di espansione dovuti alla presenza nelle aree contermini di beni vincolati, nonché la presenza di visuali</li> </ul>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>panoramiche (Liguria)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettere in coerenza le valutazioni relative al Piano con quelle, in corso, relative a specifiche realtà aeroportuali, da cui far discendere una coerenza di obiettivi e previsioni (Lombardia)</li> <li>- Approfondire la descrizione delle misure previste per il <b>monitoraggio</b> e il controllo degli impatti che dovranno necessariamente essere riferite anche al paesaggio e ai beni culturali; le azioni previste dovranno essere oggetto di specifici progetti da concertare con le amministrazioni interessate attraverso Accordi di Programma Quadro o altre forme di accordo (Veneto, Servizio III, Servizio V)</li> <li>- Ulteriori SCA da considerare e attivare in fase di consultazione pubblica (Servizio V)</li> </ul>
49	Osservazioni dell'Ente Parco Nazionale del Circeo	MiTE-2022-0121620 04/10/2022	Non risultano particolari osservazioni o suggerimenti da fornire.
40	Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente - Riserva Naturale Orientata - ISOLA DI LAMPEDUSA	CTVA.REGIS TRO UFFICIALE.I. 0007928. 21-10-2022	<p>Viene evidenziata la sostanziale contiguità dell'aeroporto di Lampedusa con la ZPS ITA040013 "Arcipelago delle Pelagie" e si chiede pertanto che nel capitolo 8.2 (del RP) e tabelle connesse, l'aeroporto di Lampedusa venga inquadrato, insieme a Bologna, Firenze, Milano Malpensa, Reggio Calabria, Roma Fiumicino, Treviso e Venezia, tra quelli che ricadono al confine con aree appartenenti alla Rete Natura 2000 e quindi con <b>interferenza diretta</b>.</p> <p>Sono quindi riportate le fonti informative da considerare per il corretto inquadramento della ZPS.</p> <p>Inoltre si richiama l'attenzione sul fatto che le <b>Isole Pelagie sono interessate da una delle principali rotte di migrazione dell'avifauna</b> a livello nazionale e mediterraneo, motivo per cui si chiede che il PNA venga sottoposto a valutazione di incidenza appropriata.</p> <p>Il tema del rapporto tra potenziamento dell'aeroporto di Lampedusa e conservazione dell'avifauna - gestione dei Siti Natura 2000 e' stato oggetto di una prima analisi in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di "Ammodernamento dello scalo aeroportuale" di cui al decreto VIA n. 144 del 26/3/2008. Si chiede che nel RA vengano richiamate alcune prescrizioni e risultati della citata procedura VIA.</p>

N.	SCA	Rif. MITE	Argomento
			<p>Si segnalano alcune imprecisioni contenute nel RA relative, ad esempio, alla disponibilità di <i>dati di qualità dell'aria</i>, che invece sono prodotti nell'ambito dei <b>monitoraggi relativi alla citata procedura di ammodernamento dello scalo</b> di cui al Decreto VIA n. 144 del 26/3/2008 ed alla Verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA di cui al parere CTVIA n. 306 del 3/7/2009 e prot. MATTM-DSA prot. 0024838 del 21/9/2009.</p> <p>Si segnala l'insufficiente livello di trattazione del Paesaggio nel RP, richiamando la necessità di tenere conto dei Piani Paesaggistici d'Ambito che interessano diversi aeroporti siciliani.</p> <p>Si chiede inoltre di tenere conto delle previsioni del nuovo PRG di Lampedusa adottato con Delibera Commissariale n. 3 del 13/2/2021 ed attualmente in regime di salvaguardia e sottoposto a procedura di VAS regionale (codice 1366).</p> <p>L'attenzione viene posta anche sul tema del consumo di suolo, tema reso ancor più rilevante dalle dalla richiamata procedura di VIA e dalla mancata ottemperanza della prescrizione n. 18.</p> <p>Si segnalano effetti ambientali connessi con la gestione dell'aeroporto di Lampedusa relativi alla gestione delle acque, all'utilizzo di elicotteri, al divieto di sorvolo sulla Riserva Naturale Isola di Linosa e Lampione, sull'AMP Isole Pelagie e sulle aree di nidificazione e sosta dei rapaci e degli uccelli pelagici sull'intera ZPS-IBA.</p> <p>L'Osservante allega: Decreto VIA n. 144 del 26/3/2008, verifiche di ottemperanza e relativo Parere della Commissione Tecnica VIA-VAS n. 306 del 03/07/2009.</p>