Piano Nazionale degli Aeroporti



Processo di VAS

Rapporto Preliminare Ambientale
ex art. 13 co. 1 DLgs 152/2006 e smi

Novembre 2015

Istituto per la Ricerca e l'Ingegneria Dell'Ecosostenibilità

Coordinamento ENAC

Direttore Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo	Dott. Roberto Vergari
RUP	Ing. Franco Conte
Responsabile F. O. Sviluppo aeroporti e territorio	Ing. Costantino Pandolfi

Redazione Rapporto Preliminare

Direttore Tecnico	Prof. Ing. Mauro Di Prete
Struttura Tecnica	Arch. Fabio Massari Ing. Federica Sordello Ing. Daniela Silvestre Ing. Claudio Giannobile Ing. Valerio Veraldi

I.R.I.D.E. srl
Istituto per la Ricerca e l'Ingegneria Dell'Ecosostenibilità
Via Giacomo Trevis 88 – 00147 – Roma tel 06 51606033 – fax 06 83962055
tecnico@istituto-iride.com – www.istituto-iride.com

Indice

1 Oggetto e finalità del Rapporto Preliminare Ambientale 4

1.1 Premessa 4
1.2 Inquadramento normativo del Processo di VAS 4
1.3 La VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti 10
1.4 Descrizione del processo di partecipazione e soggetti da coinvolgere 12

2 Metodologia di lavoro 17

2.1 Inquadramento 17
2.2 L'articolazione del processo di sviluppo del RPA 18
2.3 Le fasi del processo 20
2.3.1 Fase A - Attività pianificatoria in atto ed i suoi presupposti 20
2.3.2 Fase B – Elementi strutturanti per il processo di VAS 21
2.3.2.1 Finalità, articolazione e quadro delle scelte metodologiche 21
2.3.2.2 Identificazione dei livelli gerarchici di articolazione delle scelte della proposta di PNA 22
2.3.2.3 Metodologia di definizione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello strategico 23
2.3.2.4 Metodologia di definizione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello operativo..... 26
2.3.3 Fase C - Portata delle informazioni per il rapporto ambientale..... 27
2.3.3.1 Finalità, articolazione e quadro delle scelte metodologiche 27
2.3.3.2 Metodologia per la determinazione della portata delle informazioni per il livello strategico29
2.3.3.3 Metodologia per la determinazione della portata delle informazioni nel livello operativo 31
2.3.3.4 Metodologia per la quantificazione dei giudizi qualitativi 34
2.3.4 Fase D – Metodologia di lavoro per il Rapporto Ambientale 35

3 Fase A – L'attività pianificatoria in atto ed i suoi presupposti 36

3.1 Gli elementi di cornice 36
3.1.1 Le disposizioni ed indirizzi di livello comunitario 36
3.1.1.1 La rete TEN-T adottata dalla Commissione europea nel Dicembre 2013 36
3.1.1.2 Gli ulteriori riferimenti europei per la gestione del traffico 39
3.1.2 Lo studio della rete aeroportuale nazionale del Settembre 2010..... 39
3.1.3 Indicazione degli aeroporti di interesse nazionale 42
3.1.4 Il traffico aereo in Italia al 2013..... 42
3.2 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale..... 47
3.2.1 La peculiarità del caso in specie 47
3.2.2 La Policy Enac per la sostenibilità ambientale degli aeroporti 47
3.2.2.1 Le azioni in atto 47
3.2.2.2 Scopo e struttura della Policy..... 48
3.3 L'ambito tematico oggetto della proposta di Piano 49

3.4 Gli elementi essenziali della Proposta di Piano 51
3.4.1 La natura della proposta di Piano 51
3.4.2 Il traffico aereo di riferimento 52
3.4.3 I temi di pianificazione 55
3.5 Il tema delle alternative 59
3.5.1 Inquadramento del tema 59
3.5.1.1 Temi di delimitazione di campo 59
3.5.1.2 Le alternative ed il dettato normativo 59
3.5.1.3 Le alternative ed il processo di VAS 59
3.5.1.4 I fattori di contesto e l'approccio della proposta di PNA 60
3.5.2 L'applicabilità del tema delle alternative 62
4 Fase B – Elementi strutturanti per il processo di VAS 64
4.1 Obiettivi strategici e operativi della Proposta di Piano 64
4.1.1 Gli obiettivi strategici 64
4.1.2 Gli obiettivi operativi 65
4.2 Le azioni a valenza strategica 65
4.2.1 Il quadro delle azioni 65
4.2.2 Organizzazione della rete aeroportuale nazionale per sistemi aeroportuali (AS.01) 67
4.2.3 Individuazione dei bacini di traffico omogenei (AS.02) 69
4.2.4 Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (AS.03) 69
4.2.4.1 Definizione dei criteri di selezione degli aeroporti di interesse nazionale 69
4.2.4.2 Definizione dell'elenco degli aeroporti di interesse nazionale 70
4.2.5 Definizione delle modalità di verifica della lista degli aeroporti di interesse nazionale (AS.04) 73
4.2.6 Definizione delle modalità di revisione della lista degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale (AS.05 ed AS.06) 75
4.2.7 Sviluppo e applicazione della "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti" (AS.12) 75
4.3 Le azioni a valenza operativa 76
4.3.1 L'"Action Plan" di sviluppo della rete 76
4.3.2 Le Azioni operative 79
4.4 Identificazione dei sistemi interessati e dei possibili effetti 79
4.4.1 I macro sistemi di riferimento per le analisi relative al livello strategico 79
4.4.2 I sistemi ambientali di riferimento per le analisi relative al livello operativo 81
4.4.3 I fattori e gli effetti ambientali 81
5 Fase C – La portata delle informazioni per il rapporto ambientale 87
5.1 Premessa 87
5.2 Gli approfondimenti a livello Strategico 87
5.3 Gli approfondimenti a livello Operativo 89
5.3.1 La definizione teorica della portata delle informazioni 89
5.3.2 La definizione della portata dell'informazione per singolo scalo 93

5.3.2.1 L'entità specifica dell'azione per singolo scalo 93
5.3.2.2 La portata dell'informazione per singolo scalo 95
5.3.3 Classificazione del livello di approfondimento delle informazioni per la rete aeroportuale 114
6 Fase D – Metodologia di lavoro per il Rapporto Ambientale 121
6.1 Struttura e metodologia generale per il Rapporto ambientale 121
6.1.1 Le disposizioni normative ed i riferimenti culturali 121
6.1.2 I temi centrali ed indirizzi metodologici 122
6.1.2.1 Il quadro dei temi 122
6.1.2.2 Esiti delle consultazioni 123
6.1.2.3 Descrizione dei contenuti del Piano 123
6.1.2.4 Analisi di contesto 123
6.1.2.5 Analisi di coerenza 124
6.1.2.6 Valutazione dei potenziali effetti ambientali 126
6.1.2.7 Valutazione in caso di interferenza con le aree della Rete Natura 2000 127
6.1.2.8 Progettazione del sistema di monitoraggio 129
6.1.2.9 Sintesi non tecnica 130
6.2 Indirizzi specifici 130
6.2.1 L'analisi di dettaglio del contesto 130
6.2.2 L'analisi di coerenza 132
6.2.3 La valutazione degli effetti potenziali 135
6.3 La declinazione dell'Action Plan all'interno del processo di VAS 137
6.4 Quadro di corrispondenza 139

APPENDICE I: POLITICHE E PRINCIPI AMBIENTALI PRESENTI NEI PRINCIPALI ATTI E DOCUMENTI DI INDIRIZZO A LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE

APPENDICE II: INDIVIDUAZIONE SITI RETE NATURA 2000 NELL'AREA D'INTERESSE DEGLI AEROPORTI

1 OGGETTO E FINALITÀ DEL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

1.1 Premessa

Il presente documento costituisce il Rapporto Preliminare Ambientale(RPA) relativo alla proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA).
Ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e delle successive modifiche ed integrazioni "Testo Unico dell'Ambiente" (TU), la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti (nel seguito proposta di Piano) è assoggettata a Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
Il presente documento apre il processo di VAS ed ha la finalità di consentire la definizione della portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale, sulla base del quale sarà espresso il parere dell'Autorità competente ai fini dell'approvazione del Piano.

1.2 Inquadramento normativo del Processo di VAS

La VAS consiste in un processo di valutazione degli effetti ambientali di piani e programmi destinati a fornire il quadro di riferimento delle attività che si svolgono sul territorio.
La Commissione Europea ha emesso la direttiva 2001/42/CE del 27.01.2001, con l'obiettivo di *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che (…) venga effettuata la valutazione di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"*.
In ambito nazionale si è provveduto a recepire formalmente la direttiva 2001/42/CE il 1 agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale". I contenuti della parte seconda del decreto, riguardante le "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)" sono stati integrati e modificati con il successivo D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e con il D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'art. 12 della Legge 18 giugno 2009, n. 69".
Le Regioni e le Province Autonome si sono dotate di specifici strumenti normativi in materia di VAS. Di seguito si riportano i relativi riferimenti allo stato attuale.

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
Abruzzo	Legge Regionale 9 agosto 2006, n. 27 "Disposizioni in materia ambientale"; Delibera di Giunta Regionale 19 febbraio 2007, n.148 recante "Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi regionali";

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
	Delibera di Giunta Regionale 13 agosto 2007, n. 842 "Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale"; Circolare 02/09/2008 - Competenze in materia di VAS per i Piani di Assetto Naturalistico (PAN); Circolare 31/07/2008 - Competenze in materia di VAS - Chiarimenti interpretativi Circolare 18/12/2008 - Individuazione delle Autorità con competenza ambientale nella struttura regionale Lettera della Regione Abruzzo del 7 dicembre 2010 n. prot. 14582/10 con oggetto "chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti del procedimento di VAS" Lettera della Regione Abruzzo del 18 gennaio 2011 n. prot. 528 con oggetto "competenze in materia di VAS. Ulteriori chiarimenti interpretativi"
Basilicata	La Regione Basilicata non ha ancora emanato normativa regionale di recepimento della normativa nazionale. Sono pertanto in vigore i dispositivi della normativa nazionale (DLgs 152/06 e smi)
Bolzano	Legge Provinciale 5 aprile 2007, n. 2 "Valutazione ambientale di piani e progetti"
Calabria	Delibera di Giunta Regionale n. 153 del 31 marzo 2009 "Modifica regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali". Deliberazione della Giunta Regionale 23 dicembre 2011, n.624 "Approvazione del disciplinare operativo inerente la procedura di VAS applicata agli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale"
Campania	Deliberazione della Giunta Regionale 5 marzo 2010, n. 203, recante "Art. 5, comma 3 del Regolamento di attuazione della valutazione ambientale strategica (VAS) in Regione Campania emanato con DPGR n. 17 del 18 dicembre 2009. Approvazione degli Indirizzi operativi e procedurali per lo svolgimento della VAS in Regione Campania." Decreto del Presidente della Giunta Regionale 18 dicembre 2009, n. 17, ed in particolare all'art.5, comma 3, il quale prevede che, al fine di fornire i necessari indirizzi operativi in merito allo svolgimento del procedimento di VAS e all'integrazione e al coordinamento della VAS con altri procedimenti di valutazione e con i procedimenti autorizzatori del piano o programma, vengano approvati con apposito atto deliberativo di Giunta gli indirizzi operativi e procedurali per lo svolgimento della VAS in Regione Campania. Circolare esplicativa del 15 aprile 2010 (Prot.n. 331337) in merito all'applicazione di alcune diposizioni dei regolamenti regionali in materia di valutazione ambientale Delibera n.683 del 8 ottobre 2010 – "Revoca della DGR n.916 del 14 Luglio 2005 e individuazione delle modalità di calcolo degli oneri dovuti per le procedure di Valutazione Ambientale Strategica, Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza in Regione Campania (con Allegato)" Deliberazione della Giunta Regionale n. 406 del 4 agosto 2011 "Disciplinare organizzativo delle strutture regionali preposte alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza di cui ai Regolamenti Regionali nn. 2/2010 e 1/2010, e della Valutazione Ambientale

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
	Strategica di cui al Regolamento Regionale emanato con DPGR n. 17 del 18 dicembre 2009" (con allegato) Deliberazione della Giunta Regionale n. 5 del 4 agosto 2011 inerente il "Regolamento di attuazione per il governo del territorio" che disciplina i procedimenti amministrativi di formazione dei piani, territoriali, urbanistici e di settore Circolare della Giunta Regionale n.765763 dell'11 ottobre 2011 "Circolare esplicativa in merito all'integrazione della valutazione dell'incidenza nelle VAS di livello comunale alla luce delle disposizioni del Regolamento regionale n.5/2011" Deliberazione della Giunta Regionale n.63 del 7 marzo 2013 "DGR N.406 del 4/8/2011 Modifiche e Integrazioni al Disciplinare organizzativo delle strutture regionali preposte alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza di cui ai Regolamenti Regionali nn. 2/2010 e 1/2010, e della Valutazione Ambientale Strategica di cui al Regolamento Regionale emanato con D.P.G.R. n. 17 del 18/12/2009"
Emilia Romagna	Legge Regionale 13 giugno 2008, n.9 "Disposizioni transitorie in materia di valutazione ambientale strategica e norme urgenti per l'applicazione del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152"; in cui viene individuata l'autorità competente alla VAS e dettate disposizioni per la fase transitoria, ed e in fase di predisposizione la normativa regionale di recepimento del DLgs 4/08, correttivo del DLgs 152/06 "Norme in materia ambientale", in vigore dal 13 febbraio 2008 Legge Regionale n.6 del 6/7/2009 "Governo e riqualificazione solidale del territorio" , ed in particolare all'art.60, comma 1, il quale prevede che le disposizioni della L.R.13 giugno 2008 n.9 continuano a trovare applicazione dal 15 giugno 2009 e fino alla data di entrata in vigore della legge regionale attuativa della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale). Circolare dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna del 1/2/2010 recante "Indicazioni illustrative delle innovazioni in materia di governo del territorio indotte dai Titoli I e II della L.R. n. 6 del 2009".
Friuli Venezia Giulia	La Regione Friuli Venezia Giulia non ha ancora emanato normativa regionale di recepimento della normativa nazionale. Sono pertanto in vigore i dispositivi della normativa nazionale (DLgs 152/06 e smi)
Lazio	La Regione Lazio non ha ancora emanato normativa regionale di recepimento della normativa nazionale. Sono pertanto in vigore i dispositivi della normativa nazionale (DLgs 152/06 e smi). Con la DGR 15 maggio 2009, n. 363 la Regione Lazio fornisce una prima serie di indicazioni in materia di VIA e VAS, e successivamente con la DGR 5 marzo 2010, n. 169, approva le Linee Guida Regionali sulla VAS aventi come scopo quello di dettare degli indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure.
Liguria	Legge Regionale 10 agosto 2012, n. 32 "Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e modifiche alla legge regionale 30 dicembre 1998, n.30 (disposizioni della valutazione di impatto ambientale).
Lombardia	Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12 "'Legge per il governo del territorio' e degli 'Indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi'"

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
	Deliberazione del Consiglio Regionale 13 marzo 2007, n.351 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi" (Art. 4, comma 1, LR 11/3/2005, N. 12) Deliberazione della Giunta Regionale, 27 dicembre 2007, n. 6420 "Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi" Deliberazione della Giunta Regionale 30 dicembre 2009, n.10971 (parzialmente modificata dalla DGR 761/2010) "Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4, LR n. 12/2005; DCR n. 351/2007) - Recepimento delle disposizioni di cui al DLgs 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli. Deliberazione della Giunta Regionale 10 novembre 2010, n. 761 "Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi - VAS- (art. 4, l.r. n. 12/2005; DCR n.351/2007) Recepimento delle disposizioni di cui al DLgs 29 giugno 2010 n. 128, con modifica ed integrazione delle DDGR 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971". Circolare regionale del 14 dicembre 2010, n. 13071 "L'applicazione della Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS nel contesto comunale". Delibera della Giunta Regionale n. 2789 del 22 dicembre 2011,"Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi -VAS(art. 4, LR n. 12 del 2005) - Criteri per il coordinamento delle procedure di valutazione ambientale (VAS) - Valutazione di Incidenza (VIC) - verifica di assoggettabilità a VIA negli Accordi di Programma a valenza territoriale (art. 4, comma 10, LR n. 5 del 2010)", avente come scopo la non duplicazione e semplificazione delle procedure di Valutazione Ambientale: VIA, VAS e VIC introdotte, in tempi diversi, dalla normativa comunitaria Deliberazione della Giunta Regionale 25 luglio 2012, n.3836 "Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4, l.r. 12/2005; d.c.r.n. 351/2007) - Approvazione allegato 1u - Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) - Variante al piano dei servizi e piano delle regole"
Marche	Legge Regionale 12 giugno 2007, n.6 demandando la definizione delle procedure ad apposite Linee Guida, approvate con DGR 20 ottobre 2008, n. 1400 e aggiornate e revocate con DGR n. 1813 del 21 dicembre 2010.
Molise	Deliberazione della Giunta Regionale 26 gennaio 2009, n. 26 "Procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in ambito regionale — Prime disposizioni applicative delineate in conformità al contenuto della parte seconda del DLgs 152/06 e smi". Deliberazione della Giunta Regionale 11 maggio 2009, n. 487 "Direttiva in materia di Valutazione di Incidenza di piani, programmi e interventi che possono interferire con le componenti biotiche ed abiotiche dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) individuate nella Regione Molise, in attuazione del DPR 8 settembre 1997, n. 357 cosi come modificato con il DPR del 1 marzo 2003, n. 120"
Piemonte	Legge Regionale n. 40 del 14 dicembre 1998 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", art. 20 (in attesa dell'adeguamento dell'ordinamento regionale alla norma nazionale) Deliberazione della Giunta Regionale 9 giugno 2008, n. 12-8931 ("DLgs 152/06 e smi Norme in

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
	materia ambientale Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi"), composta da due allegati al fine di garantire la compatibilità di tale norma con l'atto statale di recepimento: Allegato I: "Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica" (riferimento per tutte le tipologie di piani e programmi da assoggettare alla procedura di VAS); Allegato II: "Indirizzi specifici per la pianificazione urbanistica" (riferimento per la pianificazione territoriale di rango comunale).
Puglia	Circolare n.1/2008, approvata dalla DGR n. 981 del 13 giugno 2008 "Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dopo l'entrata in vigore del DLgs 4/08, correttivo della Parte Seconda del DLgs 152/06". Deliberazione della Giunta Regionale 28 dicembre 2009, n. 2614 "Approvazione della Circolare n.1/2009 esplicativa delle procedure di VIA e VAS ai fini dell'attuazione della parte seconda del D.Lgs n. 152/2006, come modificato dal D.Lgs n. 4/2008".
Sardegna	Deliberazione della Giunta Regionale 7 agosto 2012, n. 34/33 "Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale. Sostituzione della DGR 23 aprile 2008 n.24/23"
Sicilia	Disposizioni del DLgs 4/08 che definisce ulteriori disposizioni correttive ed interpretative del DLgs 152/06, recante norme in materia ambientale Legge finanziaria della Regione Sicilia per l'anno 2009 - ha inserito, all'art. 59 la norma tampone che, in attesa della normativa regionale in materia di VAS consente l'approvazione dei Piani Regolatori Generali fermi al CRU perche privi di Valutazione Ambientale Strategica Deliberazione della Giunta Regionale 10 giugno 2009, n. 200, "Modello Metodologico Procedurale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e Programmi nella Regione Sicilia (Art. n. 59, LR 14 maggio 2009, n. 6)." Legge Regionale29 dicembre 2009, n. 13 relativa agli interventi finanziari urgenti per l'anno 2009 e disposizioni per l'occupazione. Autorizzazione per l'esercizio provvisorio per l'anno 2010. L'art.13 di questa legge detta che il comma 3 dell'art. 59 della LR 6/09 e cosi sostituito: "3. I piani ed i programmi e le loro varianti individuati all'articolo 6, commi 2, 3 e 3-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni, le cui direttive siano state deliberate dal consiglio comunale prima del 31 luglio 2007, non sono assoggettati all'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica contenute nel medesimo decreto legislativo, ma si concludono secondo la normativa regionale previgente in materia urbanistica e di valutazione ambientale". Legge regionale n. 26 del 9 maggio 2012 fissa i contributi che il proponente privato versa in entrata al bilancio regionale ai fini dell'attivazione del procedimento di valutazione ambientale strategica (art.6 comma 24)
Toscana	Legge Regionale 12 febbraio 2010 n. 10 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza" Legge Regionale 12 febbraio 2010, n. 11 "Modifiche alla LR 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica 'VAS', di valutazione di impatto ambientale 'VIA' e di

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
	valutazione di incidenza)" Legge Regionale 30 dicembre 2010, n. 69 "Modifiche alla legge regionale 12 febbraio 2010, n.10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica "VAS", di valutazione di impatto ambientale "VIA" e di valutazione di incidenza)". Legge regionale n. 6 del 17 febbraio 2012 "Disposizioni in materia di valutazioni ambientali. Modifiche alla LR 10/2010, alla LR 49/1999, alla LR 56/2000, alla LR 61/2003 e alla LR 1/2005". La sostituzione dell'articolo 16 della LR 49/1999 risponde sostanzialmente a due esigenze: adeguare il testo dell'articolo alla sopravvenuta LR 10/2010 ed eliminare duplicazioni tra valutazione ambientale strategica (VAS) e valutazione integrata dei piani non soggetti a VAS. Il nuovo testo dell'articolo 16 bis della LR 49/1999 riconfigura il ruolo del nucleo unificato regionale di valutazione e verifica (NURV) attribuendogli il ruolo di autorità competente per la VAS (articolo 13 della l.r. 10/2010) e quindi dando mandato alla Giunta regionale di ridefinirne, con nuovi criteri, le regole di composizione e di funzionamento interno.
Trento	Legge Provinciale 15 dicembre 2004, n. 10 "Disposizioni in materia di urbanistica, tutela dell'ambiente, acque pubbliche, trasporti, servizio antincendi, lavori pubblici e caccia", in particolare dall'articolo 11, commi 1 e 5 Regolamento di esecuzione emanato con decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. e successive modifiche Legge Provinciale 4 marzo 2008, n. 1 "Pianificazione urbanistica e governo del territorio" Decreto del Presidente della Provincia 3 novembre 2008, n. 50-157/Leg, art. 19 "Regolamento concernente le procedure per l'individuazione delle zone speciali di conservazione e delle zone di protezione speciale, per l'adozione e l'approvazione delle relative misure di conservazione e dei piani di gestione delle aree protette provinciali, nonché la composizione, le funzioni e il funzionamento della cabina di regia delle aree protette e dei ghiacciai e le disposizioni per la valutazione di incidenza (artt. 37, 38, 39, 45, 47 e 51 della LP 23 maggio 2007, n. 11)
Umbria	Legge Regionale 16 febbraio 2010, n. 12 "Norme di riordino e semplificazione in materia di valutazione ambientale strategica e valutazione di impatto ambientale, in attuazione dell'art. 35 del DLgs 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) e successive modificazioni e integrazioni" Deliberazione della Giunta Regionale 26 luglio 2011, n. 861 "Specificazioni tecniche e procedurali in materia di valutazioni ambientali per l'applicazione della legge regionale 16 febbraio 2010, n.12, a seguito delle disposizioni correttive, introdotte dal decreto legislativo 29 giugno 2010, n.128, alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152"
Valle d'Aosta	Legge Regionale 26 maggio 2009, n. 12 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione autonoma Valle d'Aosta derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, e 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Disposizioni per l'attuazione della direttiva 2006/123/CE, relativa ai servizi nel mercato interno e modificazioni di leggi regionali in adeguamento ad altri obblighi comunitari. Legge comunitaria 2009."

Regione - Provincia	Atti normativi in materia di VAS
Veneto	Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio". Deliberazione della Giunta Regionale 1 ottobre 2004, n. 2988 "Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Primi indirizzi operativi per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi della Regione del Veneto; Deliberazione della Giunta Regionale 7 agosto 2007, n. 2649 "Entrata in vigore della Parte II del DLgs 3 aprile 2006, n. 152 -Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)"; Legge Regionale 26 giugno 2008, n. 26 "Disposizioni di riordino e semplificazione normativa - collegato alla legge finanziaria 2007 in materia di governo del territorio, parchi e protezione della natura, edilizia residenziale pubblica, mobilita e infrastrutture"; DGR 791 del 31 marzo 2009 "Adeguamento delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica a seguito della modifica alla Parte Seconda del DLgs 152/06, cd. "Codice Ambiente", apportata dal DLgs 4/08. Indicazioni metodologiche e procedurali" DGR 1646 del 25 marzo 2013 "Presa d'atto del parere n.84 del 3 agosto 2012 della Commissione VAS "Linee di indirizzo applicative a seguito del cd Decreto Sviluppo, con particolare riferimento alle ipotesi di esclusione già previste dalla Deliberazione n.791/2009 e individuazione di nuove ipotesi di esclusione e all'efficacia della valutazione dei Rapporti Ambientali di PAT/PATI" D.G.R. 384 del 25 marzo 2013 - Presa d'atto del parere n.24 del 26 febbraio 2013 della Commissione regionale VAS "Applicazione sperimentale della nuova procedura amministrativa di VAS". D.G.R. 1717 del 03 ottobre 2013 ad oggetto "Presa d'atto del parere n. 73 del 2 luglio 2013 della Commissione regionale VAS "Linee di indirizzo applicative a seguito della sentenza n. 58/2013 della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 40, comma 1, della Legge della Regione Veneto 6 aprile 2012, n. 13, nella parte in cui aggiunge la lettera a) del comma 1-bis all'art. 14 della Legge della Regione Veneto 26 giugno 2008, n. 4."

Tabella 1-1 Normativa regionale sulla VAS

1.3 La VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, afferente al settore dei trasporti, rientra senz'altro fra quelli per cui il processo di VAS è parte integrante del percorso approvativo, all'art. 6 del TU è difatti indicato l'oggetto della disciplina del decreto e nello specifico, per quanto concerne la VAS, è indicato che viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

- *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, III e IV del presente decreto (c. 2, lett. a);*

- *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 decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni (c. 2, lett. b).*

Inoltre si prevede che:

- *per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento (c. 3);*
- *l'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente (c. 3-bis).*

Al comma 4 sono infine indicati i piani e i programmi esclusi dal campo di applicazione del decreto.
All' art. 5 del TU sono definiti:

- *autorità competente: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, (…);*
- *autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, 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, programma;*
- *proponente: il soggetto pubblico o privato che elabora il piano, programma (…);*

mentre all'art 7 sono individuate le competenze: " *In sede statale, l'autorità competente è il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il provvedimento di VIA e il parere motivato in sede di VAS sono espressi di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria.*".
Nel caso in esame si individuano pertanto il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) quale Autorità competente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) quale Autorità procedente e l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale Proponente.
Per quanto concerne le modalità di svolgimento del processo all' art. 11 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. sono indicate le successive fasi che lo compongono, articolate come segue:

- lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità limitatamente ai piani e ai programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3 bis;
- l'elaborazione del rapporto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;

- la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- la decisione;
- l'informazione sulla decisione;
- il monitoraggio.

Per il Piano Nazionale degli aeroporti la norma stessa non prevede lo svolgimento della verifica di assoggettabilità (art. 12), perché per sua stessa natura è ritenuto non escludibile dal processo di VAS.
La valutazione ambientale finalizzata all'approvazione del Piano dovrà essere quindi svolta ai sensi degli artt. 13, 14, 15, 16, 17 e 18 del TU.
Nello specifico, art. 13, nella prima fase del processo è previsto che il Proponente e/o l'Autorità procedente entri in consultazione con l'Autorità competente per la VAS e con 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 (RA).
Tale consultazione avviene sulla base di un Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano. La consultazione, salvo quanto diversamente concordato, si conclude entro novanta giorni dall'invio del presente RPA. (art.13 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.)
Come già accennato in Premessa (cfr. Paragrafo 1.1) il presente documento costituisce il Rapporto Preliminare Ambientale sulla base del quale sarà svolta la consultazione con il MATTM ed i soggetti competenti in materia ambientale.

1.4 Descrizione del processo di partecipazione e soggetti da coinvolgere

La consultazione costituisce uno degli elementi chiave della VAS che, supportata da una adeguata informazione, consente la condivisione delle scelte operate nella pianificazione e della valutazione degli effetti ambientali che risultano in tal modo discussi con i soggetti portatori di interesse oltre che con il pubblico.
Nella fase di consultazione preliminare, per la quale è redatto il presente documento, i soggetti coinvolti sono i cosiddetti "soggetti competenti in materia ambientale", mentre il pubblico sarà coinvolto nella successiva fase di VAS vera e propria ovvero alla presentazione del Rapporto Ambientale.
All'art. 11 del TU è previsto che l'Autorità competente collabori con l'Autorità proponente al fine di definire le forme ed i soggetti della consultazione pubblica. In questa sede si propongono i seguenti:

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali,
- Regione Abruzzo,
- Regione Basilicata,
- Regione Calabria,
- Regione Campania,
- Regione Emilia Romagna,
- Regione Friuli Venezia Giulia,
- Regione Lazio,
- Regione Liguria,

- Regione Lombardia,
- Regione Marche,
- Regione Molise,
- Regione Piemonte,
- Regione Puglia,
- Regione Sardegna,
- Regione Sicilia,
- Regione Toscana,
- Regione Umbria,
- Regione Valle d'Aosta,
- Regione Veneto,
- Provincia Autonoma di Trento,
- Provincia Autonoma di Bolzano.

Nello specifico i riferimenti sono riportati nella tabella che segue.

Soggetti competenti in materia ambientale	Indirizzo	Riferimento	Recapiti
Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per la valorizzazione del patrimonio culturale	Via del Collegio Romano, 27 00186 - Roma	Direttore: dott.ssa Anna Maria Buzzi	Tel. 06.67232960 Fax. 06.67232154 E-mail. dg-val@beniculturali.it Pec. mbac-dg-val@mailcert.beniculturali.it Sito. http://www.valorizzazione.beniculturali.it
Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Ambiente, Energia	Via Leonardo Da Vinci, 6 - L'Aquila	Direttore: Antonio Sorgi	E-mail. antonio.sorgi@regione.abruzzo.it Pec. affari.presidenza@pec.regione.abruzzo.it
Regione Basilicata – Dipartimento Ambiente e Territorio	Via Vincenzo Verrastro, 5 85100 - Potenza	Dirigente Generale: Maria Carmela Santoro	Tel. 0971.668897 Fax. 0971.669065 E-mail. dg_ambiente.territorio@regione.basilicata.it
Regione Calabria – Dipartimento Politiche dell'Ambiente	Via Isonzo, 414 88100 - Catanzaro	Dirigente Generale: Ing. Bruno Gualtieri	Tel. 0961/737896 Fax. 0961/33913 Sito. www.regione.calabria.it/ambiente
Regione Campania –	via Bracco, 15/A	Responsabile: arch.	Tel. 081/796-2700 - 081/796-2118 -

Soggetti competenti in materia ambientale	Indirizzo	Riferimento	Recapiti
Autorità Ambientale	80133 – Napoli	Antonio Risi	081/5513322 Fax. 081/2514125 E-mail. autorita.ambientale@regione.campania.it
Regione Emilia Romagna - Direzione Generale Ambiente, difesa del suolo e della costa	Viale della Fiera, 8 40127 - Bologna	Responsabile: Giuseppe Bortone	Tel. 051 5276886 Fax. 051 5276991 E-mail. dgambsegr@regione.emilia-romagna.it Pec. DgAmbSegr@postacert.regione.emilia-romagna.it
Regione Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale ambiente ed energia	Via Giulia 75/1 TRIESTE	Direttore centrale: Dario Danese	Tel. 040.3774512 Fax. 040.3774513 E-mail. ambiente@regione.fvg.it ambiente @certregione.fvg.it
Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche abitative	Via del Giorgione, 129 00147 - Roma	Direttore: Manuela Manetti	Tel. 06.51688766 - 0651688724 Fax. 06.51688859 E-mail. mmanetti@regione.lazio.it
Regione Liguria - Dipartimento Ambiente	Via D'Annunzio 111 Genova	Direttore: Gabriella Minervini	Tel. 010.548.5866 Fax. 010.548.5300
Regione Lombardia – Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile	Piazza Città di Lombardia, 1 20124 - Milano	Direttore Generale: Mario Nova	Tel. 02.67655053 Fax. 02.3936162 E-mail. mario_nova@regione.lombardia.it ambiente@pec.regione.lombardia.it
Regione Marche - Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia	Via Tiziano, 44 60125 - Ancona	Dirigente: David Piccinini	Tel. 071.8063521 – 071.8063916 Fax. 071 8063012 E-mail. david.piccinini@regione.marche.it ServizioTerritorioAmbiente@regione.marche.it E-mail certificata. regione.marche.serviziotae@emarche.it Sito. http://www.ambiente.regione.marche.it
Regione Molise – Autorità Ambientale Regionale	Corso Bucci, 54 86100 - Campobasso	Direttore: Dott.ssa Nicolina del Bianco	Tel. 0874.424735 Fax. 0874.424754 E-mail. autorita.ambientale@regione.molise.it
Regione Piemonte - Direzione Ambiente e	Via Principe Amedeo, 17	Direttore: Salvatore De Giorgio	Tel. 011.4321413 Fax. 011.4324632

Soggetti competenti in materia ambientale	Indirizzo	Riferimento	Recapiti
Compatibilità	10123 - Torino		E-mail. direzioneB10@regione.piemonte.it ambiente@cert.regione.piemonte.it
Regione Puglia - Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	Via delle Magnolie, 6/8 - Zona Industriale (ex. Enaip) 70026 Modugno (BA)	Dirigente: Ing. Antonicelli Antonello	Tel. 080.540 6853 E-mail. a.antonicelli@regione.puglia.it E-mail. settoreambiente@regione.puglia.it Pec. direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it Sito. http://ecologia.regione.puglia.it
Regione Sardegna - Direzione Generale della difesa dell'ambiente	Via Roma, 80 09123 - Cagliari	Direttore Generale Dott.ssa Franca Leuzzi	Tel. 070.6066685 Fax. 070/6066697 E-mail. difesa.ambiente@regione.sardegna.it - amb.urp@regione.sardegna.it Pec. difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it
Regione Sicilia - Dipartimento regionale dell'ambiente	Via Ugo La Malfa, 169 090146 - Palermo	Dirigente generale: Dott. Gaetano Gullo	Tel. 091.7077877 Fax.091.7077877 E-mail. dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it
Regione Toscana – Presidenza – Settore strumenti della programmazione negoziata e della valutazione regionale	Piazza dell'Unità, 1 20123 Firenze	Antonio Davide Barretta	Tel. 39 0554384730 antoniodavide.barretta@regione.toscana.it Sito. http://www.regione.toscana.it/valutazione-ambientale-strategica
Regione Umbria - Direzione Ambiente, Territorio e Infrastrutture	P.ze Bosco, 3 05100 Terni.	Dirigente: Frascesco Cicchella	Fax. 075.5042260 E-mail. fcicchella@regione.umbria.it Sito. http://www.ambiente.regione.umbria.it
Regione Valle d'Aosta – Dipartimento Territorio e Ambiente	Località Grand Chemin, 34 11020 – Saint Christophe	Coordinatore: Igor Rubbo	Tel. 0165 272101 E-mail. territorio_ambiente@regione.vda.it territorio_ambiente@pec.regione.vda.it
Regione Veneto – Dipartimento Ambiente	Palazzo Linetti – Calle Priuli	Alessandro Benassi	Tel. 041.2792030 Fax. 041.2792793

Soggetti competenti in materia ambientale	Indirizzo	Riferimento	Recapiti
	Cannaregio, 99 30121 - Venezia --- (VE)		E-mail: dip.ambiente@regione.veneto.it
Provincia Autonoma di Trento - Dipartimento Territorio, Agricoltura, Ambiente e Foreste	Via Vannetti, 32 38122 – Trento	Responsabile: dott. Romano Masè	Tel. 0461.495981 Fax. 0461.493201 E-mail. dip.taaf@provincia.tn.it
Provincia Autonoma di Bolzano Dipartimento Sviluppo del territorio, Ambiente ed Energia	Palazzo 11, via Renon, 4 39100 – Bolzano	Responsabile: dott. Florian Zerner	Tel. 0471.417710 Fax. 0471.417719 E-mail. Florian.zerzer@provincia.bz.it

Tabella 1-2 Elenco Soggetti competenti in materia ambientale

2 METODOLOGIA DI LAVORO

2.1 Inquadramento

Il conseguimento delle finalità assegnate al Rapporto preliminare ambientale (RPA) dall'articolo 13 comma 1 del DLgs. 152/2006 e s.m.i., ossia la definizione della portata e del livello delle informazioni da includere nel successivo Rapporto ambientale (RA), è stato concepito come l'esito di un processo articolato su quattro fasi di lavoro, ciascuna delle quali contrassegnata da specifiche finalità, logiche ed attività.

Stante il livello di sperimentalità insito nell'affrontare un processo di VAS riferito ad un Piano del settore dei trasporti a livello nazionale, attività che mai prima d'ora alcun Ente/Proponente ha svolto nel nostro Paese, si è ritenuto necessario dedicare diverso tempo alla definizione dell'impianto metodologico che, nel modo più efficacie, fosse in grado di coniugare le esigenze di tutela ambientale, proprie del processo di VAS, con quelle di uno sviluppo infrastrutturale fortemente richiesto da una sempre più crescente domanda.
Tale circostanza ha evidenziato la necessità di inserire all'interno della presente relazione un capitolo espressamente rivolto alla documentazione dell'attività di elaborazione metodologica svolta e nello specifico atto a dare conto dei seguenti aspetti:

- Articolazione complessiva del processo di sviluppo del RPA, con riferimento alle due macro-fasi ed alle quattro fasi nei quali questo è stato articolato
- Articolazione del processo di sviluppo delle singole fasi ed identificazione dei temi affrontati in ciascuna di esse
- Assunti posti alla base delle scelte metodologiche condotte e loro esiti sul piano metodologico.
  Nello specifico, le scelte metodologiche adottate e documentate nei successivi paragrafi del presente capitolo, hanno riguardato:
  1. Identificazione dei livelli gerarchici nei quali è prassi articolare le scelte costitutive l'impianto di uno strumento pianificatorio, come chiave per l'analisi dei contenuti della proposta di PNA e per la definizione della portata e del livello delle informazioni da includere nel successivo RA
  2. Identificazione dei livelli gerarchici nei quali si articolano le scelte della proposta di PNA
  3. Definizione della metodologia per l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello strategico
  4. Definizione della metodologia per l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello operativo
  5. Modulazione della portata delle informazioni con riferimento a ciascuna tipologia o ai singoli scali inseriti nella rete aeroportuale nazionale, in ragione di specifici criteri, definiti in relazione al livello al quale è svolta l'operazione di determinazione di detta portata

6. Definizione della metodologia per la determinazione della portata delle informazioni per il livello strategico
7. Definizione della metodologia per la determinazione della portata delle informazioni per il livello operativo
8. Definizione della metodologia per la quantificazione dei giudizi qualitativi

In buona sostanza, il presente capitolo da conto dell'impianto metodologico sulla base del quale è stato sviluppato il presente RPA, consentendo con ciò di contestualizzare gli esiti documentati nei successivi quattro capitoli.

2.2 L'articolazione del processo di sviluppo del RPA

Entrando nel merito della struttura del processo di lavoro, la sua articolazione si compone di due macro-fasi, delle quali la prima è rappresentata dal complesso delle attività propedeutiche alla definizione della portata delle informazioni e di metodologia per la redazione del Rapporto Ambientale, nello specifico costituite dall'inquadramento della proposta di Piano all'interno della attività pianificatoria e dei suoi presupposti (Fase A), e dall'individuazione di quegli elementi pianificatori che hanno una valenza centrale per il processo di VAS (Fase B); la seconda di dette due macro-fasi, a sua volta articolata in due fasi, è stata dedicata alla definizione della portata delle informazioni da assumere nella redazione del Rapporto Ambientale (Fase C) ed a quella dei criteri metodologici sulla base dei quali svolgere i principali passaggi di detto rapporto (Fase D).
Il processo seguito è quindi schematizzabile nei seguenti termini (cfr. Tabella 2-1 e Figura 2-1).

Macro-fase **1**	Fase **A**	**Attività pianificatoria in atto e suoi presupposti**
	Fase **B**	**Elementi strutturanti per il processo di VAS**
Macro-fase **2**	Fase **C**	**Portata delle informazioni per il Rapporto ambientale**
	Fase **D**	**Metodologia di lavoro per il Rapporto ambientale**

Tabella 2-1 Articolazione del processo di sviluppo del Rapporto Preliminare Ambientale

Per quanto attiene alle finalità alle quali sono preposte dette fasi, relativamente alla Fase A "Attività pianificatoria in atto e suoi presupposti" le finalità ad essa attribuite risiedono, da un lato, nel documentare la proposta di Piano e, dall'altro, nell'inquadrala all'interno di quell'articolato complesso di fattori che in diversi modi ne hanno rappresentato i presupposti.
Una ulteriore finalità attribuita a detta fase è stata quella di indagare i termini nei quali il tema delle «ragionevoli alternative» si prospetti nel caso della proposta di PNA.

La Fase B "Elementi strutturanti per il processo di VAS" ha lo scopo di individuare e documentare quelli che, tra i contenuti della proposta di PNA, rappresentano gli elementi centrali ai fini della individuazione della portata delle informazioni contenute nel Rapporto ambientale e, più in generale, nel processo di VAS.

Anticipando quanto più dettagliatamente descritto nel seguito, in questa ottica la fase in parola si concentra sugli obiettivi e sulle azioni individuate dalla proposta di PNA, nonché sugli effetti da essa indotti.

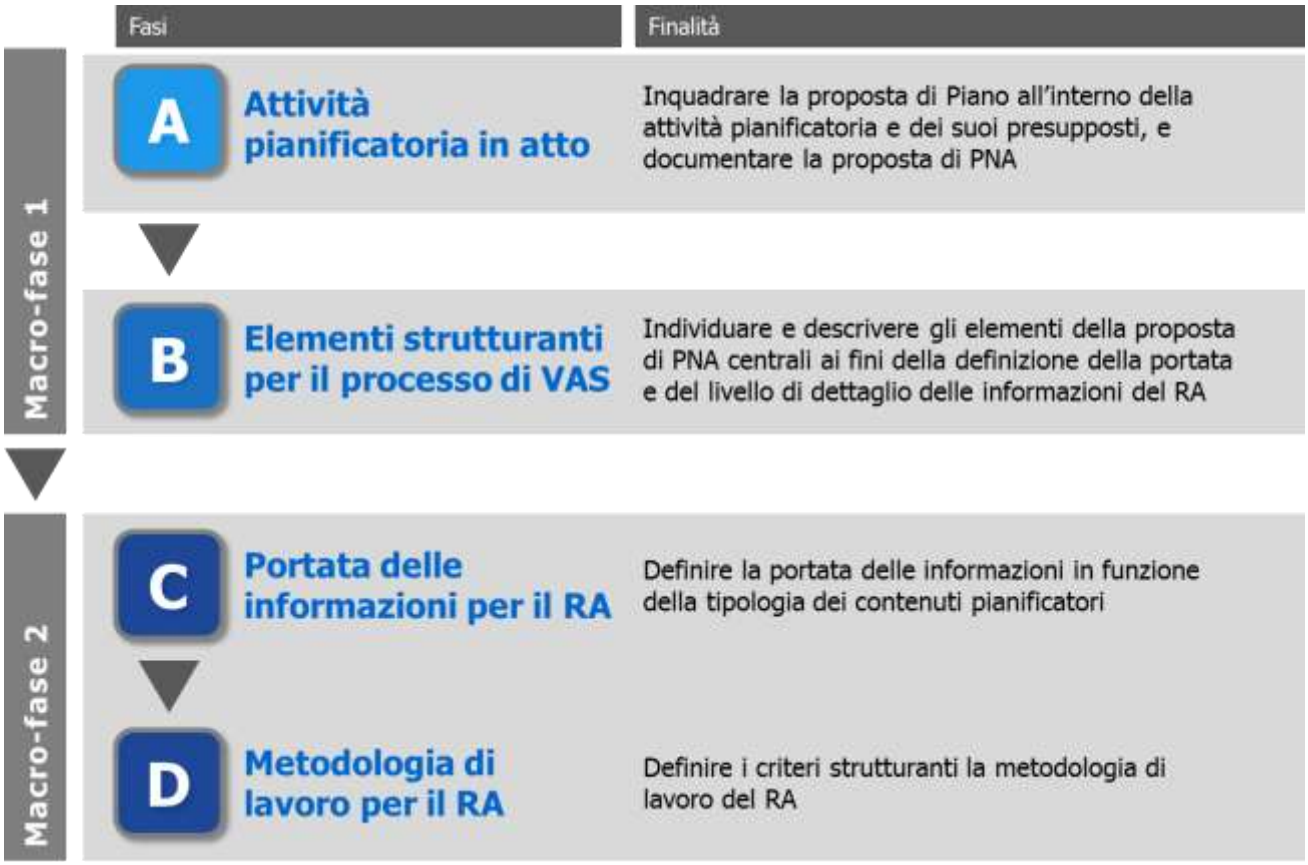


Figura 2-1 Articolazione e finalità delle fasi del processo di sviluppo del Rapporto Preliminare Ambientale

La Fase C "Portata delle informazioni per il Rapporto ambientale" rappresenta il cuore del presente RPA, in quanto finalizzata alla definizione del livello di approfondimento che si ritiene necessario adottare nella redazione del RA.

La Fase D "Metodologia di lavoro per il Rapporto ambientale" costituisce il momento conclusivo del Rapporto preliminare, essendo finalizzata a fornire alcuni suggerimenti in merito alle diverse scelte metodologiche attraverso le quali nel Rapporto ambientale potrà essere condotta la verifica delle coerenze e l'analisi degli effetti determinati dalla proposta di Piano.
Si ritiene che l'insieme delle quattro fasi descritte - oggetto di condivisione nella fase di consultazione che viene aperta con la presentazione del presente RPA – possa consentire una corretta definizione dei contenuti del futuro RA, con particolare riferimento alla metodologia di lavoro.

2.3 Le fasi del processo

2.3.1 Fase A - Attività pianificatoria in atto ed i suoi presupposti

Come premesso, la fase A risponde alle seguenti finalità:

- Inquadrare la proposta di PNA all'interno della attività pianificatoria in materia di trasporto aereo, nonché nel complesso dei documenti sviluppati a diverso livello istituzionale (comunitario e nazionale) che forniscono indirizzi ed indicazioni a tale riguardo
- Illustrare gli indirizzi ambientali per la pianificazione aeroportuale
- Definire l'ambito tematico oggetto di pianificazione, locuzione con la quale si è inteso definire l'oggetto rispetto al quale uno strumento di pianificazione esplica la propria azione pianificatoria e nei confronti del quale si determina la sua efficacia
- Descrivere gli elementi essenziali della proposta di PNA
- Documentare i termini nei quali il tema delle alternative si prospetta nel caso della proposta di PNA

Con riferimento a dette finalità, i temi affrontati nel successivo capitolo 3 e le attività a tale riguardo svolte possono essere così schematizzate (cfr. Figura 2-2).

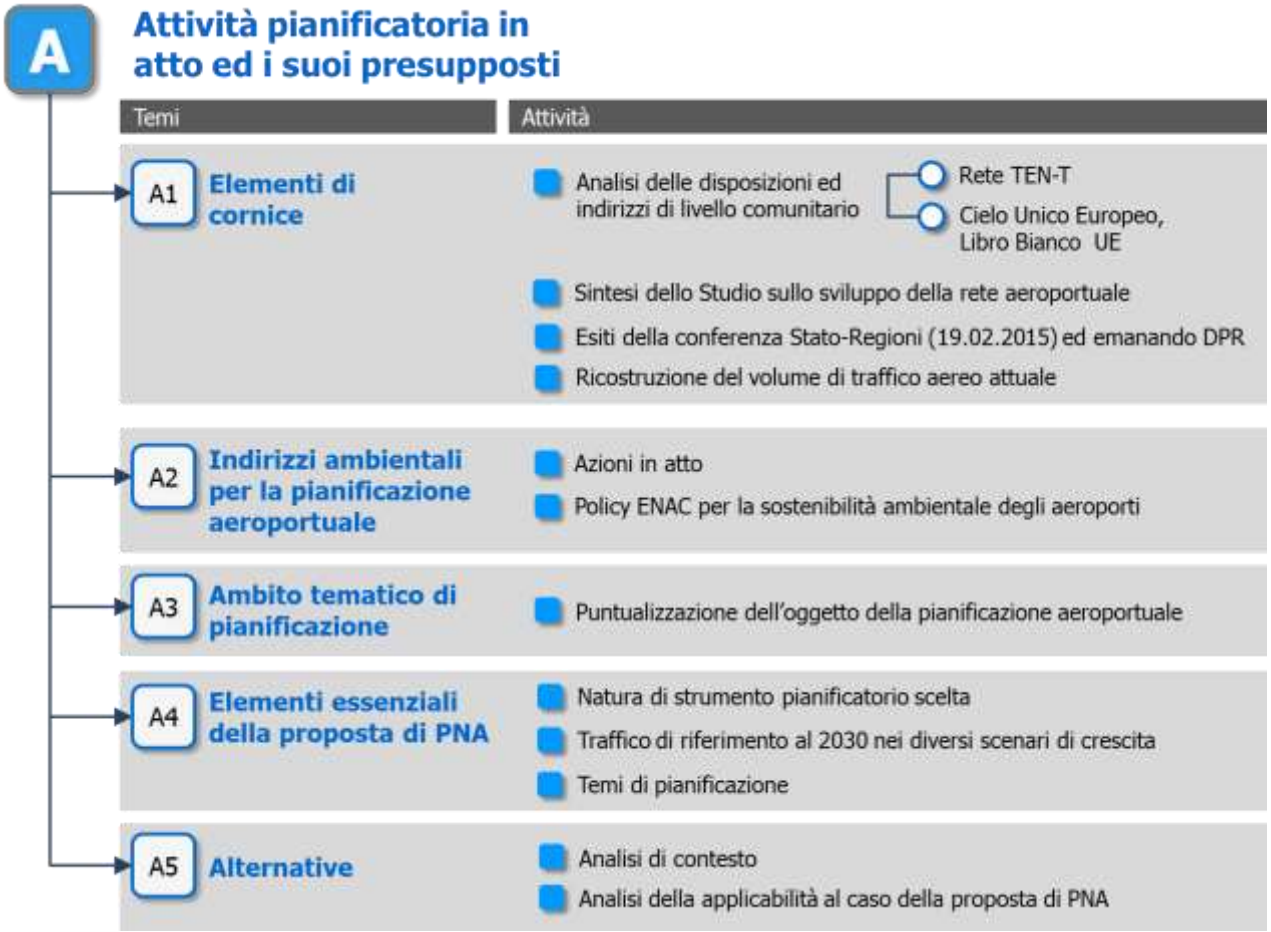


Figura 2-2 Articolazione della Fase A: temi ed attività

In questa prospettiva, nella strutturazione della fase di lavoro in parola si è principiato dalla puntualizzazione degli elementi di cornice all'interno dei quali si colloca la proposta di PNA (par. 3.1), individuati nelle disposizioni ed indirizzi espressi a livello comunitario quali in primo luogo quelle relative all'assetto delle reti dei trasporti TEN-T, nello studio condotto da ENAC (Settembre 2010) relativo alla consistenza e sviluppo della rete aeroportuale italiana, nonché negli attuali volumi di traffico aereo registrati al 2013.
Sempre al fine di definire i contorni entro i quali va collocata la proposta di PNA, un ulteriore ambito di contestualizzazione è stato individuato nelle attività svolte da ENAC in qualità di soggetto preposto all'indirizzo ed al controllo della pianificazione sviluppata dalle Società di gestione aeroportuale (cfr. par. 3.2); a tale riguardo, a valle della preventiva disamina delle attività in atto, l'attenzione è stata rivolta alla "Policy per la sostenibilità ambientale degli aeroporti", in quanto concepita da ENAC come documento avente valenza cogente nella redazione dei piani di sviluppo aeroportuale.
Un ultimo elemento di inquadramento ha avuto ad oggetto la puntualizzazione dell'ambito tematico oggetto di pianificazione proprio dello strumento "Piano Nazionale degli Aeroporti" (cfr. par. 3.3).

A valle di tale preventivo inquadramento, si è proceduto ad illustrare gli elementi essenziali della proposta di PNA oggetto del presente Rapporto (cfr. par. 3.4), identificati nella natura di strumento pianificatorio ad essa attribuita, nel traffico di riferimento e nei temi di pianificazione.

Un ulteriore tema affrontato è stato quello relativo alle alternative (cfr. par. 3.5), affrontato sulla scorta della preventiva analisi del dettato normativo e dei fattori di specificità derivanti dall'ambito tematico di pianificazione e delle modalità con le quali questi sono stati assunti nella proposta di PNA in esame.

2.3.2 Fase B – Elementi strutturanti per il processo di VAS

2.3.2.1 Finalità, articolazione e quadro delle scelte metodologiche

Finalità della fase B si sostanzia nella individuazione e documentazione di quelli che, tra i contenuti della proposta di PNA, rappresentano gli elementi centrali ai fini della individuazione della portata delle informazioni da attribuire al Rapporto ambientale e, più in generale, del processo di VAS.
In ragione di dette finalità, il processo di lavoro condotto nella fase B del presente rapporto, è stato sviluppato con riferimento agli Obiettivi, alle Azioni ed agli Effetti della proposta di PNA.

Tale prospettazione del processo di lavoro ha comportato la preventiva assunzione di alcune scelte metodologiche le quali nello specifico hanno riguardato:

1. Identificazione dei livelli gerarchici nei quali è prassi articolare le scelte costitutive l'impianto di uno strumento pianificatorio, come chiave per l'analisi dei contenuti della proposta di PNA e per la definizione della portata e del livello delle informazioni da includere nel successivo RA (cfr. par. 2.3.2.2)
2. Identificazione dei livelli gerarchici nei quali si articolano le scelte della proposta di PNA (cfr. par. 2.3.2.2)

3. Definizione della metodologia per l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello strategico (cfr. par. 2.3.2.3)
4. Definizione della metodologia per l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello operativo (cfr. par. 2.3.2.4)

Lo schema di lavoro seguito trova la sua schematizzazione nella seguente Figura 2-1.



Figura 2-3 Articolazione della Fase B: temi ed attività

2.3.2.2 Identificazione dei livelli gerarchici di articolazione delle scelte della proposta di PNA

La prima delle scelte condotte nella definizione dell'impianto metodologico assunto alla base del presente RPA, muove dal riconoscimento all'interno di qualsiasi strumento pianificatorio dell'esistenza di diversi livelli gerarchici i quali sono espressione della diversa dimensione delle scelte di pianificazione.

Procedendo per nette semplificazioni è difatti possibile affermare che il complesso delle scelte di pianificazione operate da uno strumento pianificatorio è sintetizzabile secondo una piramide il cui vertice è costituito dalla dimensione strategica, formato da tutte quelle scelte la cui differente formulazione porterebbe ad esiti pianificatori del tutto differenti. In tal senso, le scelte afferenti al livello strategico hanno una valenza fondativa del Piano e, a fronte di ciò, ne costituiscono le invarianti.

I livelli sottordinati, articolati per dimensioni dipendenti dalla tipologia di Piano[1], sono costituiti da quell'insieme di scelte che, essendo conseguenti a quelle di rango strategico, ne costituiscono dettaglio e specificazione. Ne consegue che la capacità conformativa di tali scelte nei confronti degli esiti del Piano è progressivamente inferiore, in ragione della distanza intercorrente tra il livello di loro appartenenza e quello strategico.

La predetta articolazione delle scelte pianificatorie in livelli gerarchici è stata assunta quale elemento informatore dell'intero impianto metodologico del presente RPA, avendo difatti assunto la decisione di correlare a tale articolazione la documentazione degli elementi della proposta di PNA strutturanti per il processo di VAS, di cui alla successiva Fase B, e la determinazione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, oggetto della Fase C.

Entrando nel merito della proposta di PNA, i livelli gerarchici nei quali è stata riconosciuta l'articolazione dei suoi contenuti sono due, individuati in quello strategico ed in quello operativo.
Schematicamente, il primo livello è stato riferito a tutte quelle scelte di Piano aventi rilevanza sul sistema aeroportuale nel suo complesso, mentre il secondo a quelle indicazioni atte a dettagliare le modalità e gli interventi attraverso i quali conseguire il disegno strategico assunto.

Su questi assunti sono stati sistematizzati gli obiettivi (cfr. par. 4.1) e le azioni (cfr. par. 4.2 e par. 4.3) indicati dalla proposta di PNA, nonché sono stati individuati gli ambiti interessati dagli effetti da essi prodotti (cfr. par. 4.4).

2.3.2.3 Metodologia di definizione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello strategico

La definizione dell'impianto metodologico per l'identificazione degli ambiti tematici sui quali si riflettono gli effetti determinati dalle azioni di Piano di livello strategico[2], è stata operata attraverso le seguenti scelte concettuali:

1. Correlazione degli ambiti tematici al concetto di Sviluppo sostenibile e segnatamente alle tre dimensioni nelle quali questo è di prassi articolato
2. Concepimento degli ambiti tematici interessati dalle Azioni di Piano di rango strategico non in termini di "bersagli di impatto", quanto invece come quegli aspetti di natura ambientale, territoriale e socio-economica propri dei contesti coinvolti da dette azioni, rispetto ai quali queste inneschino un modello di sviluppo sostenibile

Entrando nel merito della prima scelta, il concetto di Sviluppo sostenibile, a partire dalla nota definizione datane dalla Commissione Bruntdtland nel 1987, contiene in sé le nozioni di equità intergenerazionale ed intragenerazionale. Se la prima, ossia la nozione di equità tra le generazioni

[1] Ad esempio nella pianificazione urbanistica è prassi distinguere, oltre alla dimensione strategica, quella strutturale e quella attuativa.
[2] L'esito della applicazione della metodologia qui descritta è documentato al successivo paragrafo 4.4.1 (Fase B).

attuali e quelle future, appare evidente allorquando la Commissione definisce lo Sviluppo sostenibile come «uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni», il riferimento all'equità intragenerazionale risulta meno esplicito, ancorché di fatto presente nell'utilizzo del termine "bisogni".
Il principio etico insito nella responsabilità delle attuali generazioni rispetto a quelle future, trova declinazione nei confronti di quelle attuali proprio nell'impiego della parola "bisogni", termine volutamente generico che, nella sua globalità di significati, allude all'insieme di quelle condizioni che sostanziano il benessere di tutti gli individui delle attuali generazioni, appartenenti a diverse realtà politiche, economiche, sociali e geografiche. In altre parole, nella prima parte della definizione del Rapporto Brudtland sono evidenziati due fondamentali concetti, quali la pluralità delle condizioni che concorrono al benessere di una generazione, ravvisate non unicamente negli aspetti ambientali, e la equità della distribuzione di tali condizioni tra gli individui costitutivi l'attuale generazione.
In tale ottica, lo Sviluppo sostenibile si configura non come stato, ma quale processo continuo nel quale lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico ed i cambiamenti istituzionali siano resi coerenti con i bisogni futuri oltre che con gli attuali.
Secondo tale definizione, lo Sviluppo sostenibile è quindi costituito da tre dimensioni fondamentali ed imprescindibili, rappresentate da:

- **Sostenibilità ambientale**, intesa come la capacità di preservare nel tempo le tre funzioni dell'ambiente, ossia la funzione di fornitore di risorse, funzione di ricettore di rifiuti e la funzione di fonte diretta di utilità;
- **Sostenibilità economica**, concepita come la capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici, generando reddito e lavoro per il sostentamento delle popolazioni.
- **Sostenibilità sociale**, concepita come la capacità di garantire condizioni di benessere umano (sicurezza, salute, istruzione) equamente distribuite per classi e per genere.

L'esito di tale scelta è risieduto nello sviluppare l'identificazione degli ambiti tematici interessati dalle azioni di livello strategico della proposta di Piano, per ciascuna delle tre dimensioni dello Sviluppo sostenibile, ottenendo così altrettanti distinti set di ambiti.

Relativamente alla seconda scelta concettuale, ossia i termini nei quali sono stati concepiti gli ambiti tematici interessati dalle Azioni di Piano di rango strategico, discende da due motivazioni delle quali, la prima, presenta valenza generale, mentre la seconda è espressamente riferita al caso in specie.

In merito alla prima motivazione, si ritiene che il riferirsi ad Azioni di Piano di rango strategico implichi la necessaria adozione di una prospettiva di analisi di profilo più alto di quanto non sia il puntuale riscontro degli impatti derivanti dalle scelte di Piano, compito questo che si reputa proprio dei livelli sottordinati a quello strategico, ossia nel caso in specie delle analisi riferite al livello operativo.
In altri termini, l'analisi degli effetti condotta a livello strategico, per essere coerente con detto livello, deve traguardarli rispetto ad un parametro che sia di pari livello, per l'appunto identificato nello

Sviluppo sostenibile o, meglio detto, nei termini in cui le Azioni di Piano, nei limiti ad essi propri, sono in grado di concorrere all'avvio di un tale modello di sviluppo.

La seconda motivazione, avente ad oggetto le specificità della proposta di PNA, comporta il dover necessariamente anticipare alcuni contenuti.
In estrema sintesi, tra le Azioni di detta proposta alle quali, nell'ambito della documentazione degli elementi strutturanti per il processo di VAS[3], è stato riconosciuto rango strategico, quella che in termini maggiori delle altre presenta una valenza territoriale riguarda la selezione degli scali costitutivi la rete aeroportuale nazionale. Tale azione si concretizza nella individuazione di un totale di 38 aeroporti, articolati su 10 bacini di traffico omogeneo nei quali è stato suddiviso l'intero territorio nazionale.
Appare evidente come, sebbene detta selezione sia da intendersi come prima identificazione soggetta al successivo processo di verifica da attuarsi nell'ambito delle competenze dalla stessa proposta di PNA attribuite al MIT e ad ENAC, la portata di detta azione sia chiaramente di rango strategico, in quanto l'inclusione o l'esclusione di uno scalo rispetto alla rete degli aeroporti di interesse nazionale, non si riflette unicamente sugli scali, i quali così risultano o meno classificati tra i «nodi essenziali per l'esercizio esclusivo delle competenze dello Stato»[4], quanto anche rispetto ai contesti di localizzazione degli scali che in detta rete sono stati inseriti o eliminati.
A fronte di quanto detto si ritiene che gli effetti determinati da detta azione debbano essere declinati rispetto alla sostenibilità, ambientale, economica e sociale, del modello di sviluppo conseguente a detta scelta, ossia rispetto ai termini in cui la designazione di uno scalo come facente parte della rete aeroportuale nazionale sia in grado di dare luogo, nel contesto territoriale di riferimento di detto scalo, ad uno sviluppo sostenibile rispetto alle sue tre dimensioni.

L'insieme di tali motivazioni da conto della impossibilità di intendere gli ambiti tematici dalle Azioni di Piano di rango strategico quali "bersagli di impatto" e della conseguente necessità di concepirli con riferimento a quelle condizioni proprie del contesto di localizzazione degli scali inseriti nella lista degli aeroporti di interesse nazionali, rispetto alle quali è possibile l'esplicarsi di un modello di sviluppo sostenibile.
In tale ottica, detti ambiti sono stati concepiti come una sorta di parametri descrittori di quelle condizioni di contesto che, in una ottica di Sviluppo sostenibile, possono essere interessati dalle Azioni di Piano, così da poterne valutare la loro sostenibilità.

Le scelte concettuali qui descritte hanno a loro volta condotto alle seguenti scelte operative:

1. Limitazione del processo di disarticolazione delle tre dimensioni della sostenibilità ad un livello tale da poter essere coerente con la valenza strategica delle indicazioni della proposta di Piano.
   In ragione di tale scelta, si è ritenuto necessario doversi riferire al primo livello di disarticolazione delle dimensioni di sostenibilità, riferendosi perciò a quelli che sono stati

[3] Fase B del processo di sviluppo del presente RPA
[4] Codice della navigazione aerea, art, 698

identificati con il termine "**Macrosistemi**".

2. Declinazione degli ambiti tematici in funzione delle specificità della proposta di Piano, ossia del suo essere riferita ad un aspetto particolare della pianificazione dei trasporti, quale per l'appunto quella del sistema degli aeroporti.
   A fronte di tale scelta, i Macrosistemi individuati, sia pur con accenti diversi, riflettono aspetti peculiari della pianificazione aeroportuale.

Sintetizzando quanto si qui argomentato è possibile concludere che, secondo l'impianto metodologico assunto alla base del presente RPA, i Macrosistemi costituiscono l'ambito tematico rispetto al quale valutare la sostenibilità ambientale, economica e sociale delle scelte operate dalla proposta di PNA relativamente alla selezione degli aeroporti inseriti nella rete aeroportuale nazionale, e che, in ragione di ciò, detti Macrosistemi sono stati definiti in modo tale da poter dare conto dei termini in cui le condizioni proprie di ciascuno dei contesti di localizzazione di detti scali presenti quelle precondizioni a fronte delle quali il loro riconoscimento nella rete aeroportuale nazionale possa dare innesco ad un modello di sviluppo sostenibile.

2.3.2.4 Metodologia di definizione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello operativo

La natura "fisica" delle Azioni di Piano di rango operativo, ossia il loro essere rappresentate da interventi a carattere infrastrutturale o tecnologico, ha indotto ad assumere un approccio differente nella determinazione degli ambiti tematici interessati dagli effetti di Piano.
In ragione di detto carattere, si è deciso di fare riferimenti ai "**Sistemi ambientali**", così come individuati alla lettera f) dell'Allegato VI al DLgs 152/2006 e smi. A loro volta, tali Sistemi ambientali sono stati articolati in fattori sui quali si riflettono gli effetti degli obiettivi e delle azioni di livello operativo contenute nella proposta di Piano.
La logica con la quale sono stati definiti i 34 fattori rispetto ai quali è presumibile riscontrare gli effetti del Piano e che rappresentano nello specifico i 10 Sistemi ambientali, ha fatto precipuo riferimento alle indicazioni contenute nel citato allegato del Testo Unico, integrandole, laddove necessario, in funzione delle specificità proprie della tematica della proposta di Piano.
In questa ottica, ad esempio, all'interno del Sistema ambientale "Flora e Fauna" è apparso opportuno inserire l'avifauna tra i fattori sui quali possono esplicarsi effetti potenziali del Piano, così da inserire nella valutazione degli effetti che sarà condotta in sede di Rapporto ambientale, non solo la dimensione fisica delle infrastrutture aeroportuali, ma anche quella dell'esercizio.
Analoghe considerazioni hanno guidato la definizione dei fattori relativi al Sistema "Popolazione", dove ad esempio, la dimensione dell'esercizio trova riflesso in tutti i fattori individuati, dal "Livello di esercizio delle infrastrutture di accessibilità aeroportuale" alle "Opportunità lavorative". Tale ultimo fattore consente inoltre di evidenziare come, nella formulazione dei fattori afferenti al Sistema in parola si siano tenuti in particolare considerazione gli aspetti connessi alla dimensione economica della Sostenibilità, così come, in quello della "Salute pubblica" si sia fatto riferimento alla dimensione sociale.

2.3.3 Fase C - Portata delle informazioni per il rapporto ambientale

2.3.3.1 Finalità, articolazione e quadro delle scelte metodologiche

Come premesso, la Fase C costituisce l'aspetto centrale del presente rapporto, essendo finalizzata alla definizione del livello di approfondimento che si ritiene necessario adottare nella redazione del Rapporto ambientale.

In coerenza con la scelta metodologica documentata al precedente paragrafo 2.3.2.2, tale attività è stata sviluppata con riferimento ai due livelli gerarchici nei si è riconosciuto che fossero articolati i contenuti della proposta di PNA, ossia il livello strategico e quello operativo.
A fronte di tale impostazione, le scelte metodologiche assunte hanno riguardato:

1. Modulazione della portata delle informazioni con riferimento a ciascuna tipologia o ai singoli scali inseriti nella rete aeroportuale nazionale, in ragione di specifici criteri, definiti in relazione al livello al quale è svolta l'operazione di determinazione di detta portata
2. Definizione della metodologia per la determinazione della portata delle informazioni per il livello strategico
3. Definizione della metodologia per la determinazione della portata delle informazioni per il livello operativo
4. Definizione della metodologia per la quantificazione dei giudizi qualitativi

Con riferimento alla prima di tale secondo gruppo di scelte metodologiche[5], questa trova riscontro, da un lato, nella valenza nazionale della porzione territoriale che in termini generali è interessata dalla proposta di PNA e, dall'altro, nella estrema eterogeneità intercorrente tra i diversi scali inseriti nella rete aeroportuale nazionale, in ragione della loro dimensione fisica e trasportistica, e degli interventi previsti per ciascuno di essi.
Nello specifico, per quanto attiene alla dimensione territoriale della proposta di PNA, se da un lato questa riguarda l'intero territorio nazionale, dall'altro questa si riferisce non ad esso nella sua interezza, quanto esclusivamente agli aeroporti in esso presenti; esemplificando, se l'individuazione dei bacini di traffico omogeneo[6] è riferita al territorio nazionale nel suo complesso, le altre azioni di pari grado, ossia strategico, così come a maggior ragione quelle di rango operativo attengono ai singoli.
Relativamente alla diversità intercorrente tra i singoli scali, tale circostanza risulta di immediata comprensione solo al considerare che all'interno della rete aeroportuale nazionale sono compresi sia gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che quelli di Lampedusa o Pantelleria. Ovviamente analoghe considerazioni valgono anche per quanto attiene alla rilevanza degli interventi per essi previsti all'interno dell'Action Plan.

A fronte di tali considerazioni, lo svolgere il RA con un livello di approfondimento che fosse indifferente a dette circostanze darebbe luogo ad un documento la cui estrema complessa sarebbe

[5] Il primo gruppo delle scelte riguardanti l'impianto metodologico del presente RPA è documentato al precedente paragrafo 2.3.2.1.
[6] Tale identificazione è stata riconosciuta tra le azioni di rango strategico della proposta di PNA (cfr. par. 4.2.3).

all'origine di una altrettanto significativa dispersività la quale non consentirebbe di raggiungere gli scopi ad esso assegnato.
Conseguentemente, in sede di definizione della metodologia per la determinazione della portata delle informazioni si è assunta la scelta di correlare tale portata a criteri diversamente definiti a seconda che detta operazione sia svolta a livello strategico o a quello operativo.
Anticipando quanto illustrato nei due successivi paragrafi, per quanto attiene al livello strategico, la portata è stata riferita al livello gerarchico degli scali, per come esso discende dalla stessa proposta di PNA e dalla classificazione operata in sede di aggiornamento della rete transeuropea dei trasporti TEN-T.
Relativamente al livello operativo, i criteri adottati fanno riferimento, da un lato, alla rilevanza delle tipologie di intervento nelle quali si concretizzano le Azioni di Piano e, dall'altro, a quella degli effetti potenziali riferiti ai sistemi ambientali.
L'applicazione di tale metodologia ha dato luogo ad una classifica degli scali aeroportuali in relazione alla portata totale delle informazioni da fornire nel successivo Rapporto ambientale, da intendersi come guida ai fini della calibrazione delle attività di analisi di contesto e degli effetti ambientali della proposta di Piano[7].

Stanti tali considerazioni, lo schema del processo di lavoro seguito nella Fase C è così rappresentabile (cfr. Figura 2-4).



Figura 2-4 Articolazione della Fase C: temi ed attività

[7] La classifica è riportata al successivo paragrafo 5.3.3 (Fase C).

Preliminarmente alla illustrazione della metodologia sviluppata per la determinazione della portata delle informazioni, si ritiene opportuno richiamare che, in coerenza con la scelta metodologica di correlare tutte le attività condotte nell'ambito del presente RPA ai due livelli gerarchici riconosciuti nella proposta di PNA, ossia strategico ed operativo (cfr. par. 2.3.2.2), anche detta metodologia è stata sviluppata con riferimento a tali due livelli.

2.3.3.2 Metodologia per la determinazione della portata delle informazioni per il livello strategico

I criteri sulla base dei quali si è proceduto alla costruzione dell'impianto metodologico per la definizione della portata delle informazioni relative al livello strategico, sono stati i seguenti:

- Correlazione della portata delle informazioni all'Azione di Piano di rango strategico relativa alla definizione degli scali inclusi nella rete aeroportuale nazionale, in quanto ritenuta quella che, in misura maggiore delle altre, può determinare gli esiti ambientali e territoriali della proposta di PNA.
- Espressione degli scali appartenenti alla rete aeroportuale nazionale in relazione ai livelli gerarchici definiti dalla proposta di PNA, nonché di quelli adottati nel regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T
- Espressione della portata delle informazioni come esito della stima del grado di correlazione intercorrente tra i livelli gerarchici degli scali ed i Macrosistemi nei quali sono state articolate le tre dimensioni della Sostenibilità

Per quanto attiene all'applicazione del secondo criterio dei tre suddetti criteri si ritiene indispensabile anticipare quanto nel seguito dettagliato in merito ai livelli gerarchici degli scali.
Nello specifico, secondo la proposta di PNA, la rete aeroportuale nazionale si compone di due livelli gerarchici di scali, identificati negli "aeroporti strategici" e dagli "ulteriori aeroporti di interesse nazionale"; inoltre, all'interno della prima categoria, la proposta individua i "gate intercontinentali".
Relativamente alla classificazione operata nell'ambito della Rete TEN-T, questa identifica due livelli di reti, definiti "core" (rete centrale) e "comprehensive" (rete globale), ai quali corrispondono altrettanti livelli di aeroporti, aventi la medesima denominazione (cfr. par. 3.1.1.1).
Occorre infine ricordare che, in osservanza del disposto dell'articolo 698 del Codice della Navigazione Aerea, ai sensi del quale «gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale [sono individuati] tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN», la definizione dell'elenco degli scali di interesse nazionale ha preso le mosse, oltre che dalla definizione dei bacini di traffico omogeneo, dai nuovi orientamenti sulle reti TEN-T consolidatisi con l'approvazione del citato regolamento (UE) n. 1315/2013 da parte del Parlamento e del Consiglio europeo, nonché dalle decisioni assunte nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni.
In base a tali criteri classificatori, la gerarchia di aeroporti presa in considerazione è così articolata (cfr. Tabella 2-2).

Tipi	Livello gerarchico
T1	Aeroporti Strategici – Gate intercontinentali facenti parte del core network
T2	Aeroporti Strategici facenti parte del core network
T3	Aeroporti Strategici facenti parte del comprehensive network
T4	Ulteriori aeroporti di interesse nazionale facenti parte del core network
T5	Ulteriori aeroporti di interesse nazionale facenti parte del comprehensive network

Tabella 2-2 Classificazione gerarchica degli scali

Un'ultima annotazione riguarda il terzo dei tre criteri sulla base dei quali si è operata la costruzione dell'impianto metodologico per la determinazione della portata delle informazioni, e nello specifico la logica che sostanzia detto criterio.
In coerenza con il principio di correlare le prospettive di analisi ambientale della proposta di Piano ai livelli nei quali questa si articola, nel precedente paragrafo 2.3.2.3 si è affermato come gli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello strategico, identificati nei Macrosistemi, siano stati concepiti e conseguentemente identificati non nei relativi "bersagli di impatto", quanto invece in quelle caratteristiche proprie dei contesti ambientali e territoriali di localizzazione degli scali, le quali sono capaci di rendere misurabili le scelte pianificatorie riguardanti la selezione e classificazione degli scali appartenenti alla rete aeroportuale nazionale, rispetto al parametro dello Sviluppo sostenibile.
Ne consegue che l'espressione del giudizio in merito al grado di correlazione intercorrente tra le tipologie di scali ed i Macrosistemi non deve intendersi come rappresentativa della "gravità" dell'effetto, ma come l'esistenza di un maggiore o minore nesso esistente tra la tipologia di scalo ed il Macrosistema posti a confronto.
In buona sostanza, il principio posto alla base della metodologia di determinazione della portata delle informazioni è che tanto più forte è la correlazione riconosciuta tra la tipologia di scalo, e quindi la scelta di Piano, ed il macrosistema esaminati, tanto più elevato deve essere il livello conoscitivo del fenomeno, che si deve perseguire.

Sulla base di tale impianto metodologico, la "Matrice di definizione della portata delle informazioni per il livello strategico" è stata determinata nei termini in via semplificativa rappresentati in Figura 2-5.

Dal punto di vista operativo, la portata delle informazioni è stata definita attraverso una scala qualitativa articolata in quattro livelli, da alta a medio/alta, a medio/bassa e bassa.

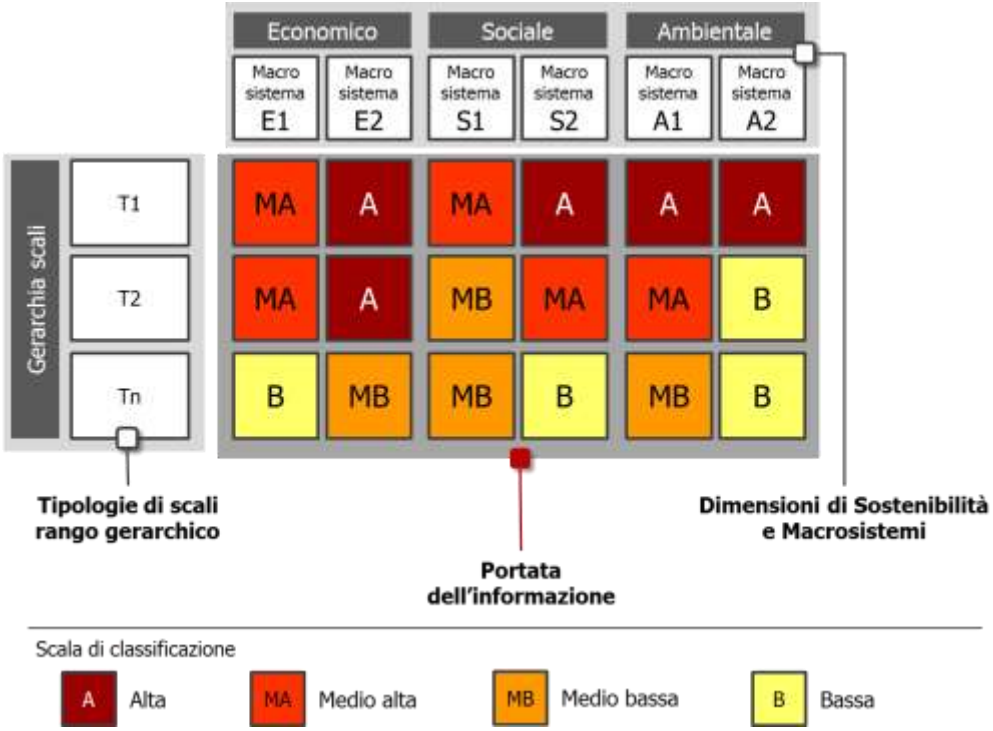


Figura 2-5 Matrice di definizione della portata dell'informazione per il livello strategico: esemplificazione

Gli esiti ai quali ha condotto l'applicazione della metodologia qui descritta sono documentati al successivo paragrafo 5.2.

2.3.3.3 Metodologia per la determinazione della portata delle informazioni nel livello operativo

Per quanto attiene alla definizione della metodologia per la determinazione della portata dell'informazione nel caso del livello operativo, detta attività si è articolata in due fasi distinte:

1. Fase teorica, finalizzata alla definizione dell'impianto metodologico attraverso il quale definire la portata delle informazioni;
2. Fase applicativa, volta alla concreta definizione, per tutti gli scali aeroportuali interessati dalle azioni operative della proposta di Piano, della portata delle informazioni.

La metodologia di definizione della portata delle informazioni si fonda su di una **matrice coassiale** nella quale sono posti in correlazione i Sistemi ambientali ed i fattori sui quali si riflettono gli effetti delle azioni di Piano, così come prima identificati (cfr. par. 2.3.2.4), le Azioni operative, nonché le tipologie di intervento attraverso le quali si attuano dette Azioni, in base alle indicazioni della proposta di PNA.
Il grado di approfondimento (portata) delle informazioni da assicurare nel Rapporto Ambientale è stato ottenuto come funzione della rilevanza dell'effetto atteso, a sua volta derivante sia dalla sensibilità che il sistema ambientale interessato presenta rispetto alla tipologia di azione considerata, sia dalla tipologia di intervento attraverso la quale si esplica l'Azione di Piano (cfr. Figura 2-6).

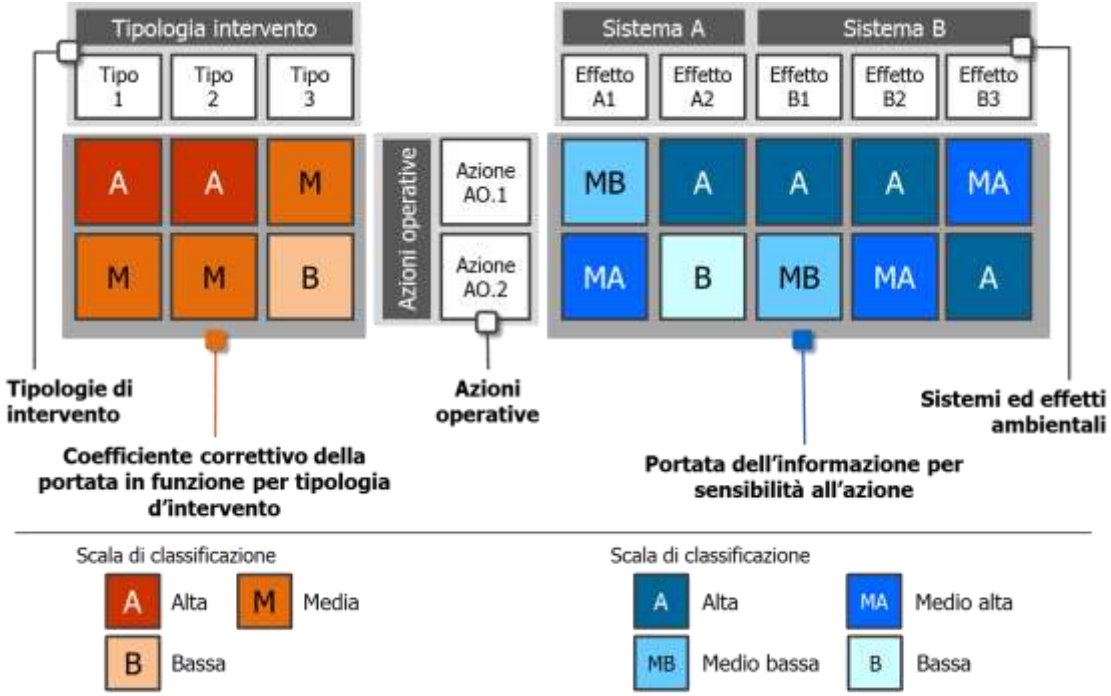


Figura 2-6 Matrice coassiale di definizione della portata dell'informazione per il livello operativo: esemplificazione

Appare difatti evidente come, per uno stesso fattore interessato, la rilevanza dell'effetto atteso, e con essa la portata della informazione da includere nel Rapporto ambientale, vari in funzione della tipologia di intervento, ossia se si tratti di un intervento di realizzazione, potenziamento o riqualifica. Esemplificando, nel caso degli effetti sulla occupazione di suolo determinati dalla azione "interventi sul sottosistema delle piste"[8], la rilevanza sarà significativamente maggiore nel caso della tipologia di intervento "realizzazione" di una nuova pista di volo, rispetto a quella che si può determinare per le tipologie "potenziamento" (ad esempio una estensione della lunghezza pista) o "riqualifica". Nel primo caso, l'azione di progetto si sostanzia in una nuova occupazione di suolo, mentre, all'opposto, in quello della riqualifica, detto effetto non si determina affatto.
Al fine di esplicitare tale aspetto è stato introdotto un fattore correttivo, atto per l'appunto a dare conto di come, ai fini della rilevanza dell'effetto dell'Azione di Piano, incida la tipologia di intervento attraverso la quale si esplica detta azione.

In ragione di tale definizione metodologica del concetto di rilevanza dell'effetto atteso, nella seguente illustrazione si è distinto tra "portata per sensibilità all'azione" e "fattore correttivo della portata per tipologia di intervento", e "portata complessiva dell'informazione" quale risultante delle due voci precedenti.

Per quanto attiene alla determinazione della portata in funzione della sensibilità che, a prescindere dalla tipologia di intervento, il sistema ambientale presenta rispetto alla azione di Piano considerata, in questo caso, l'entità dell'effetto atteso e la relativa portata delle informazioni sono state espresse attraverso una scala qualitativa articolata in quattro livelli (alto, medio-alto, medio-basso, basso).

[8] Cfr. par. 4.3.2, Azione Operativa AO.1

Relativamente al fattore correttivo della portata, il valore è stato stimato attraverso una scala qualitativa articolata in tre livelli (alto, medio, basso), rappresentativi della rilevanza della tipologia di intervento riferita a ciascuna delle Azioni di Piano. Il valore associato alle tre tipologie di intervento non è stato difatti determinato univocamente per tutte le tipologie di Azioni di Piano, considerando ad esempio sempre "alta" la realizzazione e sempre "bassa" la riqualifica, ma riferito a ciascuna di esse.
Ricorrendo ancora una volta ad una esemplificazione, se nel caso della azione operativa "Interventi sul sottosistema delle piste", la rilevanza della tipologia di intervento "realizzazione" è stata considerata "alta", all'opposto in quello della azione "Interventi impianti tecnologici"[9], la rilevanza della medesima tipologia di intervento è stata stimata "bassa".

Nella fase applicativa, come premesso, tale metodologia di lavoro è stata adottata per stimare la portata delle informazioni relativa a tutti gli aeroporti per i quali la proposta di PNA ha previsto delle operazioni operative, ottenendo così una scheda specifica per ogni aeroporto o, per meglio dire, per ogni contesto ambientale di intervento (cfr. Figura 2-7).

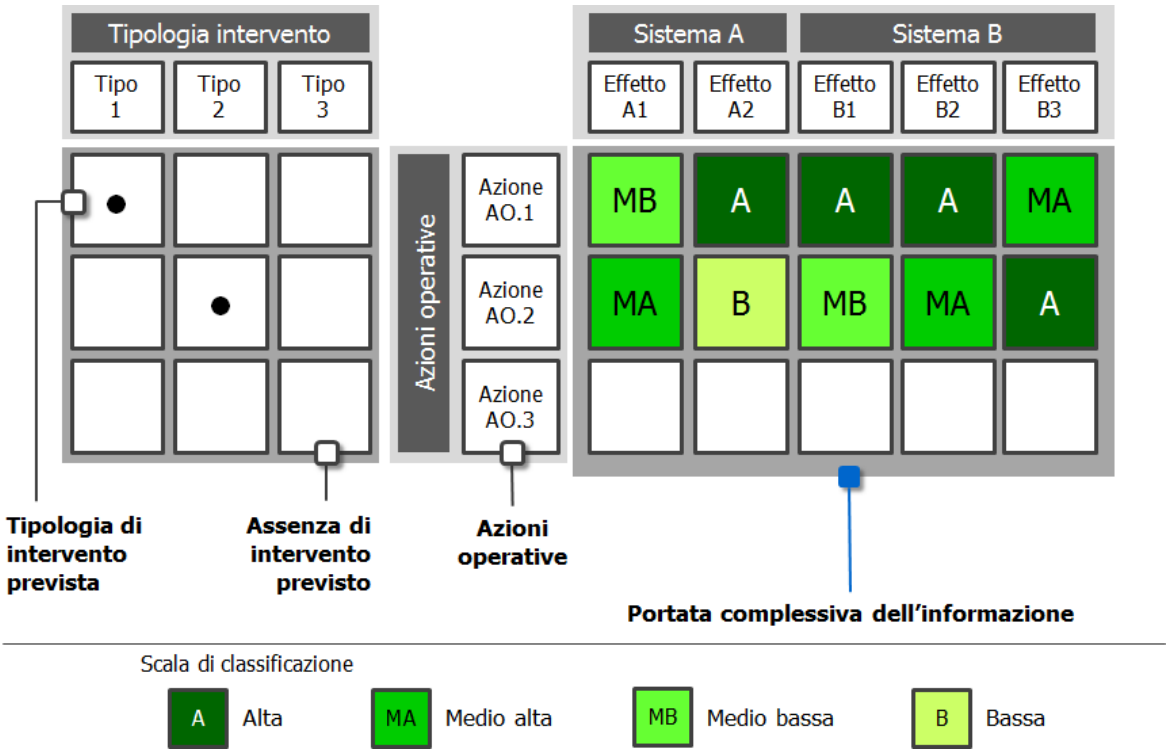


Figura 2-7 Scheda tipo Portata dell'informazione per scalo: esemplificazione

A tale riguardo occorre precisare che, nei casi nei quali per una stessa Azione operativa la proposta di Piano aveva previsto differenti tipologie di intervento, è stata presa in considerazione sempre quella più rilevante.

[9] Cfr. par. 4.3.2, Azione Operativa AO.8

2.3.3.4 Metodologia per la quantificazione dei giudizi qualitativi

Secondo lo schema di processo premesso, una volta determinata la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale per il livello strategico e per quello operativo, l'altra finalità attribuita alla fase C del presente rapporto è risieduta nella costruzione di una classifica degli scali per portata totale delle informazioni.
Tale scelta, come premesso, muove dal convincimento della necessità, ai fini della maggiore efficacia dello stesso Rapporto ambientale, di dover modulare il grado di approfondimento delle analisi per la valutazione ambientale della proposta di Piano, in ragione della rilevanza delle azioni e dello scalo al quale sono riferite. Il recepimento di detta esigenza ha condotto alla definizione delle metodologie di determinazione della portata delle informazioni, distinti per i due livelli gerarchici strategico ed operativo, nei termini prima illustrati e specificatamente alla espressione di tale portata mediante l'espressione di giudizi di tipo qualitativo.
A fronte di ciò, l'ultimo passaggio necessario alla costruzione di detta classifica è rappresentato dalla espressione dei succitati giudizi qualitativi in termini quantitativi.
Allo scopo è venuto in soccorso un metodo di lavoro messo a punto negli anni '70 del secolo scorso da Thomas L. Saaty; lo studio sviluppato dallo scienziato americano ha messo in luce la possibilità di razionalizzare, mediante un processo matematico, la formulazione di giudizi di valore espressi fra più parametri, laddove fossero correlabili a due a due.

Sinteticamente il metodo si può riassumere come segue.
E' chiesto ad un gruppo di esperti di esprimere il loro giudizio relativo tra due o più elementi in confronto, attribuendo un punteggio compreso tra 1 e 9: esprimendo 1 si dà conto dell'identicità dei due parametri, mentre il valore 9 equivale al riconoscimento della massima differenza presente nel gruppo di parametri che si vanno a confrontare. Fatto ciò, si costruisce una matrice matematica tra i valori, avente la caratteristica di essere simmetrica e di avere sulla diagonale principale un vettore unitario (identità del confronto). La soluzione di detta matrice consente di restituire un vettore, chiamato autovettore, che indica il valore relativo dei singoli parametri, la cui normalizzazione rispetto al valore massimo consente di costruire una funzione di valore che dà conto in modo matematico del giudizio espresso dagli esperti ai singoli parametri o meglio dell'importanza relativa stimata dei parametri stessi.
Il parametro con valore 1 sarà il più importante, quello con valore tendente a 0 il meno significativo.

Tale metodologia è dunque stata adottata al fine di passare dalle scale qualitative, attraverso le quali è stato espresso il coefficiente correttivo in funzione della tipologia d'intervento e la portata delle informazioni in funzione della sensibilità, a valori numerici, omogeneizzati e normalizzati.
In primo luogo, è stata ricercata la funzione di valore per il parametro "tipologia di azione", ove il confronto è stato sviluppato tra i tre livelli di giudizio con i quali è stata espressa la rilevanza delle tre tipologie considerate (realizzazione, potenziamento, riqualifica).
Analogamente si è proceduto per la "portata per sensibilità all'azione", ponendo a confronto i quattro livelli nei quali è stata articolata la relativa scala di classificazione (Alto, Medio-alto, Medio-basso, Basso).

I valori così ottenuti sono stati inseriti nelle matrici coassiali relative agli scali oggetto di azioni di Piano, ottenendo il valore numerico normalizzato delle singole "portate complessive dell'informazione" attraverso il prodotto tra il valore del coefficiente correttivo e quello della portata in funzione della sensibilità.
Il valore della "portata totale dell'informazione", espressione cioè delle "portate complessive" relative a tutte le azioni di Piano ed a tutti i fattori interessati dagli effetti determinati da dette azioni, è stato quindi calcolato come somma.
È stata così determinata una serie di valori i quali sono stati articolati in 5 livelli, da "alto" a "molto basso".

2.3.4 Fase D – Metodologia di lavoro per il Rapporto Ambientale

La finalità della fase D risiede nel prefigurare la struttura del Rapporto ambientale e nel fornire alcuni suggerimenti in merito alle diverse scelte metodologiche attraverso le quali in detto rapporto potrà essere condotta l'analisi degli effetti determinati dal Piano, tematica che, come noto, ne costituisce l'elemento centrale.
In questa prospettiva, a partire dall'analisi del dettato normativo (Dlgs. 152/2006 e smi – art. 13 ed Allegato VI) nella fase in parola sono stati dapprima individuati i temi centrali che dovranno costituire il Rapporto ambientale e, successivamente, per ognuno di essi sono stati puntualizzati i contenuti e le modalità di trattazione.
Come premesso, particolare attenzione è stata dedicata al tema dell'analisi degli effetti della proposta di Piano, suggerendo un approccio metodologico il cui cardine concettuale è costituito dalla verifica del rapporto tra "richiesta ed offerta di ambiente", assunto quale strumento mediante il quale verificare la sostenibilità di una iniziativa di trasformazione, sia essa a carattere territoriale o infrastrutturale.
I seguenti capitoli del presente documento ricalcano l'impostazione fino ad ora descritta.

3 FASE A – L'ATTIVITÀ PIANIFICATORIA IN ATTO ED I SUOI PRESUPPOSTI

3.1 Gli elementi di cornice

3.1.1 Le disposizioni ed indirizzi di livello comunitario

3.1.1.1 La rete TEN-T adottata dalla Commissione europea nel Dicembre 2013

Secondo quanto disposto dall'articolo 698 del Codice della navigazione aerea, al quale la proposta di PNA si richiama, dispone che «gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale [sono individuati] tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN».
Chiarito il ruolo svolto dalla rete trans europea dei trasporti all'interno della proposta di Piano, per quanto attiene a detta rete, la sua revisione, atta a delineare la nuova struttura del *network* e i relativi finanziamenti per il periodo 2014 - 2020, è stata adottata dalla Commissione europea nel Dicembre 2013 (Regulation (EU) N.1316/2013 e 1315/2013 del 20/12/2013).
La rete TEN-T identifica due livelli:

- una *Core network* (rete centrale) che dovrà essere pienamente operativa e completa entro il 2030. Tale rete favorirà i collegamenti e i nodi più importanti della TEN-T e fungerà da struttura portante dei trasporti nel mercato unico;
- una *Comprehensive network* (rete globale) che ricomprende la core network, pienamente operativa e completa entro il 2050. La *comprehensive network* garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni e sarà finanziata principalmente dagli Stati membri.

Anche gli aeroporti degli Stati membri sono stati classificati in *core airports*, in quanto servono conurbazioni urbane classificate come *core node*, e *comprehensive airports*.

Per quanto riguarda l'Italia, nei nuovi orientamenti sulle rete TEN-T risultano inseriti:

- Nella "Core Network" i seguenti n. 11 aeroporti: Bergamo Orio al Serio, Bologna, Cagliari, Genova, Milano linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia;
- Nella "Comprehensive Network" i seguenti n. 22 aeroporti: Alghero, Ancona, Bari, Bolzano, Brescia, Brindisi, Catania-Comiso emergency runway, Firenze, Foggia, Forlì, Lamezia Terme, Lampedusa, Olbia, Pantelleria, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Trieste e Verona.



Figura 3-1. TEN-T. *Comprehensive network*: ferrovie ed aeroporti. *Core network*: ferrovie (passeggeri) ed aeroporti (fonte: "TEN-T Core Network Corridors – Annex I – Vol.19/33)



Figura 3-2. *Comprehensive & Core network*: strade, porti, stazioni ferroviarie ed aeroporti (fonte: "TEN-T Core Network Corridors – Annex I – Vol.19/33)

3.1.1.2 Gli ulteriori riferimenti europei per la gestione del traffico

La proposta di Piano tiene in considerazione, inoltre, i seguenti riferimenti europei:

- Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 28 marzo 2011
- Comunicazione "La politica aeroportuale nell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile", del 1° dicembre 2011, COM (2011) 823
- Pacchetto aeroporti concernente la proposta di Regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie, per i servizi di assistenza a terra e per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione europea del 1.12.2011
- Risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE

Inoltre, la proposta di PNA considera l'iniziativa Cielo Unico Europeo (Single European Sky – SES), lanciata dall'Unione europea nel 2004, la quale, al fine di mettere in condizione gli aeroporti di soddisfare la crescente domanda di trasporto aereo in Europa, prevede una serie di azioni relative al controllo dello spazio aereo, alla sicurezza, all'innovazione tecnologica in materia di gestione del traffico aereo e della capacità a terra.
Nello specifico gli obiettivi da perseguire sono:

- Rafforzare il livello di sicurezza del traffico aereo;
- Contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo;
- Migliorare l'efficienza globale del sistema di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.

L'impegno per la realizzazione di questi obiettivi è stato inoltre potenziato con la formulazione di obiettivi ambiziosi da conseguire entro il 2020, quali un incremento di capacità, un miglioramento della sicurezza, una riduzione del 10% dell'impatto ambientale dei voli e una riduzione pari ad almeno il 50% del costo dei servizi di gestione del traffico aereo per gli utenti dello spazio aereo.

3.1.2 Lo studio della rete aeroportuale nazionale del Settembre 2010

Come introdotto nel paragrafo precedente, gli elementi conoscitivi alla base del processo di pianificazione sono stati sviluppati in un apposito studio della rete aeroportuale nazionale, i cui esiti sono riportati nel documento *"Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio"* predisposto da ENAC nel 2010 (di seguito Studio ENAC).
Lo Studio ENAC ha condotto un'analisi delle condizioni di fatto degli aeroporti e più in generale del sistema aeroportuale italiano ed ha ricostruito le dinamiche previsionali del trasporto aereo a livello internazionale, nazionale, per macro-bacini, intesi come aree geografiche di riferimento che rappresentano i territori di influenza degli scali e per singolo scalo. Per ciascuno di essi sono state

verificate le capacità attuali e prospettiche in relazione alle potenzialità espresse dal territorio ed ai traffici attesi, verificandone la coerenza con le previsioni dei relativi Piani di Sviluppo dei singoli scali, con i livelli di accessibilità e le connessioni con le altre modalità di trasporto, nonché con le potenzialità legate alla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali programmati relativi alle principali reti stradali e ferroviarie.

Il quadro informativo è stato funzionale alla determinazione delle potenzialità di sviluppo di ciascun aeroporto, intese come capacità di rispondere efficacemente allo sviluppo del traffico atteso in termini di capacità delle infrastrutture, adeguato grado di accessibilità, accettabili livelli di servizio e compatibilità ambientale.

Tali potenzialità di sviluppo sono state determinate quindi attraverso «la lettura incrociata tra stato attuale delle infrastrutture e domanda di traffico, da cui sono emerse le esigenze con cui si dovrà misurare la capacità del sistema aeroportuale e quindi dall'interazione fra quelle variabili che sono oggettivamente alla base dello sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale»[10].

Sulla base degli obiettivi e della logica di lavoro sintetizzata, lo Studio ENAC ha delineato i quattro seguenti quadri:

- quadro a valenza conoscitiva concernente l'analisi dei macrobacini e le condizioni attuali degli aeroporti, concretizzatosi nel documento "Atlante degli aeroporti italiani";
- quadro a carattere conoscitivo riguardante il sistema normativo di pianificazione e programmazione europeo e nazionale;
- quadro previsionale relativo alla stima dello sviluppo del trasporto aereo di medio–lungo termine;
- quadro a valenza programmatica concernente le strategie di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale.

I contenuti di ciascuno dei predetti quadri possono essere così sinteticamente riportati (cfr. Tabella 3-1).

[10] Studio ENAC, "Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo", Parte Seconda cap. 2 pag. 290

Quadro	*Contenuti*
Conoscitivo territoriale ed infrastrutturale	• analisi dei macrobacini (scala macro-urbanistica) con riferimento agli aspetti demografici e socio-economici, ed all'assetto infrastrutturale esistente e programmatico relativo alle altre modalità di trasporto • analisi territoriale degli scali (scala micro-urbanistica) con riferimento alle relazioni intercorrenti con i fattori di vincolo e condizionamento al loro sviluppo, distinti in fattori ambientali (corsi d'acqua; aree di pregio ambientale, quali SIC e ZPS; aree soggette a vincolo paesaggistico ed idrogeologico), antropici (aree urbanizzate, aree soggette a vincolo archeologico, aree soggette a vincolo di inedificabilità) ed infrastrutturali (rete viaria e ferroviaria), con conseguente indicazione della direttrice di possibile espansione aeroportuale • analisi di accessibilità terrestre degli scali con la definizione del bacino di utenza (quantificazione della popolazione e degli addetti per fasce temporali) sulla base delle isocrone su gomma e su ferro • analisi della dotazione infrastrutturale degli scali con riferimento al sistema air side ed ai terminal passeggeri • analisi della dinamica dei flussi di traffico commerciale nel periodo 2000 – 2008, distinta per passeggeri, movimenti e cargo, per tipologia di traffico (linea, charter, aerotaxi e generale; nazionale ed internazionale), nonché con l'indicazione del numero medio di passeggeri/movimento per tipologia di traffico e delle principali origini/destinazioni
Conoscitivo normativo	• inquadramento nel sistema normativo di livello comunitario e nazionale in materia di trasporto aereo • inquadramento nella pianificazione e programmazione di livello comunitario, nazionale e regionale in materia di aeroporti, con riferimento anche a quella economica • inquadramento nel sistema infrastrutturale di livello comunitario, con particolare riferimento alla rete TEN-T, ed in quello di livello nazionale, con indicazione degli interventi infrastrutturali in corso e programmati • Analisi degli aspetti gestionali del sistema aeroportuale nazionale con riferimento allo stato delle concessioni, alla composizione azionaria delle Società di gestione aeroportuale, alle attività di pianificazione e programmazione da queste espresse ed alle relative condizioni economiche e finanziarie
Previsionale	• analisi del traffico aereo nel periodo 2000 – 2008 a livello nazionale • analisi dello scenario macroeconomico internazionale con individuazione dell'andamento delle variabili che contribuiscono a sostenere o a deprimere la domanda di trasporto aereo • analisi delle caratteristiche del mercato del trasporto aereo con riferimento all'andamento del traffico passeggeri e merci a livello internazionale ed europeo, alle strategie dei vettori, agli aspetti specifici di competitività del trasporto aereo ed al rapporto di concorrenzialità e l'intermodalità Treno-Aereo, al fenomeno

Quadro	*Contenuti*
	dello sviluppo del traffico low cost, nonché all'evoluzione dell'industria aeronautica • sviluppo delle previsioni di traffico a livello nazionale, agli orizzonti 2020, 2025 e 2030, con dettaglio per singola regione, sia per quello passeggeri che cargo
Programmatico	• analisi dei punti di forza e criticità del sistema aeroportuale italiano • valutazione della valenza strategica degli scali del sistema italiano • definizione delle strategie di intervento per ciascun macrobacino • individuazione degli indirizzi di sviluppo per gli aeroporti strategici • individuazione degli interventi prioritari negli aeroporti strategici

Tabella 3-1 Studio ENAC: quadro contenutistico

Operativamente, tale articolazione si è concretizzata nella redazione di due distinti documenti, intitolati "Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo" ed "Atlante degli aeroporti italiani".
Il primo documento a sua volta si articola in due parti, dedicate allo Stato del sistema aeroportuale nazionale e scenari di sviluppo, per la Parte Prima, ed alle Linee di indirizzo strategico per lo sviluppo della rete aeroportuale nazionale, per la Parte Seconda.
Tali documenti sono quindi confluiti in tre volumi dei quali il primo è dedicato al documento "Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo", mentre i restanti due all'Atlante.

3.1.3 Indicazione degli aeroporti di interesse nazionale

Si precisa che, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale avviene mediante l'emanazione di un Decreto del Presidente della Repubblica, che al momento, è in fase di perfezionamento.
L'individuazione di cui sopra, secondo quanto disposto dal citato articolo, è stata condivisa mediante l'approvazione dell'elenco di detti aeroporti nell'ambito della Conferenza Stato- Regioni presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che si è completata il 19 Febbraio 2015.
A tale riguardo, si evidenzia che quanto riportato nel seguito del presente rapporto in merito alle scelte della proposta di Piano tiene conto di quanto sopra detto relativamente all'iter procedurale di definizione di detta lista e di quanto riportato nel Piano stesso.

3.1.4 Il traffico aereo in Italia al 2013

Al fine di inquadrare nei termini più ampi la proposta di PNA, nell'economia del presente RPA è sembrato opportuno dare brevemente conto dello stato del traffico aereo in Italia al 2013.
Il traffico passeggeri registrato per l'anno 2013 negli aeroporti italiani è di quasi 145 mln di passeggeri; oltre il 50% di questi ha riguardato gli scali del Lazio e della Lombardia, seguite dal Veneto e dalla Sicilia, con circa il 9% del traffico totale ciascuna. Tutte le altre regioni hanno ospitato un traffico uguale o inferiore al 5% del totale.

Regione	Pax	Regione	Pax
Lazio	40,6	**Toscana**	6,5
Lombardia	35,7	**Puglia**	5,6
Sicilia	12,9	**Campania**	5,4
Veneto	13,2	**Piemonte**	3,5
Emilia Romagna	6,9	**Liguria**	1,3
Sardegna	7,1	**Calabria**	2,8
		Altro	2
		Tot	***143,5***

Tabella 3-2 Traffico pax attuale per Regione

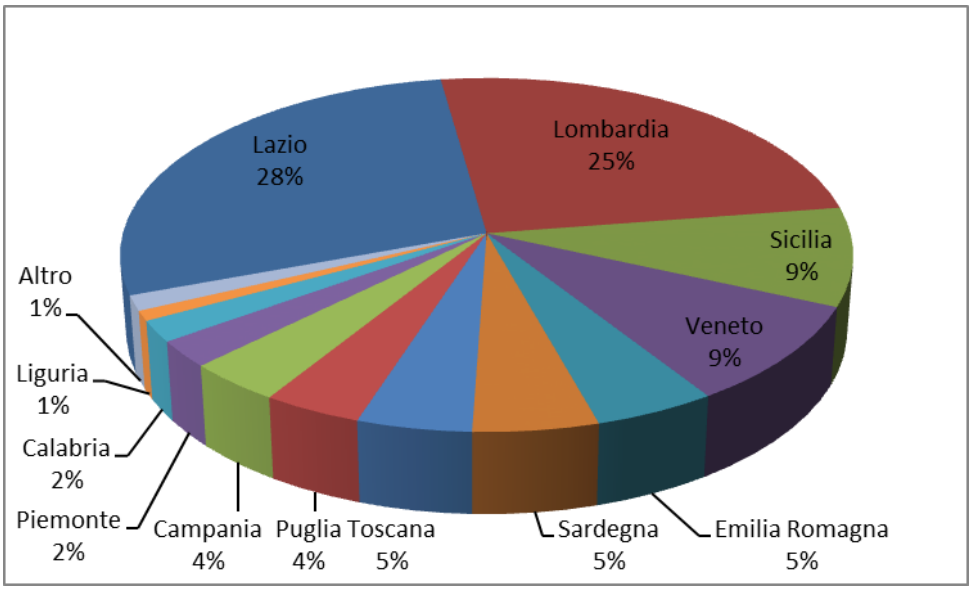


Figura 3-3 Ripartizione percentuale del traffico pax attuale per Regione

Di seguito (cfr. Tabella 3-3) sono indicati i volumi di traffico che caratterizzano la rete aeroportuale allo stato attuale.

N.	**Scalo**	**Traffico attuale (2013)** *(fonte: ENAC)*
1	Alghero	1,5
2	Ancona	0,5
3	Bari	3,6
4	Bergamo	8,9
5	Bologna	6,1
6	Brescia	0,0
7	Brindisi	2,0
8	Cagliari	3,6
9	Catania	6,3
10	Comiso	0,1
11	Crotone	0

N.	Scalo	Traffico attuale (2013) *(fonte: ENAC)*
12	Cuneo	0,3
13	Firenze	2,0
14	Genova	1,3
15	Lamezia Terme	2,2
16	Lampedusa	0,2
17	Milano - Linate	9
18	Milano - Malpensa	17,8
19	Napoli Capodichino	5,4
20	Olbia	2,0
21	Palermo	4,3
22	Pantelleria	0,1
23	Parma	0,2
24	Perugia	0,2
25	Pescara	0,5
26	Pisa	4,5
27	Reggio Calabria	0,6
28	Rimini	0,6
29	Roma Ciampino	4,7
30	Roma Fiumicino	35,9
31	Salerno	0
32	Taranto	0
33	Torino	3,2
34	Trapani	1,9
35	Treviso	2,2
36	Trieste	0,8
37	Venezia	8,3
38	Verona	2,7
	TOTALE	**143,5**

Tabella 3-3 Traffico aereo in mln di passeggeri allo scenario attuale

Se si analizza l'attuale ripartizione dei traffici sugli scali, si nota che circa il 60% de traffico è svolto in pochi poli aeroportuali. Infatti nei sistemi afferenti agli scali del Lazio sono movimentati 42,5 milioni di passeggeri l'anno, corrispondenti al 29% del traffico totale, seguiti dagli aeroporti dell'area milanese con 36,8 milioni di passeggeri l'anno, corrispondenti al 25% del traffico complessivo, che con i circa 10 milioni degli scali di pertinenza dell'area veneta giungono al 60% totale del traffico nazionale (cfr Figura 3-4 e Figura 3-5).

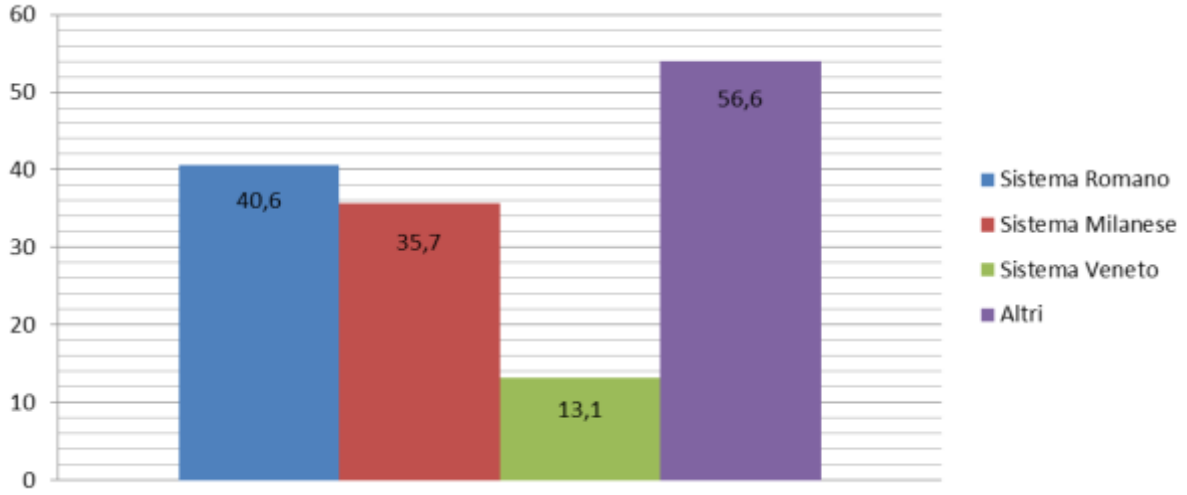


Figura 3-4 Traffico attuale nei sistemi maggiormente interessati dalla domanda di traffico rispetto agli altri scali

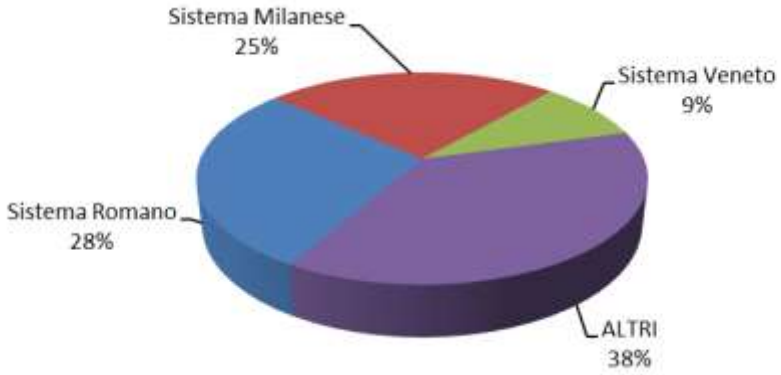


Figura 3-5 Traffico attuale ripartizione percentuale

Per quanto riguarda il trasporto cargo in Italia, sebbene questo rappresenti una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%), riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 40% del valore totale delle merci trasportate.
In Italia, il traffico cargo continua ad essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%), dove viene smistato circa l'84% del totale delle merci via aerea.
Il traffico è sostanzialmente concentrato per il 76% in tre aeroporti principali: Milano Malpensa (47%), Roma Fiumicino (16%) e Bergamo Orio al Serio (13%).
Tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 6% del totale.

Il 63% delle merci trasportate ha destinazione extra UE, (31% Asia; 18% Nord America; 8% Middle Est) il 32% invece è destinato ai mercati europei, mentre solo il 5% é destinato al mercato nazionale. Malpensa è il principale aeroporto per i traffici extra Ue, seguito da Roma Fiumicino, mentre lo scalo di Bergamo è al primo posto per le relazioni intra UE. Il traffico nazionale è concentrato principalmente sullo scalo di Bergamo Orio al Serio e Roma Fiumicino, seguiti da Malpensa, a vocazione più internazionale, Pisa e Catania.

Il traffico cargo complessivo, che ha come origine e destinazione l'Italia, è pari al 25% per l'import e al 75% per l'export, diversamente distribuito nei bacini. Infatti, ad un netto sbilanciamento verso l'export dell'Italia Nord-occidentale (70%), si contrappone il Nord-Est con un flusso predominante in entrata.

Di seguito sono indicati i volumi di traffico cargo in Italia per scalo e tipologia di traffico.

N.	Scalo	Merci (tonn)	%
1	Milano Malpensa	430.343	47,42
2	Roma Fiumicino	141.911	15,64
3	Bergamo	116.112	12,79
4	Venezia	45.662	5,03
5	Bologna	44.149	4,87
6	Brescia	39.915	4,40
7	Milano Linate	19.614	2,16
8	Roma Ciampino	16.436	1,81
9	Torino	9.689	1,07
10	Napoli	7.514	0,83
TOTALE		871.346	96,02
TOTALE ITALIA		907.484	100

Tabella 3-4 Distribuzione del traffico merci negli scali italiani (Font: Assoaeroporti)

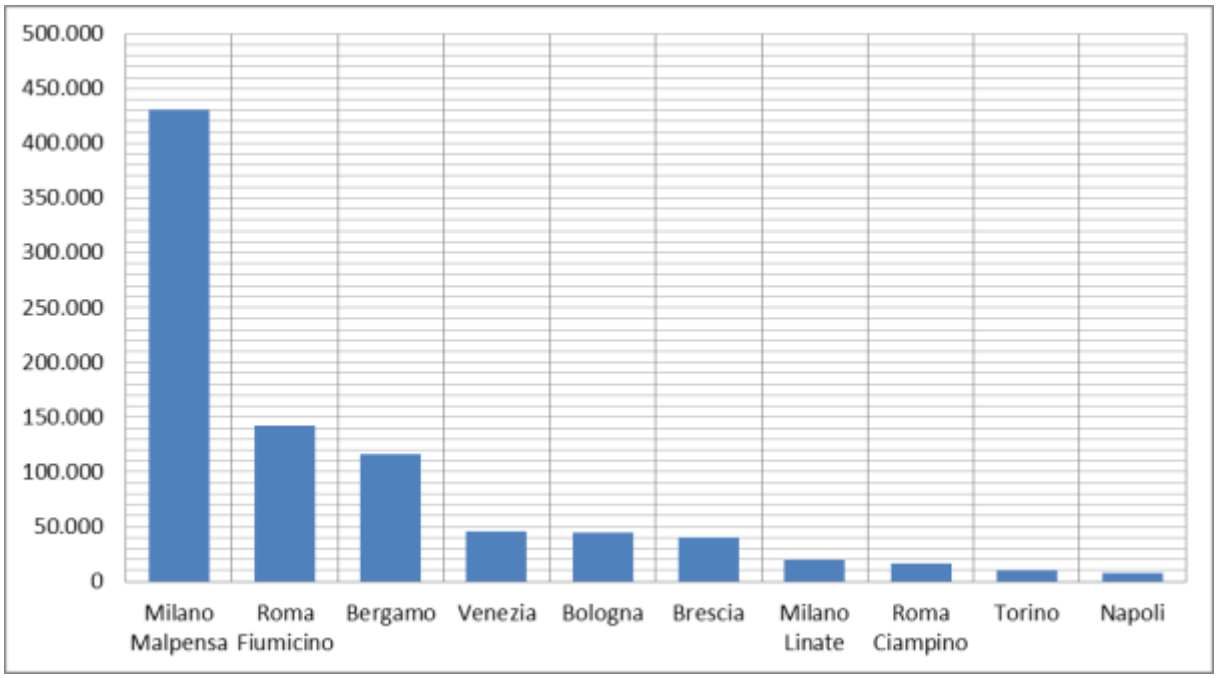


Figura 3-6 Traffico cargo attuale. Distribuzione delle tipologie di traffico per scalo.

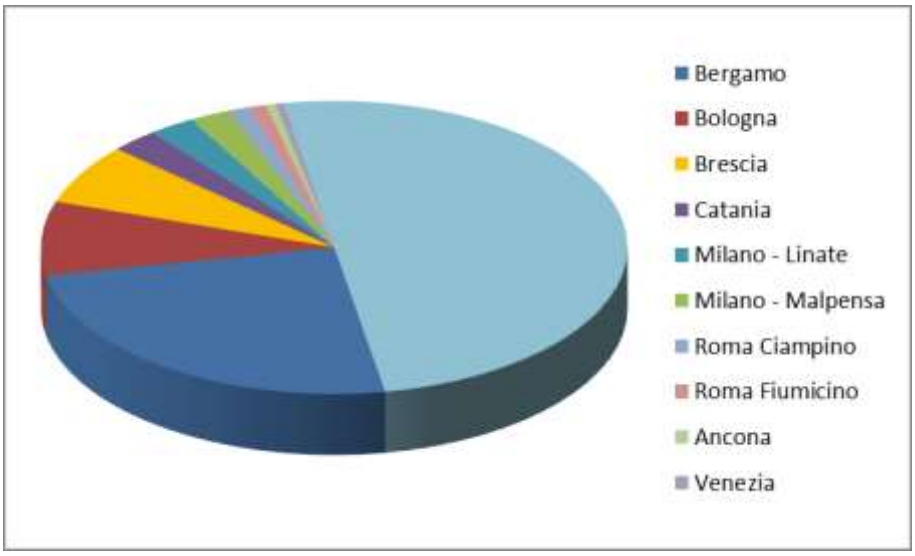


Figura 3-7 Traffico cargo attuale. Ripartizione per scali

3.2 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale

3.2.1 La peculiarità del caso in specie

Nella definizione di un Piano sono da includere anche gli obiettivi di sostenibilità ambientale ed occorre determinare le azioni da intraprendere per dar seguito agli obiettivi posti per rendere le azioni realmente sostenibili dal punto di vista ambientale.

ENAC, in qualità di autorità di regolazione del settore aereo, sta lavorando 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, per cui ha messo in atto un processo di definizione di una specifica *policy,* con l'obiettivo – perché no – di poter contare su aeroporti ad impatto zero, ovvero autosufficienti in termini almeno di energia, consumi idrici e produzione di rifiuti.

Nei paragrafi che seguono si riportano dei brevi cenni dei principi in fase di implementazione da parte di ENAC che si è posta l'obiettivo di completare nei prossimi mesi la definizione della Policy ed ha indicato un chiaro programma alle società di gestione per adeguare gli impianti aeroportuali e le proprie azioni di progettazione.

3.2.2 La Policy Enac per la sostenibilità ambientale degli aeroporti

3.2.2.1 Le azioni in atto

ENAC ha da tempo intrapreso iniziative volte all'introduzione degli aspetti ambientali nell'approccio culturale ed operativo ai temi inerenti lo sviluppo aeroportuale con lo scopo di promuovere e ottenere aeroporti ecosostenibili.

All'interno di dette iniziative si colloca il Patto per l'Ambiente, stipulato nel 2009 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il MATTM ed ENAC.

Il Patto si articola su due linee di intervento: la prima riguarda la sperimentazione di sistemi innovativi di produzione di energia da fonti rinnovabili; la seconda è invece finalizzata all'elaborazione di Linee Guida per la realizzazione di infrastrutture ed impianti ambientalmente compatibili.

All'interno del contesto descritto si colloca la predisposizione delle "Policy per la sostenibilità ambientale degli aeroporti" (in seguito "Policy").
Allo stato attuale le Policy sono all'attenzione del Tavolo Tecnico costituito dal MATTM, il Ministero dello Sviluppo Economico, ENAV, Aeronautica Militare, Assaeroporti, IBAR, Assaereo, Aeroporti di Puglia.

3.2.2.2 Scopo e struttura della Policy

Il fine delle Policy è quello di promuovere programmi di compatibilità ambientale che comprendano il rispetto delle indicazioni fornite dalle Direttive europee e l'utilizzo di materiali innovativi per qualificare l'aeroporto quale infrastruttura di eccellenza nel campo della sostenibilità ambientale.
La Policy ha come obiettivo principale la definizione dei fondamenti generali di progettazione e gestione sostenibile per le strutture aeroportuali.
Il documento di Policy è organizzato in 5 sezioni, che rispettivamente si riferiscono a:

- Quadro normativo di riferimento
- Campo di applicazione (aeroporti aperti al traffico commerciale che costituiscono la rete aeroportuale nazionale)
- Buone pratiche in ambito aeroportuale
- Obiettivi
- Policy di attuazione

Fondamentalmente la Policy predisposta da ENAC è articolata nella previsione di azioni differenziate per la realizzazione delle opere e per l'efficientamento energetico delle strutture, ed è volto al conseguimento dell'obiettivo posto dall'Unione Europea di ridurre le emissioni di gas serra nel settore trasporti del 20% rispetto al 2008.
Per quanto concerne la realizzazione delle opere, dovendo ogni aeroporto individuare il proprio iter evolutivo in ragione sia dell'esistente, sia delle esigenze di sviluppo, sia del contesto territoriale, ENAC ha deciso di rendere disponibile una raccolta di buone pratiche che costituiscono un riferimento rispetto al quale ciascun gestore potrà individuare le proprie soluzioni. La raccolta non ha la finalità di essere esaustiva, ma quella di fornire un'indicazione delle buone pratiche attualmente impiegate con particolare attenzione agli aspetti di applicabilità e riproducibilità.
Per quanto riguarda l'efficientamento energetico delle strutture le Policy prevedono 3 diversi percorsi per:

- infrastrutture esistenti
- nuove opere
- piani di sviluppo

Nei casi di infrastrutture esistenti le società di gestione hanno l'obbligo di effettuare uno screening attraverso un'attività di audit sull'efficienza energetica mediante l'utilizzo di specifici indicatori di sostenibilità e definire, conseguentemente, una propria politica ambientale.
Per le nuove opere, gli interventi di potenziamento e/o modifica dell'esistente, tutti i progetti dovranno essere corredati da elementi da cui evincere l'incremento apportato dalla singola realizzazione al raggiungimento dell'obiettivo.

I Piani sviluppo successivi all'emanazione delle Policy dovranno comprendere tutte le tematiche ambientali che interessano l'aeroporto.

3.3 L'ambito tematico oggetto della proposta di Piano

L'ambito tematico oggetto della proposta di PNA, ossia quello rispetto al quale questa indirizza la sua azione pianificatoria, è costituito dalla «offerta trasportistica nazionale nel settore aereo».
Tale definizione, riportata sin nel Sommario della proposta di PNA, contiene due espressioni essenziali alla sua corretta contestualizzazione, rispetto ai quali si ritiene utile fornire alcune puntualizzazioni; dette espressioni sono le seguenti:

- Offerta trasportistica nel settore aereo
- Nazionale

Con riferimento alla prima espressione, ossia «offerta trasportistica nel settore aereo», questa individua chiaramente e senza alcuna ombra di dubbio l'ambito tematico della proposta di PNA, ossia quello che potremmo altresì definire il suo oggetto di lavoro, indicandolo nella rete aeroportuale, cioè nella dotazione infrastrutturale che costituisce il supporto del trasporto aereo.
In tal senso, la domanda di trasporto aereo o quella relativa ad altri modi di trasporto sono del tutto esclusi dalle competenze della proposta di Piano, e vi rientra soltanto in termini di dato di contesto rispetto al quale questa elabora i propri obiettivi ed azioni.

In altri termini, il PNA è dedicato alla sola pianificazione del come dare risposta alla quota di domanda che afferisce al settore aereo, occupandosi dell'organizzazione complessiva della rete aeroportuale di propria competenza (tale concetto trova chiarimento nel secondo termine contenuto nella definizione in esame) e dell'assetto dei singoli scali in relazione alla diversa entità che detta domanda assumerà a livello di aree territoriali[11].

Per quanto concerne la proposta di PNA, i volumi di traffico attesi corrispondono ad una domanda di mobilità aerea, precedentemente stimata e che peraltro deriva da una pluralità di fattori i quali esulano dalla competenza del Piano stesso, in quanto connessi ai fattori di competitività del trasporto aereo rispetto agli altri modi.
Tali fattori possono essere in breve così sintetizzati:

- Competitività rispetto del trasporto aereo rispetto al parametro tempo
  Con esclusione di alcuni percorsi origine/destinazione in cui la distanza dello spostamento sia inferiore a circa 400 chilometri e per alcune direttrici particolarmente infrastrutturate del territorio nazionale, il vettore aereo risulta maggiormente competitivo in termini di tempi di spostamento, anche considerando quelli delle eventuali rotture di carico dovute ai transfer necessari per completare lo spostamento.
- Competitività del trasporto aereo rispetto al parametro economico

[11] Come illustrato nel seguito, tali aree nelle quali è stato articolato il territorio nazionale, sono rappresentate dai bacini di traffico omogenei

Come noto, il diffondersi del modello low cost ha profondamente mutato la percezione del trasporto aereo che ha così perso la sua originaria alea di modo di trasporto elitario. Tale sua riconcettualizzazione, supportata da una effettiva convenienza economica, ha rappresentato un moltiplicatore della domanda verso sempre più ampi strati della popolazione, generando con ciò un suo rilevante incremento, sia con riferimento alle rotte nazionali che soprattutto rispetto a quelle internazionali.

Se fino all'avvento delle compagnie low cost i vantaggi offerti dal trasporto aereo in termini di ridotta tempistica e di maggior comfort di viaggio erano vanificati dal suo alto costo, la accessibilità economica da dette compagnie determinata ha reso tale modo di trasporto pressoché l'unica opzione esistente soprattutto nel caso di spostamenti internazionali.

Tale affermazione trova immediato riscontro nella variazione del rapporto intercorrente tra traffico nazionale ed internazionale negli ultimi 10 anni.

Detto raffronto mostra, oltre ad un evidente incremento generale di oltre il 60% dei passeggeri, una sempre più marcata presenza di traffico internazionale rispetto a quello nazionale; se nel 2000 il traffico internazionale era superiore a quello nazionale per il solo 2%, al 2011 il rapporto è salito al 33%, evidenziando un maggiore utilizzo del vettore aereo da parte di passeggeri da/per paesi esteri (cfr. Tabella 3-5).

ANNO	Nazionali	%	Internazionali	%	Transito	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale		TOTALE
2011	63.415.448	0,43	84.290.016	0,57	767.157	0,01	148.472.644	1,00	308.717	0,002	148.781.361
2000	45.120.882	0,49	46.124.080	0,50	1.005.236	0,01	92.250.198	1,00	191.421	0,002	92.441.619
Rapporto	1,41	0,87	1,83	1,14	0,76	0,47	1,61	1,00	1,61	1,00	1,61

Tabella 3-5 Livello di "Internazionalizzazione" del traffico aereo

- Competitività del trasporto aereo rispetto al parametro necessità di infrastrutturazione

  A differenza di quanto accade per le reti ferroviarie o viarie, rispetto alle quali esiste una totale coincidenza tra infrastruttura e direttrice di collegamento assicurata, nel caso del trasporto aereo è possibile affermare che per una data configurazione infrastrutturale sono possibili molteplici connessioni, in quanto queste dipendono dalle modalità di gestione del servizio.

  Le strategie economiche e commerciali dei singoli vettori o accordi tra questi e le società di gestione possono difatti modificare o creare nuove tratte le quali, senza dover necessariamente comportare la trasformazione dell'infrastruttura, ossia degli aeroporti, determinano nuovi collegamenti.

Quanto qui solamente accennato rende evidente come la domanda di trasporto sia 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 la propria missione pianificatoria.

In merito al secondo termine, l'utilizzo della parola "nazionale" associata a quello «offerta trasportistica» non deve essere inteso quale aggettivazione relativa all'ambito geografico, ossia all'Italia e quindi come sinonimo di italiana, quanto invece come espressione facente riferimento al livello gerarchico di competenza, cioè dello Stato.
La proposta di PNA, come più volte ribadito all'interno del documento di Piano, fa riferimento al dettato dell'articolo 698 del Codice della navigazione il quale impone l'individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.
In tal senso occorre distinguere la rete aeroportuale nazionale, ossia quella rientrante nelle competenze esclusive dello Stato, da «gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione», i quali, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera c) del DLgs 85/2010 sono trasferiti a Regioni ed Enti locali.

3.4 Gli elementi essenziali della Proposta di Piano

3.4.1 La natura della proposta di Piano

Un elemento essenziale della proposta di PNA risiede nella sua natura, termine con il quale si è inteso identificare le modalità attraverso le quali uno strumento pianificatorio esplica la propria azione.

A tale riguardo, in termini generali, è possibile distinguere tra due tipologie di Piano, a seconda che la natura sia prescrittiva o prestazionale.
La differenza intercorrente tra le due suddette tipologie è sostanziale, in quanto:

- La prima tipologia di Piani si risolve nella precisa determinazione dell'assetto secondo il quale sarà strutturato l'ambito tematico che costituisce l'oggetto della pianificazione.
  In tal caso, il Piano si configura come strumento rigido ed immodificabile, in quanto tutte le scelte da esso assunte presentano carattere vincolante nei confronti dei soggetti che ne danno attuazione; pertanto, tali soggetti sono unicamente chiamati ad inverare le previsioni di Piano nei termini in cui questo le ha definite.
- La seconda tipologia di Piani, all'opposto, definisce quelle condizioni che regolamentano l'uso, la trasformazione o l'evoluzione dell'ambito tematico pianificato, senza con ciò vincolare le specifiche soluzioni atte a dare attuazione alle scelte di Piano

In sintesi, ricordato che i contenuti di uno strumento di pianificazione sono costituiti da Obiettivi ed Azioni di Piano, a loro volta articolati per livelli gerarchici di importanza, l'elemento distintivo delle due anzidette tipologie pianificatorie risiede nella diversa efficacia che il Piano stesso attribuisce a tali contenuti, e nella conseguente forma con la quale questi sono espressioni.
Procedendo per drastiche semplificazioni è difatti possibile affermare che nei Piani di tipo prescrittivo tutti i relativi contenuti hanno natura vincolante e, quindi, anche le azioni hanno efficacia conformativa nei confronti delle modalità di loro attuazione.

All'opposto, nei Piani di tipo prestazionale, non solo l'efficacia è modulata rispetto a diversi livelli (prescrizioni, direttive, indirizzi), quanto soprattutto le scelte sono espresse sotto forma di "regole prestazionali", ossia di prestazione da soddisfare nell'attuazione del Piano.
Le regole prestazionali non stabiliscono quindi le soluzioni specifiche attraverso le quali dare attuazione al Piano, quanto invece i risultati che dette soluzioni dovranno conseguire.

Stante tale distinzione ed in ragione di quanto illustrato nel successivo capitolo 4 in merito al suo essere stata concepita come strumento volto a definire delle regole organizzative della rete aeroportuale, più che a disegnarne l'organizzazione, la proposta di PNA è inquadrabile nella tipologia di Piani a natura prestazionale.

3.4.2 Il traffico aereo di riferimento

Le previsioni aggiornate di crescita del trasporto aereo a livello europeo indicano un possibile raddoppio del traffico, anche se con uno slittamento al 2035, rispetto al 2030, come in precedenza previsto, per l'insieme dei Paesi dell'Unione.

Per il periodo 2014-2030, si stima per lo scenario italiano una crescita media annua minimo del 3,3% che dovrebbe raggiungere al 2030 un valore in termini assoluti pari a circa 250 milioni.
La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale che è il segmento con maggiore potenzialità di sviluppo. Per il traffico nazionale, segmento in cui l'Italia evidenzia un'alta propensione al volo in virtù della configurazione geografica, per cui il mezzo aereo è la modalità privilegiata di collegamento tra il Nord ed il Sud e tra le isole ed il resto d'Italia, si prevede un contenuto tasso di crescita anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari Alta Velocità.
Per il traffico internazionale si prevede che la maggior crescita dei volumi sarà concentrata nei centri di attrazione economica ed istituzionale dell'Italia (Lazio, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e nelle aree ad alta vocazione turistica; per il traffico nazionale invece la maggior crescita dei volumi si avrà nelle Regioni per cui non potrà esservi la concorrenza di collegamenti ferroviari competitivi, in particolare Sicilia e Sardegna.

Di seguito (cfr. Tabella 3-6) sono indicati i volumi di traffico che caratterizzano la rete aeroportuale allo scenario di riferimento (anno 2030).
Le previsioni potranno avere scostamenti in funzione dell'andamento dell'economia globale e conseguentemente dei flussi turistici; inoltre l'intensità con cui evolveranno i processi di liberalizzazione delle rotte internazionali ed intercontinentali potrà ridurre o amplificare la crescita del traffico internazionale.
Tali effetti non sono solo di carattere quantitativo ma anche qualitativo, sia per la tipologia dell'offerta (vedi la diffusione di aerei di maggiore dimensione tra cui l'A380) con ripercussioni su strutture e infrastrutture degli scali, sia per le possibili riconfigurazioni dell'architettura delle alleanze fra i vettori, con conseguenti effetti sull'assetto dei principali aeroporti (in particolare i *gates* intercontinentali).

N.	Scalo	Traffico al 2030		
		Min	Med	Max
		(fonte: proposta di Piano)		
1	Alghero	1,8	2,5	3,1
2	Ancona	0,8	1,1	1,5
3	Bari	4,8	5,2	6,0
4	Bergamo	10,8	11,5	13,5
5	Bologna	8,1	8,8	9,9
6	Brescia	1,4	1,7	2,1
7	Brindisi	2,9	3,7	4,3
8	Cagliari	5,4	6,1	7,0
9	Catania	11,5	12,8	13,6
10	Comiso	0,9	1,5	2,7
11	Crotone	0,3	0,5	0,7
12	Cuneo	0,5	0,8	1,1
13	Firenze	2,7	3,3	4,0
14	Genova	1,8	2,7	3,1
15	Lamezia Terme	3,1	3,7	4,5
16	Lampedusa	0,4	0,4	0,5
17	Milano - Linate	8,1	9,3	10,5
18	Milano - Malpensa	35,0	36,5	38,2
19	Napoli Capodichino	6,0	6,5	7,0
20	Olbia	2,7	3,6	4,0
21	Palermo	7,0	8,5	9,4
22	Pantelleria	0,4	0,4	0,5
23	Parma	0,9	1,2	1,8
24	Perugia	0,3	0,4	0,6
25	Pescara	0,6	0,9	1,2
26	Pisa	5,4	6,0	6,8
27	Reggio Calabria	0,5	0,6	0,9
28	Rimini	1,5	1,7	2,4
29	Roma Ciampino	2,2	2,4	2,7
30	Roma Fiumicino	63,0	67,5	72,0
31	Salerno	1,3	1,6	1,8
32	Taranto	0,1	0,2	0,3
33	Torino	4,9	5,4	5,8
34	Trapani	3,0	3,5	4,0
35	Treviso	2,7	3,0	3,2
36	Trieste	1,3	1,8	2,2
37	Venezia	11,8	13,5	16,0
38	Verona	5,4	5,7	6,3
	TOTALE	**221,3**	**246,5**	**275,2**

Tabella 3-6 Traffico aereo in mln di passeggeri

La proposta di Piano considera quindi all'orizzonte temporale del 2030, in uno scenario di media espansione, un raddoppio del traffico aereo che potrà essere generato dal territorio italiano in funzione della potenziale crescita sociale ed economica.

Si possono eseguire alcune considerazioni sulla futura ripartizione del traffico sui singoli comparti delineati dalla proposta di Piano a partire dagli attuali volumi registrati per gli aeroporti. In particolare nella Figura 3-8 è riportato il traffico attuale e le relative previsioni allo scenario di Piano (anno 2030)

negli scenari di minimo, medio e massimo livello di crescita per ogni Regione ed è evidente la presenza attuale (barra azzurra) di tre poli di concentrazione del traffico nelle regioni del Lazio (gestito essenzialmente con lo scalo di Roma Fiumicino ed in parte da Ciampino), della Lombardia (con lo scalo in primis di Malpensa e poi con Linate e Bergamo) e del Veneto (con lo scalo di Venezia e Treviso).
Nel futuro i due poli di maggiore traffico nazionale incrementeranno notevolmente la loro domanda e, oltre al Veneto, emerge la regione Sicilia.

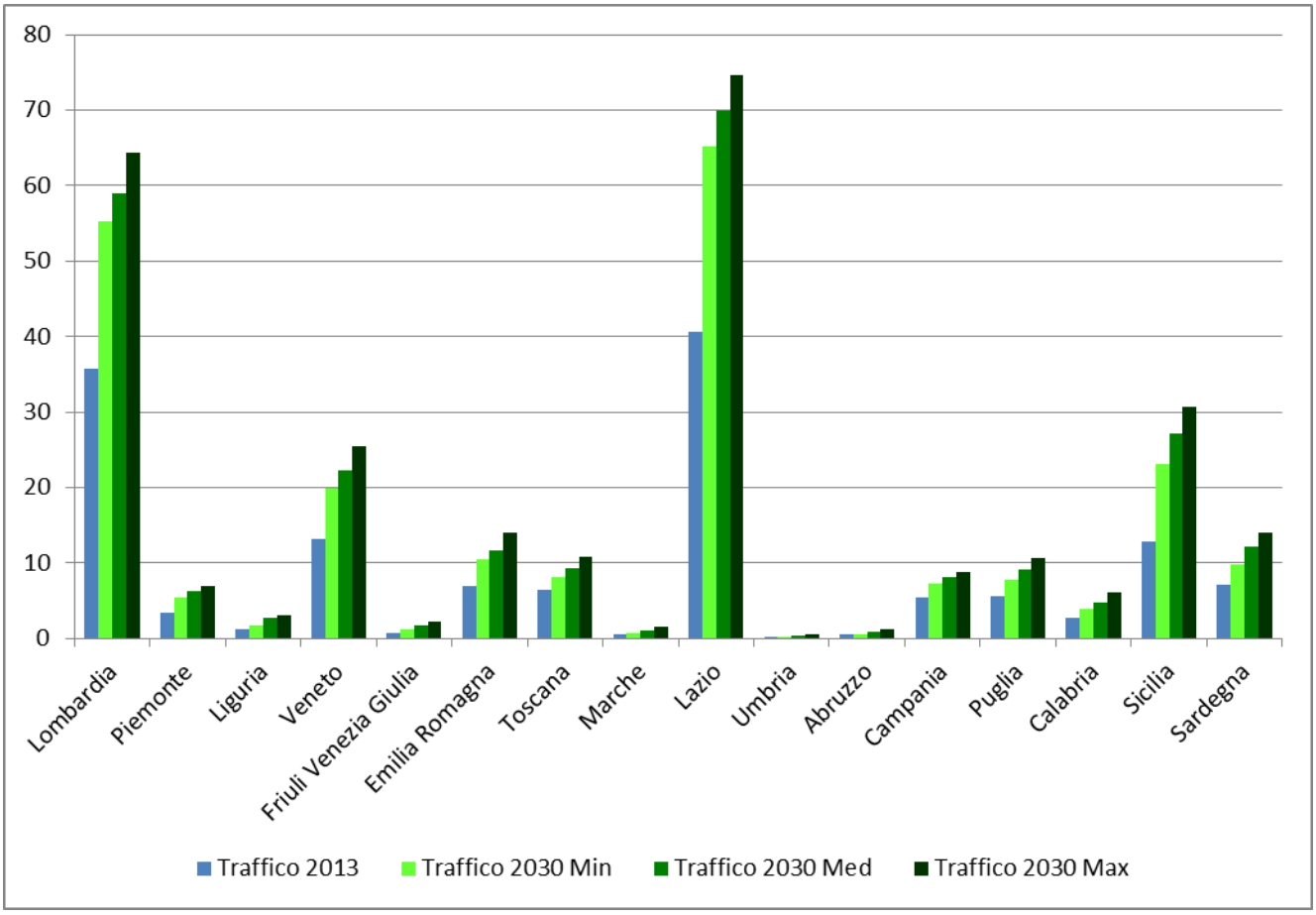


Figura 3-8 Traffico attuale e previsioni traffico al 2030 negli scenari di minimo, medio e massimo per Regione

Nelle Figura 3-9 e Figura 3-10 sono riportati i valori del traffico attuale e di quello previsto nel futuro con la variazione complessiva. Se si analizza come i tre sistemi di cui si è detto in precedenza incidono sul sistema nazionale si vede che essi superano di molto la metà del sistema nazionale della domanda di traffico. In particolare Roma Fiumicino e Milano Malpensa raggiungono un'entità di traffico passeggeri che è circa la metà del traffico nazionale che sarà atteso all'orizzonte futuro.

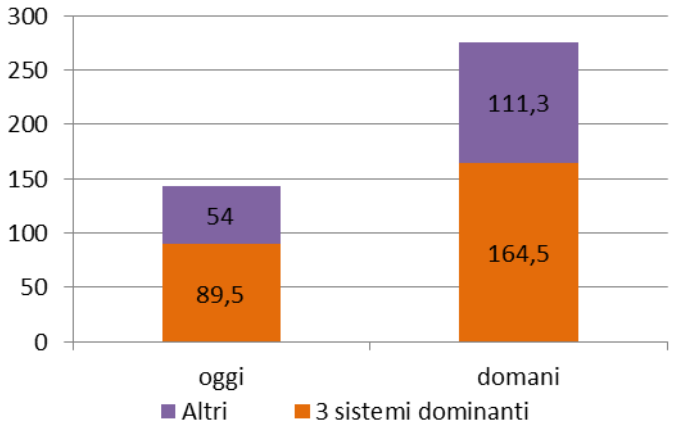


Figura 3-9 Influenza dei sistemi aeroportuali dominanti: traffico attuale e previsioni traffico al 2030

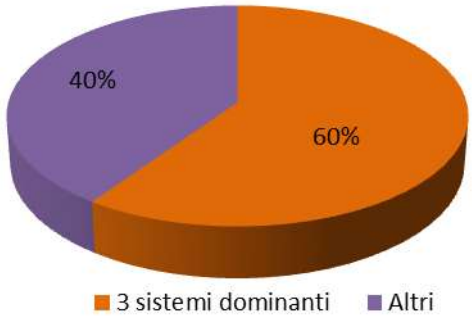


Figura 3-10 Influenza dei sistemi aeroportuali dominanti: incidenza percentuale al 2030

3.4.3 I temi di pianificazione

Al fine di far fronte ai rinnovamenti che si impongono nel settore del trasporto aereo per favorire lo sviluppo di traffico secondo le previsioni di cui al paragrafo precedente, il Piano Nazionale degli Aeroporti mira a fornire ai soggetti istituzionali e agli operatori del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.
Con il Piano si intende fornire uno strumento di governance del settore per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo. In tale contesto si vuole ottimizzare l'offerta trasportistica nazionale, mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto, e di individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

In particolare il Piano individua le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario:

- Creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e delle capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- Superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimale nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- Incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;
- Promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di

trasporto;
- Focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini ci capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- Razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- Razionalizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Il Piano individua, in coerenza con i nuovi Orientamenti europei in materia di reti TEN-T e con i criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Tale individuazione si fonda su un impianto che, partendo dall'individuazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in aeroporti strategici e di interesse nazionale.
Partendo dalle aree sovraregionali individuate dallo Schema NUTS-livello 16 (Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud, Isole) e successivamente individuando, in ciascuna delle predette aree, bacini di traffico omogeneo (con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto strategico), sono stati configurati 10 bacini di traffico:
- Nord Ovest,
- Nord Est,
- Centro Nord,
- Centro Italia,
- Campania,
- Mediterraneo
- Adriatico,
- Calabria,
- Sicilia orientale,
- Sicilia occidentale,
- Sardegna.

Per ciascuno dei bacini individuati è stato identificato un solo aeroporto strategico (con due sole eccezioni che verranno di seguito indicata e motivata) e l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale, ruolo strategico, previsioni progetti europei TEN.

Per l'identificazione degli aeroporti strategici di ciascun bacino sono stati presi in considerazione, in primo luogo, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia). Pertanto, laddove nei bacini sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale. Nei casi in cui, invece, nei bacini individuati non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico quello nella comprehensive network con maggiori dati di traffico.

Una prima eccezione riguarda il bacino Nord-Ovest, per il quale l'identificazione dell'aeroporto di Torino come scalo strategico è condizionata alla realizzazione, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord-Ovest.
Una seconda eccezione alla regola è quella relativa al bacino del Centro Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due (Bologna e Pisa/Firenze), in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali e a condizione che tra gli scali di Firenze e Pisa si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Tutti gli altri aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale a condizione che:

1. L'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare.
2. L'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.

La prima condizione sarà dimostrabile mediante il Piano industriale dal quale risulti, a seguito di un'analisi della potenzialità di mercato in relazione alla posizione territoriale e alla capacità aeroportuale, il disegno di specializzazione e di sistema o rete che l'aeroporto intende realizzare.
La seconda condizione sarà dimostrabile mediante il medesimo Piano industriale corredato di un Piano economico-finanziario da cui risulti il raggiungimento anche a tendere, entro un triennio, del predetto equilibrio e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Ad eccezione degli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale, tutti gli aeroporti considerati di interesse nazionale devono soddisfare le suddette due condizioni.
La verifica periodica del raggiungimento e del mantenimento delle predette condizioni sarà effettuato dalle competenti strutture ministeriali in collaborazione con l'ENAC.

Sulla scorta dei criteri anzidetti, la proposta di Piano arriva ad una prima individuazione della rete aeroportuale nazionale, definita in 38 scali come essenziali per la gestione del traffico aereo (passeggeri e cargo) sul territorio nazionale.
Nella tabella che segue si riporta l'elenco degli scali e la loro corrispondenza con le indicazioni della rete individuata dalla Comunità Europea ed inseriti nella rete TEN-T.

Rete nazionale		Ten-T	
N. scali	**Scali**	**Ten-T Core Network**	**Ten-T Comprensive Network**
1	Alghero	No	Si
2	Ancona	No	Si
3	Bari	No	Si
4	Bergamo	Si	Si
5	Bologna	Si	Si
6	Brescia	No	Si
7	Brindisi	No	Si
8	Cagliari	Si	Si
9	Catania	No	Si
10	Comiso	No	Si
11	Crotone	No	No
12	Cuneo	No	No
13	Firenze	No	Si
14	Genova	Si	Si
15	Lamezia Terme	No	Si
16	Lampedusa	No	Si
17	Milano - Linate	Si	Si
18	Milano - Malpensa	Si	Si
19	Napoli Capodichino	Si	Si
20	Olbia	No	Si
21	Palermo	Si	Si
22	Pantelleria	No	Si
23	Parma	No	No
24	Perugia	No	No
25	Pescara	No	Si
26	Pisa	No	Si
27	Reggio Calabria	No	Si
28	Rimini	No	No
29	Roma Ciampino	No	Si
30	Roma Fiumicino	Si	Si
31	Salerno	No	No
32	Taranto	No	No
33	Torino	Si	Si
34	Trapani	No	Si
35	Treviso	No	Si
36	Trieste	No	Si
37	Venezia	Si	Si
38	Verona	No	Si

Tabella 3-7 Gli scali che compongono la rete aeroportuale nazionale

Per il soddisfacimento del previsto aumento della domanda di traffico e al fine di migliorare la qualità dei servizi, il Piano contempla, in particolare:

- L'individuazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- Le priorità degli interventi di potenziamento della rete e dei nodi intermodali di connessione;

- L'inserimento della programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti ed indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

3.5 Il tema delle alternative

3.5.1 Inquadramento del tema

3.5.1.1 Temi di delimitazione di campo

Al fine di comprendere i termini nei quali il tema delle alternative si configura nel caso della proposta di PNA, si ritiene necessario puntualizzare alcuni aspetti relativi a tre ordini di questioni concernenti:

- Definizione normativa del tema delle alternative
- Ruolo del tema delle alternative all'interno del processo VAS
- Peculiarità del caso in specie, in riferimento ai fattori di contesto e per come essi sono stati assunti nella proposta di PNA

3.5.1.2 Le alternative ed il dettato normativo

Per quanto attiene agli aspetti normativi, il tema delle alternative è regolamentato dall'articolo 13 comma 4 del D.Lgs 152/06 e smi, ai sensi del quale «nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso».
Gli aspetti di tale prospettazione che, nell'economia della presente trattazione, si ritiene essenziale evidenziare, riguardano l'individuazione dell'ambito tematico oggetto delle alternative.
Come chiaramente emerge laddove la norma precisa «in considerazione degli obiettivi», detto ambito è stato implicitamente identificato nel secondo dei due elementi costitutivi uno strumento pianificatorio, ossia nelle Azioni di Piano; ne consegue che l'altro elemento costitutivo, ovverosia gli Obiettivi di Piano, rappresentano delle costanti e non rientrano nel novero delle alternative da prendere in considerazione.

3.5.1.3 Le alternative ed il processo di VAS

Assunto nelle Azioni di Piano l'ambito tematico rispetto al quale sviluppare il tema delle alternative e considerato che dette azioni sono articolate per livelli gerarchici di importanza, l'oggetto della presente riflessione attiene alla scala concettuale rispetto alla quale svolgere detto tema, ossia il rango delle azioni a cui fare riferimento.

Lo sviluppo di tale riflessione necessita di due precisazioni preliminari, concernenti la strutturazione degli strumenti pianificatori e le finalità del processo di VAS.

In relazione al primo aspetto è possibile affermare che, di prassi, gli strumenti pianificatori articolano il proprio sistema di obiettivi e di azioni per livelli gerarchici che sono espressione della diversa

dimensione delle scelte di pianificazione, dove il vertice di tale articolazione è costituito dalla dimensione strategica, rappresentato da quelle scelte la cui differente formulazione porterebbe ad esiti pianificatori del tutto differenti. In tal senso le scelte afferenti alla dimensione strategica hanno un valore fondativo del Piano e, come tali, ne costituiscono le invarianti.
I livelli sottordinati riguardano quell'insieme di scelte che, essendo conseguenti a quelle di rango strategico, ne costituiscono dettaglio e specificazione. Ne consegue che la capacità conformativa di tali scelte nei confronti degli esiti del Piano è progressivamente inferiore, in ragione della distanza intercorrente tra il loro livello di appartenenza è quello strategico.

Relativamente alle finalità assegnate al processo di VAS, senza voler qui dare conto degli esiti dell'articolato e complesso dibattito disciplinare relativo a tale tematica, ci si limiterà a richiamare i termini in cui questa è stata configurata nella direttiva 2001/42/CE, ossia nel principale atto normativo di settore.
Un riferimento in tal senso chiarificatore è costituito dall'articolo 1 della citata direttiva, laddove nel definire il proprio obiettivo, questa lo individua in quello di «garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente».
Parafrasando il dettato normativo ne consegue che, se «il promuovere lo sviluppo sostenibile» è individuato quale finalità perseguita dal processo di VAS, il «garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente [ed il] contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali» ne rappresentano gli obiettivi, mentre infine «l'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi» è espressione della fase temporale nel corso della quale deve essere condotta detta integrazione.

Stante quanto detto, risulta evidente come la scala concettuale che consente il conseguimento dei suddetti obiettivi sia quella rappresentata dalla dimensione strategica del Piano, in quanto, essendo riferita alle scelte pianificatorie fondative, il solo intervenire a detta scala offre la possibilità di contribuire efficacemente all'integrazione delle considerazioni ambientali.

A fronte di quanto esposto si ritiene che, parimenti, il livello gerarchico delle Azioni di Piano rispetto alle quali sviluppare il tema delle alternative, sia quello delle azioni strategiche.

3.5.1.4 I fattori di contesto e l'approccio della proposta di PNA

Come più volte indicato, l'ambito tematico di pianificazione al quale si riferisce la proposta di Piano è rappresentato dalla rete aeroportuale, ossia dall'insieme delle infrastrutture sulle quali si fonda il trasporto aereo.
Sottolineato ancora una volta che il tema in oggetto è quindi rappresentato non dal trasporto aereo quanto invece dalla dotazione infrastrutturale nazionale sulla quale questo si poggia, l'aspetto che in questa sede preme sottolineare è come detta rete sia gestita da soggetti terzi rispetto al Ministero Infrastrutture e Trasporti e da ENAC.

Tali soggetti terzi, come noto, sono rappresentati dalle Società di gestione, cioè da soggetti economici ai quali, in ragione della stipula di una convenzione, è attribuito l'affidamento in concessione per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti, così come fissato dalla legge 537/1993[12].
Come recita la citata legge, dette società di gestione sono delle «società di capitale», le quali, come tali, pur nei limiti fissati dall'atto convenzionale, possiedono una loro autonomia nella definizione delle proprie strategie economiche e commerciali.

Rispetto a tale fattore di specificità, che rende il tema della pianificazione degli aeroporti del tutto differente da quello relativo ad altre tipologie di infrastrutture di mobilità, risulta possibile affermare che la proposta di Piano ha inteso rapportarvisi definendo la propria natura come "Piano delle regole", ossia quale strumento di pianificazione il cui esito si sostanzia nella definizione non di un assetto desiderato, quanto invece in quella delle condizioni che governano la trasformazione e/o l'evoluzione.

Tale scelta si è sostanziata rispetto ai due seguenti temi di pianificazione:

- Modalità di definizione della rete aeroportuale nazionale, intesa come l'insieme degli «aeroporti e i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, esclusive dello Stato», così come indicato dall'articolo 698 del Codice della navigazione area
- Modalità attraverso le quali procedere alla verifica della rete aeroportuale nazionale

Con riferimento al primo aspetto, in coerenza con l'approccio metodologico assunto, la proposta di Piano definisce le regole a fronte delle quali gli aeroporti facciano parte della rete aeroportuale nazionale.
La natura prestazionale delle regole dettate dalla proposta di Piano emerge con chiarezza nell'uso del termine "possono", laddove si afferma che «tutti gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino due condizioni»[13], nello specifico identificate nella specializzazione di ruolo all'interno del bacino e nell'equilibrio economico-finanziario.
L'inclusione dei diversi scali all'interno della rete aeroportuale nazionale non è quindi una scelta della proposta di Piano, che come detto si limita a fissarne le condizioni, quanto invece l'esito del rispetto da parte delle relative Società di gestione delle predette condizioni[14].

Tale approccio trova la sua logica conseguenza nelle modalità che la proposta di Piano disegna ai fini della verifica della rete aeroportuale nazionale, le quali -in estrema sintesi - si sostanziano in un

[12] Ai sensi dell'art. 10 co. 13 della L537/93, «entro l'anno 1994, sono costituite apposite società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato».
[13] Ovviamente il rispetto di dette condizioni non è richiesto per quegli scali che garantiscono la continuità nazionale.
[14] A tale riguardo si sottolinea che, come chiaramente affermato dalla proposta di Piano, «qualora un aeroporto non inserito nella lista degli aeroporti di interesse nazionale dovesse ritenere sussistenti le predette condizioni, lo stesso potrà avanzare richiesta ai fini del riconoscimento del ruolo d'interesse nazionale».

processo articolato su un triennio e che vede la diretta partecipazione, oltre che delle predette Società ed ovviamente di ENAC, anche del Ministero Infrastrutture e Trasporti[15], nel duplice ruolo di controllore e di promotore dell'attuazione delle specializzazioni di ruolo e di alleanze di sistema o di rete, nonché anche delle Regioni e delle Associazioni di categoria dei gestori.
Senza voler in questa sede addentrarsi nei particolari di detto processo, un elemento che appare dirimente ai fini della sua comprensione è rappresentato dal ruolo in esso svolto dalle Società di gestione le quali hanno il compito di documentare le «condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti» e di definire le strategie ed azioni da queste poste in essere per il loro raggiungimento entro un arco temporale di tre anni.

Nell'identificazione degli elementi strutturanti per il processo di VAS (Fase B del presente Rapporto), le scelte di pianificazione qui solamente accennate, nonché quelle restanti riportate al paragrafo 4.2, sono state identificate quali Azioni di Piano di rango strategico.
In ragione di quanto affermato in merito alla scala concettuale rispetto alle quali sviluppare il tema delle alternative all'interno di un processo di VAS, le azioni di cui al citato paragrafo sono quelle che a tal fine sono state prese in considerazione.

3.5.2 L'applicabilità del tema delle alternative

Riferendosi a quello che, tra i diversi temi di pianificazione affrontati dalla proposta di Piano, più di ogni altro è correlato ai suoi esiti ambientali e territoriali, ossia a quello relativo alla scelta degli scali costitutivi la rete aeroportuale nazionale, si è detto come la proposta di PNA, muovendo dal riconoscimento dei fattori di contesto illustrati nel precedente paragrafo (cfr. par. 3.5.1.4), sia stata configurata come strumento pianificatorio aperto e dinamico: aperto, in quanto esito non di un atto impositivo, ma dell'attivo coinvolgimento delle Società di gestione le quali, attraverso la documentazione da loro presentata, concorrono direttamente alla formazione della lista degli aeroporti; dinamico, dal momento che la verifica della sussistenza dei requisiti in ragione dei quali gli scali siano inclusi nella predetta lista, è il risultato di un processo articolato su di un triennio.
In coerenza con tale scelta fondativa, le disposizioni della proposta di Piano si sono sostanziate non nella definizione di un disegno di rete assunto come immodificabile[16], quanto nella formulazione del quadro delle regole di natura prestazionale atte ad arrivare a detta definizione.
Le regole in questione sono difatti rappresentate dalle «due condizioni» il cui avvenuto soddisfacimento le Società di gestione debbono dimostrare ai fini della inclusione dei relativi scali nella rete aeroportuale nazionale, e da quelle riguardanti la strutturazione del processo di verifica a ciò preposto.

[15] A tale riguardo la proposta di PNA afferma che «le competenti strutture ministeriali, in collaborazione con l'ENAC, al compimento del triennio, verificheranno la realizzazione delle predette condizioni, ai fini della revisione della rete d'interesse nazionale»
[16] Come già evidenziato, secondo la proposta di PNA, la non inclusione di uno scalo all'interno della lista da detta proposta sviluppata, non è preclusiva ai fini del suo eventuale inserimento, dal momento che le Società di gestione hanno facoltà di «avanzare richiesta ai fini del riconoscimento del ruolo d'interesse nazionale».

Come meglio chiarito nel successivo capitolo 4, dette regole, assunte come Azioni di Piano di rango strategico, costituiscono la logica ed univoca conseguenza degli obiettivi strategici ed operativi assunti dalla proposta di Piano.
Entrando nel merito di dette azioni e segnatamente di quella concernente la definizione dei criteri di selezione degli aeroporti di interesse nazionale (AS.3), appare evidente come questa si inquadri in tale tipologia di rapporto rispetto a tutti gli obiettivi di Piano che, a vario livello, riguardano l'utilizzo corretto delle risorse pubbliche, la razionalizzazione delle spese e la riduzione dei costi.
Ne consegue che l'aver identificato, tra i criteri di selezione degli scali di interesse nazionale, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, costituisce la diretta ed univoca traduzione in termini di Azioni di Piano dell'assunzione dell'obiettivo di «incentivare un utilizzo corretto delle risorse pubbliche per politiche orientate alla crescita ed insieme a limitare distorsioni di concorrenza ed il proliferare di scali non redditizi».

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto attiene al secondo criterio di selezione, ossia quello della specializzazione di ruolo.
Detta azione trova difatti riscontro laddove la proposta di Piano afferma che «l'intendimento è di realizzare un disegno di alleanze di sistemi o reti tra gli aeroporti del bacino che determini sinergie d'insieme in cui ciascun aeroporto sia valorizzato nelle potenzialità di specializzazione del proprio ruolo». Anche in tal caso risulta evidente come l'azione espressa mediante l'identificazione di detta condizione quale criterio per il riconoscimento nel ruolo di aeroporto di interesse nazionale, non sia altro che la logica conseguenza dell'obiettivo assunto.

Parimenti, per quanto attiene alle azioni relative all'inquadramento del processo di revisione della rete aeroportuale nazionale all'interno del ciclo del bilancio dello Stato (AS.5) ed alla connessa semplificazione della procedura di revisione degli aeroporti di interesse nazionale (AS.6), le suddette azioni trovano riscontro nella volontà di «realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale».

Quanto qui riportato con riferimento ai soli più evidenti rapporti intercorrenti tra gli Obiettivi di Piano e le Azioni di Piano di rango strategico, danno conto in modo evidente di come tale rapporto sia di conseguenzialità univoca.

Assunto che, ai sensi del dettato normativo, l'ambito tematico rispetto al quale sviluppare il tema elle alternative è quello delle Azioni di Piano di rango strategico e che, stante l'impianto della proposta di PNA, le relative Azioni strategiche dalle quali in modo più rilevante discendono gli esiti ambientali e territoriali di detta proposta, sono legate agli Obiettivi di Piano da un rapporto di conseguenzialità univoca, si può concludere che nel caso in specie non risulta possibile prospettare il tema delle alternative.

4 FASE B – ELEMENTI STRUTTURANTI PER IL PROCESSO DI VAS

4.1 Obiettivi strategici e operativi della Proposta di Piano

Come anticipato nell'esposizione della metodologia di lavoro (cfr. par. 2.3.2), la scelta strutturante la logica di lavoro consiste nel riconoscimento di due distinti livelli delle indicazioni della proposta di Piano:

- il livello strategico, che riguarda tutte quelle scelte di Piano aventi rilevanza sul sistema aeroportuale nel suo complesso,
- il livello operativo, che riguarda tutte quelle indicazioni atte a dettagliare le modalità e le soluzioni attraverso le quali conseguire il disegno strategico assunto.

Gli obiettivi, come anche le azioni e gli ambiti interessati dai loro possibili effetti, sono stati declinati secondo questi due livelli.

4.1.1 Gli obiettivi strategici

Assunta quale finalità quella di promuovere lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario, gli obiettivi di rango strategico perseguiti dalla proposta di Piano possono essere sintetizzati nei seguenti termini

Cod.	Obiettivi Strategici (OS)
OS.01	Soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e migliorare la qualità dei servizi offerti
OS.02	Promuovere la coesione territoriale e garantire la continuità territoriale con le isole e con le aree difficilmente raggiungibili con altri modi di trasporto
OS.03	Supportare lo sviluppo economico del Paese, segnatamentenei settori del turismo e delle PMI facilitando l'accesso alle diverse aree del Paese ed ai mercati
OS.04	Generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilita su gomma, ferro e acqua in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente
OS.05	Contenere gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, orientando le azioni di Piano alle sole infrastrutture aeroportuali esistenti
OS.06	Integrare l'evoluzione degli aeroporti con le strategie di sviluppo dei territori
OS.07	Promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e l'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese
OS.08	Promuovere un utilizzo corretto delle risorse pubbliche, muovendo dal principio che gli aeroporti devono perseguire la copertura dei costi di funzionamento e che gli investimenti pubblici devono essere utilizzati per la costruzione e il mantenimento di aeroporti efficienti

Tabella 4-1 Gli obiettivi strategici del PNA

4.1.2 Gli obiettivi operativi

Gli obiettivi di livello operativo della proposta di Piano sono articolati come segue.

Cod.	Obiettivi operativi
OO.01	Promuovere la costituzione di sistemi e delle reti aeroportuali come strumento per la ottimizzazione della capacità aeronautica ed infrastrutturale, e della gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, nonché per la creazione di sinergie d'insieme
OO.02	Promuovere la specializzazione di ruolo degli aeroporti e segnatamente di quelli per il trasporto cargo, derivanti dalla valorizzazione delle potenzialità di ciascuno scalo in considerazione delle sue capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, della domanda di traffico e delle possibili funzioni di delocalizzazione rispetto a prevedibili saturazioni dell'aeroporto strategico di bacino e alle possibili cooperazioni con gli altri aeroporti del medesimo bacino o di altri bacini
OO.03	Costruire un disegno organizzativo della rete aeroportuale nazionale suscettibile di aggiornamento periodico
OO.04	Garantire livelli di servizio e sicurezza adeguati agli standard europei
OO.05	Potenziare le infrastrutture aeroportuali esistenti
OO.06	Razionalizzare ed ottimizzare la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti
OO.07	Utilizzare la capacità disponibile degli aeroporti esistenti che costituiscono oggi riserva di rete
OO.08	Assegnare le risorse disponibili in base ad esigenze di priorità strategica e contestualmente a percorsi di risanamento economico-finanziario del settore
OO.09	Focalizzare gli investimenti in modo efficacie sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti
OO.10	Razionalizzare la gestione economica aeroportuale

Tabella 4-2 Gli obiettivi operativi del PNA

4.2 Le azioni a valenza strategica

4.2.1 Il quadro delle azioni

Il complesso delle azioni di Piano che, per essere volte al raggiungimento degli obiettivi strategici prima indicati, presentano una valenza strategica, possono essere sintetizzate nei seguenti termini (cfr. Tabella 4-3).

Cod.	Azioni strategiche
AS.01	Organizzazione della rete aeroportuale nazionale secondo un modello basato su sistemi aeroportuali e due livelli di scali
AS.02	Individuazione dei bacini di traffico omogeneo
AS.03	Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale
AS.04	Definizione delle modalità di verifica della individuazione degli aeroporti di interesse

	nazionale
AS.05	Inquadramento del processo di revisione della rete aeroportuale nazionale all'interno del ciclo del bilancio dello Stato
AS.06	Semplificazione della procedura di revisione degli aeroporti di interesse nazionale
AS.07	Promozione di azioni incentivanti la costituzione di reti aeroportuali
AS.08	Definizione del corretto dimensionamento dei servizi aeroportuali e dei costi standard, nell'ottica dell'efficientamento
AS.09	Revisione degli orari di apertura degli scali, nell'ottica della riduzione dei costi di gestione e dell'impatto ambientale aeroportuale
AS.10	Revisione della normativa relativa ai servizi di navigazione aerea, nell'ottica della riduzione dei costi di gestione aeroportuale
AS.11	Proposta di ulteriori interventi infrastrutturali per l'integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana
AS.12	Sviluppo ed applicazione della "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti"

Tabella 4-3 Azioni a valenza strategica della proposta di PNA

Stante tale quadro ed in considerazione delle finalità alle quali è preposto il presente documento, i successivi paragrafi daranno conto delle seguenti azioni:

- Organizzazione della rete aeroportuale nazionale per sistemi aeroportuali (AS.01)
- Individuazione dei bacini di traffico omogenei (AS.02)
- Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (AS.03)
- Definizione delle modalità di perfezionamento della lista degli aeroporti di interesse nazionale (AS.04)
- Definizione delle modalità di revisione della lista degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale (AS.05 ed AS.06)
- Sviluppo ed applicazione della "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti" (AS.12)

Per quanto concerne l'azione "Promozione di azioni incentivanti la costituzione di reti aeroportuali" (AS.07), si ritiene sufficiente evidenziare come la sua individuazione sia operata dalla proposta di Piano a valle dell'affermazione della centralità del ruolo attribuito alle "reti aeroportuali" nel modello organizzativo della rete aeroportuale nazionale promosso dal Piano stesso.
La proposta di PNA, dopo aver sottolineato che «la costituzione in rete di più aeroporti gestiti da un unico soggetto o in sistemi […], oltre a garantire vantaggi di risparmio sui costi, migliore utilizzazione della capacità aeroportuale, ottimizzazione nell'acquisizione dei servizi e beni, è considerata condizione sufficiente, unitamente al risanamento economico-finanziario delle gestioni, affinché gli aeroporti diversi da quelli strategici siano comunque considerati di interesse nazionale», afferma che «lo Stato e le Regioni promuoveranno azioni incentivanti per la costituzioni delle predette reti».
Tale affermazione, come si vedrà nel successivo par. 4.2.5, trova riscontro nel processo definito dalla proposta di Piano ai fini della verifica della lista degli aeroporti di interesse nazionale e segnatamente laddove si afferma che, nel caso in cui non sia soddisfatto il requisito della specializzazione di ruolo, «il Ministero Infrastrutture e Trasporti si farà promotore, d'intesa con ENAC, Regioni ed Associazioni

di categoria dei gestori aeroportuali, dell'attuazione delle specializzazioni di ruolo e delle alleanze di sistema o rete ipotizzate nel predetto Progetto, anche attraverso gli interventi normativi che dovessero rendersi necessari a tal fine».

Per quanto riguarda le restanti azioni (AS.08; AS.09; AS.10), nel loro complesso sono azioni rivolte alla razionalizzazione ed all'efficientamento economico del settore aeroportuale, da perseguirsi per l'appunto mediante l'individuazione dei servizi e dei costi standard, e l'adozione di moduli organizzativi in cui risulti ottimizzato il rapporto tra quantità e qualità dei servizi e relativi costi, nonché mediante la razionalizzazione degli orari di apertura degli scali, ed infine attraverso la revisione normativa dei servizi di navigazione aerea.
A margine di quanto detto con riferimento a detto ultimo gruppo di azioni, giova altresì sottolineare come la stessa proposta di Piano evidenzi «la chiusura di alcuni aeroporti nella fascia notturna 23,00-06,00 è in linea con gli indirizzi europei in materia di riduzione dell'impatto ambientale aeroportuale».

4.2.2 Organizzazione della rete aeroportuale nazionale per sistemi aeroportuali (AS.01)

La definizione della "rete aeroportuale nazionale", che come detto costituisce l'ambito tematico pianificatorio primario della proposta di PNA, muove dalla identificazione dei requisiti essenziali ai quali deve rispondere detta rete.
In tale ottica, la proposta di Piano assume che la struttura di una rete per la mobilità del trasporto aereo, riconoscibile a valenza "nazionale", debba essere in grado di offrire:

- Coerenza con gli indirizzi comunitari, contenendo i riferimenti necessari a guidare, nel nostro Paese, uno sviluppo del settore aeroportuale in linea con gli indirizzi dell'Unione europea
- Rispondenza alle esigenze di mobilità espresse dai bacini di utenza sottesa, offrendo loro risposta
- Copertura del territorio nazionale nei propri punti di servizio in modo quanto più omogeneo possibile, in attuazione del principio della coesione dei territori e per svilupparne la competitività
- Connettività dei propri scali rispetto al network globale ed in modo da ridurre al minor numero possibile gli step che il passeggero deve compiere nel raggiungere la propria destinazione

Stante l'assunzione, quali principi di riferimento, dei predetti requisiti essenziali ai quali deve rispondere una rete aeroportuale riconoscibile di valenza nazionale, secondo quanto espressamente affermato dalla proposta di Piano, la loro applicazione al contesto italiano delinea un quadro complesso, derivante dai fattori di specificità propri di detto contesto e ravvisati nella conformazione geografica, nella diffusa presenza di centri di interesse economico e culturale, nella necessità di supplire alle carenze strutturali degli altri modi di trasporto e segnatamente di quello ferroviario, nonché infine nella esistenza di aeroporti posti a distanze minimali.

Muovendo dalla assunzione dei predetti requisiti e dal riconoscimento di fattori di complessità propri del contesto nazionale, l'opzione strategica definita dalla proposta di Piano ai fini del loro contemperamento, risiede nella assunzione di una *visione di sistema*.

I cardini di tale visione si sostanziano in:

- *Sistemi aeroportuali*, intesi come raggruppamenti di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano.
  In tal senso, i sistemi aeroportuali sono riferiti a bacini di traffico omogeneo «nel cui ambito è possibile promuovere sinergie ed alleanze per superare conflittualità dannose e realizzare disegni di rete».
  Come chiaramente espresso nella proposta di PNA, «L'intendimento [del Piano] è di realizzare un disegno di alleanze di sistemi o reti tra gli aeroporti del bacino che determini sinergie d'insieme in cui ciascun aeroporto sia valorizzato nelle potenzialità di specializzazione del proprio ruolo, in considerazione delle capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, della domanda di traffico e delle possibili funzioni di delocalizzazione rispetto a prevedibili saturazioni dell'aeroporto strategico di bacino e alle possibili cooperazioni con gli altri aeroporti del medesimo bacino o di altri bacini»
- *Due livelli di aeroporti di interesse nazionale*, identificati in:
  - "*Aeroporti strategici*", identificati negli scali aventi funzione cardinale nella rete di bacino promossa dal Piano
  - "*Ulteriori aeroporti di interesse nazionale*", selezionati sulla base di un set di criteri definiti dal Piano stesso.

In altri termini, la proposta di PNA assolve alla propria funzione di strumento regolatorio della offerta infrastrutturale di trasporto aereo, assumendo e promuovendo un modello di assetto fondato sulla articolazione della attuale armatura infrastrutturale in sistemi aeroportuali, definiti in ragione dei bacini di traffico omogeneo e sulle sinergie che possono emergere dalla valorizzazione delle potenzialità di specializzazione di ruolo di ciascuno degli scali in detti sistemi ricadenti, per come esse derivano dalla considerazione delle capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, della domanda di traffico e delle possibili funzioni di delocalizzazione rispetto a prevedibili saturazioni dell'aeroporto cardinale di bacino ed a possibili cooperazioni con gli altri aeroporti del medesimo bacino o di altri bacini.
Nella visione promossa dalla proposta di PNA, i sistemi aeroportuali ed i bacini di traffico, in quanto luogo della attivazione di alleanze che possono condurre a sinergie fondate sulla specializzazione di ruolo dei singoli scali in ciascuno di essi presenti, costituiscono pertanto lo strumento strategico mediante il quale si ritiene possibile il soddisfacimento dei requisiti essenziali ai quali deve rispondere una rete aeroportuale di valenza nazionale e, con esso, il superamento di quei fattori di peculiarità, propri del contesto nazionale, che incidono negativamente sulle possibilità di detto soddisfacimento.

A margine di quanto detto ed anticipando quanto affrontato nei successivi paragrafi, si ritiene utile puntualizzare il ruolo centrale assunto dalla azione strategica in argomento all'interno dell'impianto pianificatorio della proposta di Piano.
L'azione strategica in parola difatti, non solo concorre al perseguimento di una pluralità di obiettivi strategici ed operativi, quanto soprattutto costituisce elemento di incardinazione di una serie di azioni del medesimo rango.
Con riferimento a tale ultimo aspetto, appare difatti evidente come l'organizzazione della rete aeroportuale nazionale per sistemi aeroportuali, per come essa concepita, sia all'origine delle azioni riguardanti l'individuazione dei bacini di traffico omogeneo (AS.02), l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (AS.03), nonché di quelle nel loro complesso concernenti la definizione delle modalità di individuazione e revisione della lista degli aeroporti di interesse nazionale (AS.04; AS.05; AS.06) ed infine di quella relativa alle azioni incentivanti per la costituzione di reti che lo Stato e le Regioni promuoveranno (AS.07).

4.2.3 Individuazione dei bacini di traffico omogenei (AS.02)

La seconda azione a valenza strategica operata dalla proposta di PNA attiene alla selezione dei bacini di traffico omogenei.
La identificazione dei bacini è stata operata partendo dalle aree sovraregionali individuate dallo Schema NUTS – Livello 1 e, successivamente, riconoscendo all'interno di ognuna di esse i bacini di traffico in quelle porzioni territoriali spazialmente definite sulla base della durata massima del tempo di percorrenza in auto, necessario al raggiungimento di un aeroporto strategico.
Avendo assunto tale durata massima in due ore di viaggio, ne sono conseguiti i seguenti 10 bacini di traffico omogeneo (cfr. Tabella 4-4).

1	Nord Ovest	2	Nord Est
3	Centro Nord	4	Centro Italia
5	Campania	6	Mediterraneo Adriatico
7	Calabria	8	Sicilia orientale
9	Sicilia occidentale	10	Sardegna

Tabella 4-4 Bacini di traffico omogeneo identificati dalla proposta di PNA

4.2.4 Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (AS.03)

4.2.4.1 Definizione dei criteri di selezione degli aeroporti di interesse nazionale

Definito il modello di assetto della "rete aeroportuale nazionale" come insieme di sistemi aeroportuali e bacini di traffico omogenei ad essi sottesi, la terza azione strategica operata dalla proposta di PNA è risieduta nella definizione dei criteri sulla scorta dei quali procedere alla selezione degli altri aeroporti di interesse nazionale che, unitamente a quelli con funzione cardinale, costituiscono la dotazione infrastrutturale di detti sistemi.
In tale ottica, la proposta di Piano ha definito i seguenti due criteri (cfr. Tabella 4-5).

Ambito applicativo	Criterio
Selezione degli Aeroporti strategici	A. Appartenenza al "Core Network" definito a livello europeo nella sua approvazione definitiva nel Dicembre 2013.
	Tale criterio si articola in due sub criteri, riferiti a situazioni specifiche che possono presentarsi all'interno dei bacini di traffico. a. Presenza di più scali appartenenti al Core Network L'aeroporto strategico è identificato nello scalo avente il ruolo di gate intercontinentale b. Assenza di scali appartenenti al Core Network L'aeroporto strategico è identificato nello scalo con maggiori volumi di traffico
Selezione degli Ulteriori scali di interesse nazionale	B. Il criterio si articola in due criteri tematici, entrambi i quali debbono essere rispettati.
	B1. Trasportistico: Specializzazione di ruolo all'interno del bacino L'aeroporto deve essere in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo ed una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare
	B2. Economico-finanziario: Equilibrio L'aeroporto deve essere in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale, purché in un arco temporale ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale

Tabella 4-5 Criteri di selezione degli aeroporti di interesse nazionale

4.2.4.2 Definizione dell'elenco degli aeroporti di interesse nazionale

Partendo dai sistemi aeroportuali e dai bacini di traffico omogenei ad essi correlati, ed applicando i criteri di selezione prima illustrati, la terza azione strategica operata dalla proposta di PNA risiede nella identificazione del complesso degli aeroporti costitutivi la "rete aeroportuale nazionale" (cfr. Tabella 4-6 e Figura 4-1).

N. Macro area	Macro area	N. progr. scali	N. scali per Macroarea	Scali strategici	Ulteriori aeroporti
1	**NORD-OVEST**	**1**	**1**	Milano - Malpensa	-
		2	**2**	-	Bergamo
		3	**3**	-	Brescia
		4	**4**	-	Cuneo
		5	**5**	-	Genova
		6	**6**	-	Milano - Linate
		7	**7**	Torino	-
2	**NORD-EST**	**8**	**1**	Venezia	-

N. Macro area	Macro area	N. progr. scali	N. scali per Macroarea	Scali strategici	Ulteriori aeroporti
		9	2	-	Trieste
		10	3	-	Treviso
		11	4	-	Verona
3	CENTRO-NORD	12	1	Bologna	-
		13/14	2/3	Pisa/Firenze	-
		15	4	-	Ancona
		16	5	-	Parma
		17	6	-	Rimini
4	CENTRO ITALIA	18	1	Roma Fiumicino	-
		19	2	-	Perugia
		20	3	-	Pescara
		21	4	-	Roma Ciampino
5	CAMPANIA	22	1	Napoli	-
		23	2	-	Salerno
6	MEDITERRANEO /ADRIATICO	24	1	Bari	-
		25	2	-	Brindisi
		26	3	-	Taranto
7	CALABRIA	27	1	Lamezia Terme	-
		28	2	-	Crotone
		29	3	-	Reggio Calabria
8	SICILIA ORIENTALE	30	1	Catania	-
		31	2	-	Comiso
9	SICILIA OCCIDENTALE	32	1	Palermo	-
		33	2	-	Lampedusa
		34	3	-	Pantelleria
		35	4	-	Trapani
10	SARDEGNA	36	1	Cagliari	-
		37	2	-	Alghero
		38	3	-	Olbia

Tabella 4-6 Rete aeroportuale nazionale della proposta di PNA

Come premesso, il quadro di aeroporti riportato nella tabella precedente discende dalla applicazione del set di criteri precedentemente adottato dalla proposta di PNA ai fini della selezione degli scali relativi a ciascuno dei 10 bacini di traffico omogeneo nel quale è stata articolata la rete nazionale.

In tal senso, tutti gli scali identificati come "aeroporti strategici" appartengono al Core Network europeo, fatti salvi gli aeroporti di Bari, per il bacino Mediterraneo/Adriatico, di Lamezia Terme, per quello Calabria, ed infine di Catania, per quello Sicilia Orientale, i quali appartengono al Comprehensive Network.

In osservanza al criterio specifico adottato per i casi in cui all'interno del bacino di traffico non erano presenti aeroporti appartenenti al Core Network, l'identificazione dei tre suddetti scali quali aeroporti strategici è stata operata in ragione del fatto che detti scali presentano i maggiori volumi di traffico tra quelli registrati dai restanti aeroporti dei relativi bacini (cfr. Tabella 4-5, criterio Ab).



Figura 4-1 La rete aeroportuale nazionale

Nel caso invece del bacino Nord-Ovest, all'interno del quale sono presenti più scali rientranti nel Core Network (Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Torino), l'individuazione di due aeroporti strategici è stata operata in ragione dei seguenti criteri e condizioni:

- Aeroporto di Milano Malpensa

L'individuazione di Milano Malpensa, quale aeroporto strategico, discende dal fatto che tale scalo, assieme a quelli di Roma Fiumicino e Venezia, ricopre il ruolo di gate intercontinentale, secondo quanto previsto dal criterio specifico di selezione degli scali strategici (cfr. Tabella 4-5, criterio Aa)

- Aeroporto di Torino
  L'individuazione di Torino, quale aeroporto strategico, è condizionata a che si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord-Ovest

Un'ultima annotazione attiene alla identificazione dell'aeroporto strategico relativo al bacino di traffico Centro Nord.
In difformità al criterio generale che prevede l'identificazione di un unico aeroporto strategico per ciascun bacino di traffico omogeneo, nel caso di quello Centro Nord ne sono stati identificati due in considerazione «delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali, ed a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi l'integrazione societaria ed industriale».

4.2.5 Definizione delle modalità di verifica della lista degli aeroporti di interesse nazionale (AS.04)

Come anticipato, l'individuazione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale relativi a ciascuno di 10 bacini di traffico identificati, è subordinata alla sussistenza di due distinti requisiti, in breve sintetizzabili nella loro specializzazione di ruolo ed equilibrio economico-finanziario.

Con riferimento a tali due requisiti, l'elemento dirimente dell'impianto pianificatorio della proposta di PNA risiede nella definizione della titolarità delle competenze alla loro attribuzione e verifica.
Il contributo in tal senso reso dalla proposta di Piano risiede nell'aver inquadrato l'individuazione definitiva della lista degli ulteriori aeroporti di interesse nazionali, che lo stesso PNA ha preventivamente individuato (cfr. Tabella 4-6), all'interno di meccanismo congiunto che vede la partecipazione di Ministero Infrastrutture e Trasporti, ENAC, Regioni ed Associazioni di categoria del gestori aeroportuali, e del quale la proposta di Piano individua le tempistiche, le azioni da svolgere e le diverse competenze assegnate ai diversi attori, nonché gli strumenti da produrre.
Il protocollo di attività per la verifica dell'interesse nazionale e, con esso, per il perfezionamento della lista degli aeroporti della rete aeroportuale nazionale si articola nei seguenti termini (cfr. Tabella 4-7).

Termini temporali	Attività e competenze
Entro 3 mesi dall'approvazione del PNA	• Presentazione alle competenti strutture di MIT e ENAC della documentazione atta a dimostrare la sussistenza dei predetti requisiti ed in particolare di: – Progetto industriale – Piano economico-finanziario • Verifica di sussistenza dei requisiti ▲ Esito positivo Gli aeroporti per i quali sarà riscontrata la sussistenza di entrambi i requisiti saranno nell'immediato considerati di interesse nazionale ▼ Esito negativo Gli aeroporti per i quali non sarà verificata la sussistenza dei requisiti, potranno intraprendere un percorso finalizzato al loro conseguimento, secondo un programma di azioni specificato nel Progetto industriale e nel connesso Piano economico e finanziario, e con l'ausilio del Ministero Infrastrutture e Trasporti come nel seguito dettagliato
Entro 3 anni	• Verifica della realizzazione del percorso sotteso al conseguimento dei requisiti Le competenti strutture del MIT, in collaborazione con ENAC, provvedono alla verifica ed all'accertamento della natura delle cause del mancato conseguimento ▼ Esito negativo per cause imputabili ai gestori Gli aeroporti saranno trasferiti alle Regioni, ai sensi del DLgs 85/2010, le quali potranno assumersi il compito di gestirli e di svilupparli senza oneri a carico dello Stato

Tabella 4-7 Protocollo di attività per il perfezionamento della lista degli aeroporti di interesse nazionale

Un aspetto fondamentale all'interno del meccanismo previsto dalla proposta di PNA per il perfezionamento della lista degli aeroporti di interesse nazionale, è rappresentato dal percorso finalizzato alla specializzazione di ruolo.
Nel caso in cui la sussistenza di detta specializzazione non sia stata dimostrata dalla documentazione presentata e segnatamente dal Progetto industriale, «il Ministero Infrastrutture e Trasporti si farà promotore, d'intesa con ENAC, Regioni ed Associazioni di categoria dei gestori aeroportuali, dell'attuazione delle specializzazioni di ruolo e delle alleanze di sistema o rete ipotizzate nel predetto Progetto, anche attraverso gli interventi normativi che dovessero rendersi necessari a tal fine».

4.2.6 Definizione delle modalità di revisione della lista degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale (AS.05 ed AS.06)

Stante quanto sin qui illustrato, l'individuazione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale è subordinata alla sussistenza di due requisiti sostanziali, di natura trasportistica (specializzazione di ruolo all'interno del bacino) ed economico-finanziaria (raggiungimento dell'equilibrio), ai fini del cui accertamento la proposta di Piano definisce un protocollo di attività che nel loro complesso hanno durata triennale.
Gli aeroporti che, all'esito di detta verifica, non risultassero aver soddisfatto entrambi i requisiti, saranno trasferiti alle Regioni le quali potranno gestirli e gestirli in assenza di oneri per lo Stato.

Il meccanismo di revisione qui riassunto, rispondente ad un approccio centrato alla «realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale», trova suo completamento nell'inquadramento del processo di revisione della rete aeroportuale nazionale all'interno del ciclo triennale del bilancio dello Stato.

Tale azione, ossia l'aver attribuito all'individuazione degli aeroporti costitutivi la rete aeroportuale nazionale una cadenza triennale correlata a quella del bilancio statale, porta quale logica conseguenza un'altra azione di Piano, ossia quella concernente la revisione, in chiave semplificatoria, dell'articolo 698 del Codice della navigazione.
Ai sensi di detto articolo, tanto l'individuazione quanto anche la revisione degli aeroporti di interesse nazionale, esigono l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza Stato- Regioni- Province autonome e parere dell'Agenzia del demanio e delle Commissioni parlamentari.
In ragione della cadenza triennale attribuita alla identificazione degli aeroporti di interesse nazionale, come letteralmente riportato nella proposta di Piano «è intendimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proporre, d'intesa con le Regioni, una semplificazione della procedura in questione al fine di rendere l'atto in parola uno strumento più agevole di pianificazione del settore».

4.2.7 Sviluppo e applicazione della "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti" (AS.12)

Come anticipato nella Fase A, ENAC ha assunto il tema ambientale tra i riferimenti guida nelle politiche dello sviluppo sostenibile con lo scopo di promuovere e ottenere aeroporti ecosostenibili.
Fra le altre cose ENAC ha predisposto delle "Policy per la sostenibilità ambientale degli aeroporti", che sono in fase di condivisione con i soggetti interessati (MATTM, il Ministero dello Sviluppo Economico, ENAV, Aeronautica Militare, Assareoporti, IBAR, Assaereo, Aeroporti di Puglia).
La Policy è articolata nella previsione di azioni differenziate per:

- la realizzazione delle opere,
- per l'efficientamento energetico delle strutture.

Per quanto concerne la realizzazione delle opere, dovendo ogni aeroporto individuare il proprio iter evolutivo in ragione sia dell'esistente, sia delle esigenze di sviluppo, sia del contesto territoriale, l'ENAC ha deciso di rendere disponibile una raccolta di buone pratiche che costituiscono un riferimento rispetto al quale ciascun gestore potrà individuare le proprie soluzioni. Tali buone pratiche riguardano diversi temi:

- il buon utilizzo dei materiali,
- l'illuminazione,
- la produzione di energia elettrica,
- il contenimento dell'utilizzo di energia elettrica,
- i rifiuti,
- le superfici permeabili,
- le acque meteoriche,
- il rumore.

Per quanto riguarda l'efficientamento energetico delle strutture le Policy prevedono 3 diversi percorsi per:

- infrastrutture esistenti: le società di gestione hanno l'obbligo di effettuare uno screening attraverso un'attività di audit sull'efficienza energetica mediante l'utilizzo di specifici indicatori di sostenibilità e definire, conseguentemente, una propria politica ambientale;
- nuove opere: gli interventi di potenziamento e/o modifica dell'esistente tutti i progetti dovranno essere corredati da elementi da cui evincere l'incremento apportato dalla singola realizzazione al raggiungimento dell'obiettivo;
- piani di sviluppo successivi all'emanazione delle Policy: dovranno comprendere tutte le tematiche ambientali che interessano l'aeroporto.

Una volta condivise ed approvate, queste Policy saranno rese vincolanti per i gestori aeroportuali degli scali che fanno parte della rete nazionale.

4.3 Le azioni a valenza operativa

4.3.1 L'"Action Plan" di sviluppo della rete

Al fine di inquadrare correttamente le azioni operative di Piano, si ritiene necessario dare brevemente conto dell'Action Plan con riferimento al ruolo rivestito all'interno della proposta di Piano e dei conseguenti contenuti.

Secondo la definizione datane dalla stessa proposta di PNA, «l'Action Pian si configura come lo strumento di programmazione del Piano Nazionale, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività».

Un'ulteriore definizione che si ritiene indispensabile a chiarire il ruolo rivesto dall'Action Plan, è riscontrabile laddove la proposta di Piano afferma che «la rete nazionale degli aeroporti rappresentata nel Piano costituisce la base per l'articolazione dell'Action Plan che, coniugando le esigenze di scala europea e nazionale con la dimensione territoriale, definisce gli interventi infrastrutturali necessari, con costi e competenze, con orizzonte 2030».
Infine, un'ultima definizione essenziale alla sua comprensione risiede nell'affermazione secondo la quale «l'Action Plan fornisce le indicazioni tematiche per bacini, in forma di strumento mirato a perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della navigazione».

Tali definizioni individuano con estrema chiarezza il ruolo dell'Action Plan come strumento di raccordo che si sviluppa su differenti livelli di pianificazione.
A livello di logiche pianificatorie, l'Action Plan costituisce l'elemento di raccordo tra la dimensione europea e nazionale, e quella territoriale, rappresentata dai singoli bacini di traffico omogeno, che difatti costituiscono la scala geografica di sua articolazione.
Il livello delle logiche di scala non è tuttavia l'unico rispetto al quale l'Action Plan esercita il suo ruolo di strumento di raccordo in quanto, come evidenziato, questo «correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività».
Ne consegue quindi che un ulteriore ambito di azione che la proposta di Piano assegna all'Action Plan risiede pertanto nella integrazione tra i diversi modi di trasporto, in piena armonia con l'obiettivo strategico di promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e di l'integrazione ferro-aria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il Paese.

In relazione a tale ruolo, per quanto attiene ai conseguenti contenuti, la proposta di Piano definisce che l'Action descrive:

- Le azioni mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti e al potenziamento dell'accessibilità e delle interconnessioni modali degli stessi, sia su scala locale che nazionale
- Gli interventi prioritari, divisi per tipologia di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza;
- I costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo
- Le prestazioni attese dagli aeroporti principali della rete nazionale, attraverso la definizione di requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- Gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
- La proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale

Il quadro complessivo degli aeroporti, strategici ed ulteriori di interesse nazionale, per i quali l'Action Plan prevede una seppur al suo interno modulata gamma di Azioni operative risulta il seguente (cfr. Tabella 4-8).

N. Macro area	Macro area	Scali strategici	Ulteriori aeroporti	Azioni operative
1	NORD-OVEST	Milano - Malpensa	-	SI
		-	Bergamo	SI
		-	Brescia	SI
		-	Cuneo	SI
		-	Genova	SI
		-	Milano - Linate	SI
		Torino	-	SI
2	NORD-EST	Venezia	-	SI
		-	Trieste	SI
		-	Treviso	SI
		-	Verona	SI
3	CENTRO-NORD	Bologna	-	SI
		Pisa/Firenze	-	SI
		-	Ancona	SI
		-	Parma	SI
		-	Rimini	NO
4	CENTRO ITALIA	Roma Fiumicino	-	SI
		-	Perugia	NO
		-	Pescara	SI
		-	Roma Ciampino	SI
5	CAMPANIA	Napoli	-	SI
		-	Salerno	SI
6	MEDITERRANEO /ADRIATICO	Bari	-	SI
		-	Brindisi	SI
		-	Taranto	SI
7	CALABRIA	Lamezia Terme	-	SI
		-	Crotone	SI
		-	Reggio Calabria	NO
8	SICILIA ORIENTALE	Catania	-	SI
		-	Comiso	SI
9	SICILIA OCCIDENTALE	Palermo	-	SI
		-	Lampedusa	SI
		-	Pantelleria	SI
		-	Trapani	SI
10	SARDEGNA	Cagliari	-	SI

N. Macro area	Macro area	Scali strategici	Ulteriori aeroporti	Azioni operative
		-	Alghero	SI
		-	Olbia	Si

Tabella 4-8 Scali della rete nazionale per cui si prevedono azioni operative

4.3.2 Le Azioni operative

Le azioni operative consistono in interventi infrastrutturali da realizzarsi per adeguare gli scali alle aspettative delineate dalla stessa proposta di Piano. Tali azioni sono indicate nella tabella seguente.

Cod.	Azioni Operative (AO)
AO.1	Interventi sul sottosistema delle piste
AO.2	Interventi sul sottosistema di rullaggio
AO.3	Interventi sul sottosistema dei piazzali
AO.4	Interventi sul sottosistema terminal passeggeri
AO.5	Interventi sul sottosistema cargo
AO.6	Interventi sul sottosistema delle attività di supporto
AO.7	Interventi sul sottosistema dei parcheggi
AO.8	Interventi impianti tecnologici
AO.9	Interventi per la mobilità interna su ferro
AO.10	Interventi per la mobilità interna su gomma

Tabella 4-9 Le azioni operative del PNA

4.4 Identificazione dei sistemi interessati e dei possibili effetti

4.4.1 I macro sistemi di riferimento per le analisi relative al livello strategico

Secondo l'impianto metodologico posto alla base del presente RPA (cfr. 2.3.2.3), l'individuazione degli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA per il livello strategico, proprio in ragione del suo fare riferimento a detto livello, è stata operata correlandola al più elevato dei riferimenti che possano essere assunti in un processo di VAS, ossia al principio stesso di Sviluppo sostenibile ed alla sua declinazione nelle tre dimensioni.

L'assunzione di tale scelta ha comportato un radicale mutamento della prospettiva rispetto alla quale considerare gli ambiti tematici interessati dalla proposta di PNA, i quali, non sono stati concepiti come "bersagli di impatto", quanto piuttosto come insieme di aspetti di natura ambientale, territoriale e socio-economica dei contesti rispetto ai quali di esplicano le Azioni di Piano di rango strategico, e che, come tali, consentano di poter misurare i termini in cui queste sono in grado di poter dar luogo ad un modello di sviluppo che sia sostenibile.

In tale ottica, la sostenibilità della proposta di PNA è riferita alla misura in cui le sue Azioni di rango strategico e segnatamente quelle riguardanti la individuazione degli scali inseriti all'interno della rete

aeroportuale nazionale, consentono di instaurare con i fattori ambientali e socio-economici dei contesti interessati da detti scali un rapporto che sia fondato sulla sostenibilità dello sviluppo indotto.
Muovendo da tale approccio, la individuazione di tali macrosistemi è stato l'esito della correlazione dei suddetti presupposti teorici e culturali con le specificità proprio dell'ambito tematico di pianificazione della proposta di PNA.
Tale operazione ha condotto all'identificazione dei seguenti Macrosistemi, in misura di due per ogni dimensione di Sostenibilità (cfr. Tabella 4-10).

Dimensioni di Sostenibilità	Macrosistemi	
Economica	E1	Sviluppo economico nei settori chiave dell'economia nazionale
	E2	Utilizzo delle risorse pubbliche
Sociale	S1	Esigenze di mobilità dei cittadini
	S2	Coesione territoriale
Ambientale	A1	Vulnerabilità ambientale
	A2	Disponibilità territoriale

Tabella 4-10 I macrosistemi di riferimento

In buona sostanza, i Macrosistemi costituiscono l'ambito tematico rispetto al quale valutare la sostenibilità ambientale, economica e sociale delle scelte operate dalla proposta di PNA relativamente alla selezione degli aeroporti inseriti nella rete aeroportuale nazionale, e, in ragione di ciò, questi sono stati definiti in modo tale da poter dare conto dei termini in cui le caratteristiche di ciascuno dei contesti di localizzazione di detti scali, rappresentino quelle precondizioni a fronte delle quali il loro riconoscimento nella rete aeroportuale nazionale possa dare innesco ad un modello di sviluppo sostenibile.

Una più chiara ed evidente esplicazione di tale approccio può trovare espressione, ad esempio, nel Macrosistema "Sviluppo economico nei settori chiave dell'economia nazionale" nel quale è stata articolata la dimensione economica della Sostenibilità.
Ricordato che per Sostenibilità economica si è intesa "la capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici", appare come l'operazione condotta nella formulazione del Macrosistema in parola sia stata motivata dalla necessità di comprendere quali siano le caratteristiche del sistema economico relative al contesto territoriale di localizzazione dell'aeroporto e, conseguentemente, i termini in cui queste e la presenza dello scalo possano dare luogo ad una crescita duratura.
Tale approccio è motivato, per un verso, dalla scelta della proposta di Piano di strutturare una rete aeroportuale "dal" territorio e non, viceversa, di imporre delle funzioni solamente per perseguire una strategia pianificatoria, forse corretta, ma astratta dalla realtà e dalla effettiva domanda del territorio; per l'altro, dalla necessità di accertarsi che il livello di propensione del territorio rispetto a quell'obiettivo sia reale e che possa ritenersi duraturo nell'orizzonte temporale della Proposta di Piano.

4.4.2 I sistemi ambientali di riferimento per le analisi relative al livello operativo

Ai sensi dell'Allegato VI (lettera b, c, d) del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii, l'analisi del contesto ambientale per la VAS deve prendere in considerazione:

"b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;

c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate 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, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228."

Inoltre, alla lettera f, è indicato che gli effetti delle azioni devono essere indagati in riferimento a "*la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio"*.

Rispetto a quanto indicato dalla norma e agli obiettivi e alle azioni della Proposta di Piano, di cui ai paragrafi precedenti, si ritiene che l'analisi di contesto e la valutazione di sostenibilità possa essere costruita in riferimento ai sistemi ambientali indicati nella tabella seguente.

N.	Sistemi ambientali
1	Biodiversità
2	Popolazione
3	Salute umana
4	Flora e fauna
5	Suolo
6	Idrosfera
7	Clima e aria
8	Beni materiali
9	Patrimonio culturale (architettonico e archeologico)
10	Paesaggio

Tabella 4-11 I Sistemi ambientali

4.4.3 I fattori e gli effetti ambientali

Al fine di individuare i possibili effetti delle azioni operative previste dalla proposta di Piano, e considerati i sistemi ambientali di riferimento descritti nel precedente paragrafo, sono stati selezionati alcuni bersagli o ambiti, chiamati "fattori ambientali", su cui possono generarsi gli effetti.

In questa fase del lavoro, che come si è più volte ricordato è finalizzata alla determinazione della portata delle informazioni da fornire nel RA, appare significativo individuare prima di tutto come sono

stati esplicitati gli effetti, che dovranno essere indagati in futuro in ragione delle loro caratteristiche specifiche e della possibilità che vengano interessati dalle azioni di Piano.

Per individuare in modo esaustivo i fattori e gli effetti oggetto delle successive analisi affrontate nel Rapporto Ambientale, si sono analizzati i principali riferimenti presenti nello scenario nazionale ed europeo in campo ambientale; da questi sono state estrapolate le politiche ed i principi ambientali a carattere generale e successivamente sono stati selezionati gli elementi di interesse nel caso specifico oggetto del presente documento. In primo luogo sono stati presi in considerazione tutti quei fondamenti ambientali che potenzialmente, attengono all'ambito aeroportuale, e in seguito sono stati sviluppati e adattati per garantire la redazione di un elenco completo e caratteristico dei fattori interessati dall'attuazione delle azioni operative individuate nella proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti.

Nell'appendice sono riportati gli estremi dei principali atti e documenti di riferimento per il settore di analisi che sono utili per l'individuazione oggetto del presente paragrafo. E' interessante notare come per quanto riguarda il settore aeroportuale sono essenzialmente tre i campi di azione: gli inquinamenti, l'interferenza con l'avifauna e il campo più ampio della sostenibilità degli aeroporti.

In riferimento a ciascuno dei sistemi ambientali individuati sono quindi stati individuati alcuni fattori ambientali rispetto ai quali si presume possano manifestarsi degli effetti, come indicato di seguito.

N.	Sistemi ambientali	Fattori/effetti ambientali
1	Biodiversità	• Corridoi ecologici • Equilibri ecosistemici • Stato degli habitat • Qualità ecologica dei corsi d'acqua
2	Popolazione	• Opportunità lavorative • Svolgimento funzioni produttive • Valore degli immobili • Livello di servizio delle infrastrutture
3	Salute umana	• Attività umane • Condizioni per la presenza dell'uomo (vivibilità) • Clima acustico • Gestione dei rifiuti
4	Flora e fauna	• Specie protette • Specie faunistiche • Composizione e struttura delle comunità vegetali • Avifauna
5	Suolo	• Uso del suolo • Risorse naturali
6	Idrosfera	• Rete idrica superficiale • Acque sotterranee

N.	Sistemi ambientali	Fattori/effetti ambientali
		• Qualità delle acque • Uso della risorsa idrica
7	Clima e aria	• Qualità dell'aria • Condizioni di luminosità • Gas climalteranti
8	Beni materiali	• Servizi pubblici/ attrezzature a uso pubblico • Aree destinate a funzione pubblica • Aree insediative
9	Patrimonio culturale (architettonico e archeologico)	• Elementi archeologici e/o monumentali • Elementi storico/culturali
10	Paesaggio	• Valore paesaggistico • Percezione del paesaggio • Semantica dei luoghi/territori • Vocazione del territorio

Tabella 4-12 Sistemi e fattori/effetti ambientali

Tali fattori ambientali possono, in linea generale, essere interessati dalle azioni operative della proposta di Piano sia in termini negativi che positivi.
Il primo fondamentale sistema da dover indagare ai fini di una corretta valutazione dei potenziali effetti, è quello relativo alla *Biodiversità*, ossia alla variabilità ecologica presente in un determinato ambiente. Ovviamente a livello di valutazione ambientale strategica l'analisi non deve essere riferita agli elementi che possono indurre alla più classica logica dell'impatto ambientale ma occorre individuare parametri con valenza più sistemica in quanto l'attenzione deve essere posta ai principi dalle azioni del piano. In quest'ottica lo studio è stato riferito a elementi che rivestono un maggior significato sistemico. Tra questi assumono interesse lo stato dell'habitat e i corridoi ecologici: la realizzazione di infrastrutture, specie se di tipo lineare come ad esempio le piste aeroportuali o i percorsi per la mobilità interna, potrebbero infatti interferire con le naturali reti di connessioni che permettono lo spostamento di fauna e lo scambio genetico tra le specie vegetali presenti, alterando in modo diretto ma anche indotto il sistema naturale presente all'intorno dello scalo.
Altro fattore da dover esaminare è quello dell'ecologia corsi d'acqua: l'incremento delle attività aeroportuali, la necessità di eventuali modifiche del reticolo idrico superficiale e il conseguente rischio d'aumento di rilascio di inquinanti, potrebbe apportare una sensibile riduzione della capacità autodepurante dell'ambiente fluviale con ripercussioni negative sulla sopravvivenza degli ecosistemi acquatici. Inoltre dovranno essere indagati gli equilibri degli ecosistemi, ossia l'interazione dinamica che intercorre tra le varie componenti ambientali, suolo, vegetazione, clima, acqua, ecc.. che subiscono in modo e in misura diversa le pressioni modificatorie determinate degli interventi antropici.
La realizzazione di interventi sul sistema aeroportuale può generare anche effetti aventi una connotazione positiva, come nel caso del sistema ambientale definito Popolazione, tale per cui l'ampliamento, il potenziamento, e ovviamente la realizzazione di un nuovo scalo, può creare nuove opportunità lavorative; il fattore in esame infatti può risentire in modo benefico della richiesta di posti

di lavoro sia nel corso della realizzazione degli interventi, sia per lo sviluppo di nuove eventuali attività legate ad esse sia interne che indotte. Altro fattore per cui potrebbero ottenersi vantaggi dall'attuazione della proposta di Piano è il valore degli immobili legato all'aumento dell'attrattività dovuta all'infrastruttura aeroportuale; anche il livello di servizio delle infrastrutture locali presenti nel territorio potrebbe beneficiare dei vantaggi indotti dagli eventuali interventi sulla mobilità previsti, qualora – come indicato dal Piano – le realizzazioni coinvolgano l'intero sistema della rete infrastrutturale.

Di natura diversa saranno invece i potenziali effetti sullo svolgimento delle attività produttive locali: se da un lato l'eventuale apertura/potenziamento del traffico stimolano nuove produzioni, dall'altro la pressione dell'infrastruttura può essere considerata causa perturbatrice dello svolgimento delle attività presenti in prossimità dello scalo.

Quale oggetto di analisi si è inteso introdurre anche il sistema della salute umana. Oggetto di studio è stato quindi definito anche il fattore definito attività umane, ossia dovrà essere indagata l'eventuale interferenza degli interventi previsti sulle dinamiche antropiche interessate dal sistema aeroportuale.

Un altro tema ampiamente regolamentato sia a livello europeo che nazionale è il clima acustico, questo poiché l'emissione di rumore causata dalle attività aeroportuali (in primis dagli aeromobili), rappresenta una delle principali fonti di disturbo per le popolazioni che risiedono nelle vicinanze di un insediamento aeroportuale.

La presenza delle attività umane non solo ai fini produttivi (insediamenti industriali-commerciali e/o terziari) ma anche della residenza impongono l'analisi di un fattore che si sintetizza nel termine di "vivibilità" ovvero tale da rendere l'insieme del potenziale disturbo arrecato sia dal clima acustico e dall'emissione in atmosfera ma anche dalla maggiore presenza di quei fenomeni che creano disturbo nelle quotidiane attività dell'uomo. Il riferimento è l'intensità dell'uso dello scalo aeroportuale sia in termini di passeggeri che lo frequentano sia dei movimenti degli aeromobili.

A causa degli interventi previsti dalla proposta di Piano la gestione dei rifiuti all'interno dello scalo aeroportuale potrebbe risentire delle azioni del Piano stesso e quindi, in relazione al contesto, ogni gestore deve trovare la soluzione al fine di rendere minima o, se possibile, nulla l'incidenza dello scalo nel sistema di gestione del territorio che ospita lo scalo stesso.

Per il sistema ambientale della flora e fauna vengono ad essere indagati in modo adeguato non solo le specie protette presenti nel territorio limitrofo all'infrastruttura aeroportuale, ma tutte le specie faunistiche e le comunità vegetali che potrebbero risentire delle pressioni scaturite dalla presenza e dallo svolgimento delle attività del Piano. Particolare attenzione andrà anche posta per l'avifauna, oggetto peraltro di specifiche norme, che subisce in modo rilevante interferenze legate al traffico aereo.

Tra i vari interventi presenti nella proposta di Piano sono previste anche azioni che, come la realizzazione e l'ampliamento di piste e di terminal, prevedono l'occupazione di nuove aree, ossia la sottrazione di una certa quantità di suolo all'ambiente. Per questo motivo viene analizzato l'uso del suolo per determinare se, e in che misura, verrà sfruttata la disponibilità di territorio limitrofa allo scalo. Altra forma con cui alcuni interventi di realizzazione possono interferire con tale sistema ambientale è quella derivante dall'approvvigionamento di inerti necessari per la costruzione: è quindi

necessario effettuare un'attenta caratterizzazione del territorio circostante e della disponibilità delle risorse naturali.
La presenza di un'opera aeroportuale può interferire sui molteplici elementi appartenenti all'idrosfera; ad esempio un intervento di realizzazione di piazzali, terminal o parcheggi che prevede l'impermeabilizzazione dell'area, causa un incremento del deflusso superficiale e una conseguente riduzione della circolazione delle acque sotterranee, con effetti critici a livello di falda. Oltre che dal punto di vista del bilancio quantitativo, si potrebbe generare un interferenza anche per la qualità delle acque per l'immissione in rete di acque di prima pioggia qualora non opportunamente trattate. Altro aspetto da considerare è l'eventuale incremento di consumo della risorsa legato ad una maggiore attività dello scalo. In tal caso sarà importante determinare quali effetti si potranno verificare riguardo alla disponibilità della risorsa idrica.
Un altro dei sistemi ambientali interessato dal sistema aeroportuale è sicuramente quello del clima e dell'aria, oggetto di numerose regolamentazioni sia a livello europeo che nazionale. La qualità dell'aria è influenzata dalle emissioni d'inquinanti legate non solo alle operazioni degli aeromobili, ma anche a tutto il complesso di strutture che ruotano attorno ad esso. Il rilascio di inquinanti e inoltre considerato come la principale causa dell'aumento della concentrazione in atmosfera dei gas climalteranti; la loro normale concentrazione in atmosfera, se alterata dalla presenza e dalle attività dell'uomo, comporta il rischio di mutamento climatico a livello globale.
Altro importante fattore da indagare è quello delle condizioni di luminosità: poiché la presenza di attività di volo notturno richiede il funzionamento di vari sistemi di illuminazione (per le piste, le vie di rullaggio, i parcheggi, ecc), che potenzialmente potrebbero generarsi alterazione delle condizioni visive.
L'attenzione che viene richiesta ai così detti "beni materiali" è riferibile al fatto che l'insediamento di un'attività umana come quelle pianificate dalla proposta di Piano in oggetto può comportare una modifica al gradimento della fruizione di servizi, attrezzature e funzioni proprie del territorio. Ci si riferisce sia alle strutture quali scuole ed ospedali ma anche ad aree quali parchi, aree turistiche, ecc. da considerare non solo nel loro stato di fatto ma anche in relazione alla previsione degli strumenti di gestione del territorio visto che una modifica della funzione aeroportuale potrebbe modificare la vocazione dei luoghi. Ovviamente ciò non è detto che debba essere letto in modo negativo ma deve essere analizzato con la dovuta attenzione al fine di rendere la presenza di una delle azioni delle proposta del piano un opportunità piuttosto che una criticità.
Non possono essere esclusi dall'elenco dei fattori, su cui l'attuazione degli interventi può causare degli effetti, gli elementi archeologici, monumentali e storico/culturali. L'incremento dell'ingombro planimetrico dovuto alla realizzazione o al potenziamento dei vari sistemi dell'ambito aeroportuale può generare interferenze con le eventuali preesistenze in tale settore.
Ultimo, ma non meno importante, sistema ambientale per cui è richiesto un adeguato livello di approfondimento delle possibili interferenze legate all'attuazione della proposta di Piano è il paesaggio. Questo deve essere letto sia in relazione al suo valore sia in riferimento alla percezione. Infatti in tal senso si considera che quanto si percepisce deve essere ben integrato al sistema presente sia in termini volumetrici che qualitativi. In tal senso si considera il rapporto degli interventi della proposta di piano sia con la semantica dei luoghi sia con la vocazione del territorio. E' infatti

evidente che l'inserimento di funzioni aeroportuali in un area urbana è cosa ben diversa dalla medesima azione posta in un area industriale o per lo meno di minor pregio paesaggistico.
La *percezione del paesaggio* è un altro fattore da considerare nello studio dei possibili impatti in quanto gli eventuali elementi dell'infrastruttura aventi un considerevole ingombro volumetrico potrebbero dar luogo ad effetti negativi legati all'alterazione della visibilità dei luoghi.
Come meglio si vedrà nella successiva fase C, ciò che interessa in questa fase è l'identificazione delle tematiche per comprendere su quali aspetti occorre focalizzare l'attenzione, mentre la loro quantificazione e determinazione della valenza positiva o negativa sarà l'oggetto degli studi del RA.

5 FASE C – LA PORTATA DELLE INFORMAZIONI PER IL RAPPORTO AMBIENTALE

5.1 Premessa

Il lavoro di costruzione della sequenza logica caratterizzante il presente Rapporto Preliminare Ambientale per la VAS ha permesso di definire la correlazione tra gli obiettivi della proposta di Piano, le conseguenti azioni intraprese per il loro conseguimento, nonché gli effetti che potrebbero essere generati dall'applicazione delle azioni. Come indicato dalla norma, il RPA non è finalizzato alla stima degli effetti nel territorio specifico e pertanto non interessa in questa sede sviscerare il rapporto diretto tra i possibili effetti e le caratteristiche dei cosiddetti "bersagli", quanto piuttosto poter definire l'entità degli studi da effettuare in funzione del rapporto azione-effetto.
Sulla scorta di tali considerazioni è stato sviluppato un metodo che ha permesso di poter discernere il grado di approfondimento delle diverse tematiche in funzione delle azioni di Piano. Tale metodo comprende analisi su entrambi i livelli su cui è stato impostato il lavoro, ossia quello strategico e quello operativo.
Inoltre, si è voluto ampliare il ruolo assegnato al Rapporto preliminare ambientale dallo stesso dettato legislativo, fornendo una sintesi del livello informativo relativo a ciascuno scalo aeroportuale. Tale momento di sintesi si è concretizzato nella classificazione degli scali aeroportuali per portata complessiva dell'informazione da rendere nel RA, con l'obiettivo, già precedentemente dichiarato, di poter contestualizzare gli studi rispetto alla vastità del territorio che il PNA coinvolge.

5.2 Gli approfondimenti a livello Strategico

Secondo le scelte metodologiche documentate al precedente paragrafo 2.3.3.2, la definizione della portata delle informazioni che nel Rapporto Ambientale si dovranno fornire per il livello strategico, è stata definita con riferimento a quelle che, tra le Azioni di Piano appartenenti a tale livello, in modo più rilevante delle altre determinano gli esiti ambientali e territoriali della proposta di Piano. Tali azioni sono state identificate in quella relativa alla definizione della rete aeroportuale nazionale.

Prima di entrare nel merito del livello di approfondimento individuato, occorre svolgere alcune considerazioni relative a detta azione la quale, come illustrato in precedenza, al suo interno si articola in due momenti, dei quali, il primo, riferito alla definizione delle regole di selezione degli aeroporti di interesse nazionale e l'altro, alla loro applicazione, attraverso la definizione in via preliminare della lista degli scali inclusi nella rete aeroportuale nazionale.
Tali regole fanno riferimento a criteri di natura trasportistica ed economica finanziaria, e rappresentano le condizioni alla cui verifica è subordinata l'inclusione degli scali all'interno della rete aeroportuale nazionale. Le regole in questione sono diversamente formulate in relazione ai due livelli gerarchici di scali che, secondo l'impianto della proposta di PNA, costituiscono detta rete (cfr. Tabella 5-1).

Livello gerarchico scalo	Natura criterio	Regola	
Strategico	Trasportistico	R1	Appartenenza al "Core Network" definito a livello europeo nella sua approvazione definitiva nel Dicembre 2013
Ulteriori scali di interesse nazionale	Trasportistico	R2	Specializzazione di ruolo all'interno del bacino
	Economico-finanziario	R3	Raggiungimento dell'equilibrio

Tabella 5-1 Criteri e regole per la selezione degli scali di interesse nazionale

Considerati i macrosistemi nei quali sono state articolate le dimensioni della Sostenibilità (cfr. par. 4.4.1), appare evidente come i criteri individuati dalla proposta di PNA siano concettualmente rispondenti a quelli afferenti alla dimensione Economica ed a quella Sociale (cfr. Tabella 5-2).

			Regole		
Dimensione	**Macrosistemi di riferimento**		R1	R2	R3
Economica	E1	Sviluppo economico nei settori chiave dell'economia nazionale	●	●	-
	E2	Utilizzo delle risorse pubbliche	-	-	●
Sociale	S1	Esigenze di mobilità dei cittadini	●	●	-
	S2	Coesione territoriale	●	●	-
Ambientale	A1	Vulnerabilità ambientale	-	-	-
	A2	Disponibilità territoriale	-	-	-

Tabella 5-2 Quadro di riscontro Macrosistemi di riferimento – Regole di selezione scali

Appare altresì evidente come alcuna di dette regole faccia riferimento ai due macrosistemi relativi alla dimensione ambientale della Sostenibilità.
In ragione di tale evidenza si ritiene che in sede di processo di VAS il Rapporto Ambientale dovrà essere implementata detta dimensione, sviluppando le regole per l'attribuzione del ruolo di aeroporti di interesse nazionale, le quali siano incentrate sui temi della sostenibilità ambientale, così da poterne valutare gli effetti rispetto ai corrispondenti macrosistemi individuati.

Ciò premesso, con riferimento alla portata dell'informazione, si ricorda che questa è espressione del grado di correlazione tra le tipologie di scali per livello gerarchico definito sulla base della classificazione operata dalla proposta di Piano e nell'ambito della revisione delle reti TEN-T, e che sulla base di detto grado di correlazione è stato formulato il giudizio espresso una scala qualitativa articolata in quattro livelli:

- Portata Alta
- Portata Medio Alta
- Portata Medio Bassa
- Portata Bassa

P.A
P.MA
P.MB
P.B

Classi di portata dell'informazione in funzione delle interrelazioni tra livello gerarchico degli scali e macrosistemi

La portata delle informazioni a livello strategico ed in termini generali è stata valutata come segue.

Tipologia di scalo per livello gerarchico	Dimensione ECONOMICA		Dimensione SOCIALE		Dimensione AMBIENTALE	
	E1	E2	S1	S2	A1	A2
	Sviluppo economico	Utilizzo delle risorse pubbliche	Esigenze di mobilità	Coesione territoriale	Vulnerabilità ambientale	Disponibilità territoriale
T1	P.A	P.A	P.A	P.A	P.A	P.A
T2	P.A	P.A	P.A	P.A	P.A	P.A
T3	P.A	P.MA	P.A	P.A	P.A	P.MB
T4	P.MA	P.A	P.MA	P.A	P.A	P.MA
T5	P.B	P.B	P.B	P.B	P.MB	P.B

Tabella 5-3 Matrice di definizione della portata dell'informazione per il livello strategico

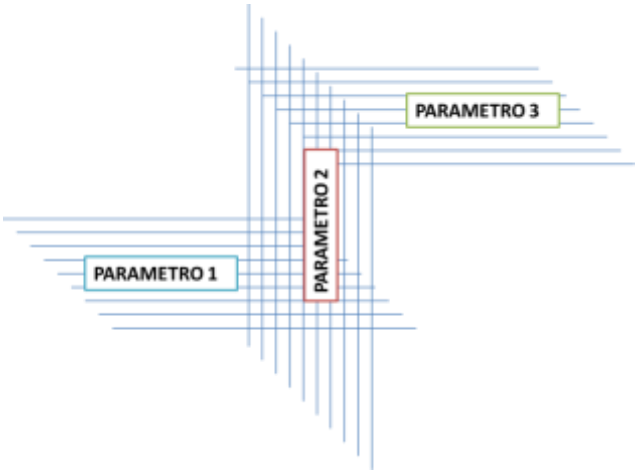
5.3 Gli approfondimenti a livello Operativo

5.3.1 La definizione teorica della portata delle informazioni

La metodologia di definizione della portata delle informazioni per il livello operativo si è posta l'obiettivo di poter correlare l'insieme delle informazioni che concorrono al fenomeno e, da tale correlazione, generare una sintetica conclusione.
Le informazioni prese in esame sono riferite a:

- sistemi ambientali
- i fattori rispetto ai quali, per ogni sistema, si riflettono gli effetti delle azioni di Piano
- le azioni di Piano a livello operativo
- le tipologie di intervento

Per poter fare ciò in modo pratico si è fatto ricorso alla costruzione di matrici coassiali di secondo livello ovvero ad uno schema di correlazione a tre dimensioni in cui i parametri sono correlati tra loro con riferimento ad un azioni in comune.



Nel caso in specie si è preso a riferimento l'azione del Piano come asse di riferimento (parametro 2 nell'immagine di fianco) e si sono correlate le tipologia di intervento da un lato (parametro 1) e i sistemi ambientali con i relativi fattori dall'altro (parametro 3 dell'esempio di fianco).

Si è ritenuto di iniziare l'analisi focalizzando l'attenzione sulle tipologie di azioni previste dal Piano ritenendo che, per uno stesso fattore ambientale interessato, la rilevanza dell'effetto atteso, e con essa la portata della informazione da includere nel Rapporto ambientale, vari in funzione della tipologia di intervento.
Considerando le tre diverse tipologie di intervento che possono caratterizzare la stessa azione operativa (ad esempio gli interventi sul sottosistema delle piste):

- realizzazione,
- potenziamento,
- riqualifica e/o riconfigurazione.

e al fine di dare conto di tale aspetto, è stato introdotto un fattore correttivo il cui valore, stimato attraverso una scala qualitativa articolata in tre livelli (alto, medio, basso), è rappresentativo della rilevanza della tipologia di intervento riferita a ciascuna delle azioni di progetto.
Per quanto attiene la determinazione della portata dell'informazione in funzione dell'effetto, questa è stata stimata rispetto alla sensibilità che, a prescindere dalla tipologia di intervento, il fattore ambientale presenta all'azione di Piano considerata.
Allo stesso modo, in questo caso, l'entità dell'effetto atteso e la relativa portata delle informazioni sono state espresse attraverso una scala qualitativa articolata in quattro livelli (alto, medio-alto, medio-basso, basso).
Di seguito sono riportate due tabelle in cui, rispettivamente, sono individuate:

- le rilevanze concernenti le tre tipologie di intervento declinate per ciascuna delle 10 azioni operative,
- l'entità degli effetti relativi ai sistemi ambientali mediante una scala cromatica.

		TIPOLOGIA INTERVENTO		
AZIONI OPERATIVE		REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE RICONFIGURAZIONE
AO.1	Interventi sul sottosistema delle piste			
AO.2	Interventi sul sottosistema di rullaggio			
AO.3	Interventi sul sottosistema dei piazzali			
AO.4	Interventi sul sottosistema terminal passeggeri			
AO.5	Interventi sul sottosistema cargo			
AO.6	Interventi sul sottosistema delle attività di supporto			
AO.7	Interventi sul sottosistema dei parcheggi			
AO.8	Interventi impianti tecnologici			
AO.9	Interventi per la mobilità interna su ferro			
AO.10	Interventi per la mobilità interna su gomma			

LEGENDA
Rilevanza della tipologia di intervento:
Alta Media Bassa

Tabella 5-4 Rilevanza delle tipologie di intervento per ogni azione operativa

	SISTEMI AMBIENTALI																																	
	BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
Azione operativa	CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
Interventi sottosistema delle piste																																		
Interventi sottosistema di rullaggio																																		
Interventi sottosistema dei piazzali																																		
Interventi sottosistema terminal passeggeri																																		
Interventi sottosistema cargo																																		
Interventi sottosistema attività di supporto																																		
Interventi sottosistema dei parcheggi																																		
Interventi impianti tecnologici																																		
Interventi mobilità interna su ferro																																		
Interventi mobilità interna su gomma																																		

Legenda:

Alta	Medio
Medio - Alta	Bassa

Tabella 5-5 Sensibilità dei fattori ambientali per ogni azione operativa

Il valore complessivo della portata delle informazioni relativo ad ognuno dei fattori in cui si articolano i sistemi ambientali e delle azioni di Piano, è stato ottenuto come funzione della rilevanza dell'effetto atteso, a sua volta derivante sia dalla sensibilità che il fattore interessato presenta rispetto alla azione considerata (Portata in funzione dell'effetto), sia dalla tipologia di intervento attraverso la quale si esplica l'azione di Piano (cfr. Figura 2-6).

5.3.2 La definizione della portata dell'informazione per singolo scalo

5.3.2.1 L'entità specifica dell'azione per singolo scalo

Per poter proseguire con la determinazione dei potenziali effetti ambientali e quindi della portata delle informazioni da fornire nel RA è necessario individuare e descrivere per ogni scalo le azioni operative previste dalla proposta di PNA e la loro tipologia; il risultato di questa analisi è sintetizzato nella tabella seguente in cui sono individuate graficamente le tipologie di intervento secondo la seguente gerarchia:

Simbolo	Tipologia intervento
●	Realizzazione
●	Potenziamento
●	Riqualifica e/o riconfigurazione

Non sono stati inseriti nella tabella gli scali per i quali la proposta di PNA non prevede azioni operative (Rimini, Perugia e Reggio Calabria), in quanto oggetto di valutazione per la programmazione degli interventi infrastrutturali di adeguamento all'interno del sedime.
In questo modo gli scali rispetto ai quali porre l'attenzione del Rapporto Ambientale possono essere distinti in due fattispecie: tutti gli scali in quanto esistenti e quindi sorgenti di possibili effetti sull'ambiente e gli scali specifici rispetto ai quali sono sviluppate dalla proposta di Piano azioni specifiche. Questi ultimi, sui quali si focalizza l'attenzione nella trattazione che segue, sono nel numero di 35 rispetto ai 38 totali della rete.

	Azioni operative	1. Interventi sul sottosistema delle piste	2. Interventi sul sottosistema delle vie di rullaggio	3. Interventi sul sottosistema dei piazzali	4. Interventi sul sottosistema terminal passeggeri	5. Interventi sul sottosistema cargo	6. Interventi sul sottosistema delle attività di supporto	7.Interventi sul sottosistema dei parcheggi	8. Interventi impianti tecnologici	9. Interventi per la mobilità interna su ferro	10. Interventi per la mobilità interna su gomma
MACROAREA NORD-OVEST	Milano - Malpensa	●	●	●	●	●	●	●		●	●
	Bergamo	•	•	●	●			●			
	Brescia	●		●	●	●	●	●	●		
	Cuneo	•							●	●	
	Genova		●	●	●			●			●
	Milano - Linate	•									
	Torino	•	•		●						
MACRO AREA NORD-EST	Venezia	●	●	●	●	•	●	●	●	●	●
	Treviso				●			●			●
	Trieste	•	●	●				●		●	●
	Verona	●	●	●	●						
MACROAREA CENTRO-NORD	Bologna	•	•	●	●	●	●	●		●	●
	Firenze	●	●	●	●			●			●
	Pisa	•	•	●	●			●		●	●
	Ancona			●	●	●	●				
	Parma	•			●				•		
MACROAREA CENTRO	Roma - Fiumicino	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Roma - Ciampino	•	•	•	●		●				
	Pescara	•	•					●			
MACROAREA CAMPANIA	Napoli Capodichino								•		
	Salerno Pontecagnano	●	●	●	●						
MACROAREA MEDITERRANEO ADRIATICO	Bari	•	•	●	●	●	●	●	•	●	●
	Brindisi		●	●	●		●	●		●	
	Taranto			●		●				●	●
MACROAREA CALABRIA	Lamezia Terme	•	●	●	●		●	●	•		
	Crotone	●	●	●	●	●		●			●
SICILIA OCCIDENTALE	Palermo		●		●	●	●				
	Trapani			●	●			●			
	Lampedusa	•		•					●		
	Pantelleria				●				●		
SICILIA OCCIDENTALE	Catania	●	●	●	●		●	●			●
	Comiso	●	●	●	●			●			
SARDEGNA	Cagliari			●	•			●			
	Alghero				●						●
	Olbia	●	●	●	●	●		●			

Legenda

Simbolo	*Tipologia intervento*
●	Realizzazione
●	Potenziamento
•	Riqualifica e/o riconfigurazione

Tabella 5-6 Tipologie di intervento per scalo

5.3.2.2 La portata dell'informazione per singolo scalo

Per determinare la portata delle informazioni da fornire nel RA in funzione di ciascuno scalo per cui la proposta di PNA ha previsto delle operazioni operative, è stata utilizzata la metodologia di lavoro precedentemente descritta.

Il risultato del lavoro consiste nelle successive 35 schede, nelle quali, attraverso dei giudizi di valore (alta, medio alta, media e bassa) è indicata la portata dell'informazione che tiene conto della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali.

A tale riguardo occorre precisare che, nei casi in cui per una stessa azione operativa la proposta di Piano aveva ipotizzato differenti tipologie di intervento, è stata presa in considerazione sempre quella più rilevante.

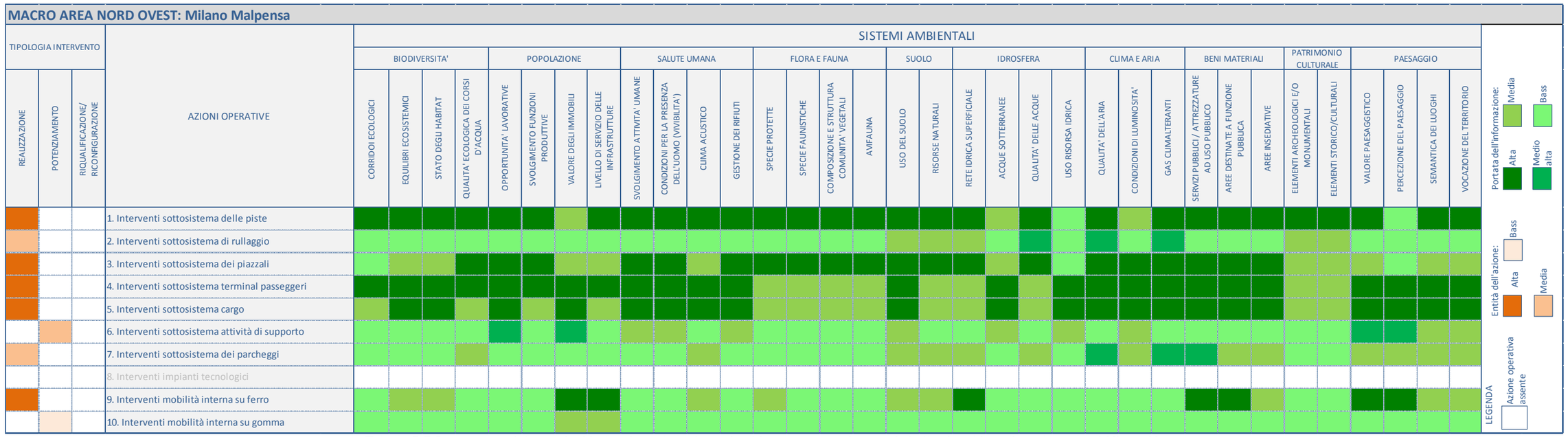


Tabella 5-7 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Milano Malpensa

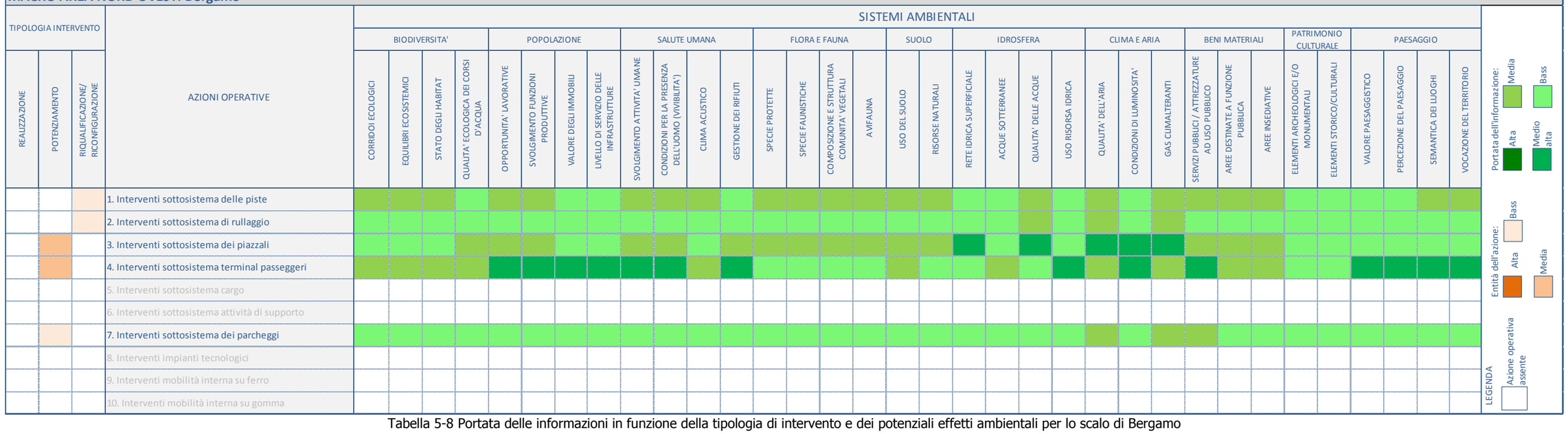


Tabella 5-8 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Bergamo

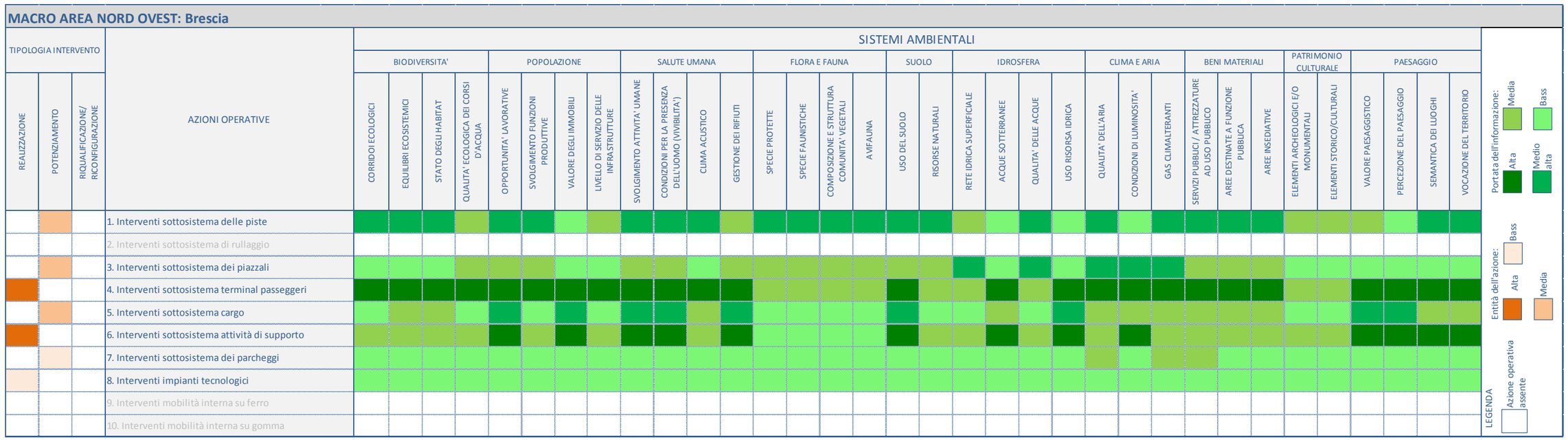


Tabella 5-9 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Brescia

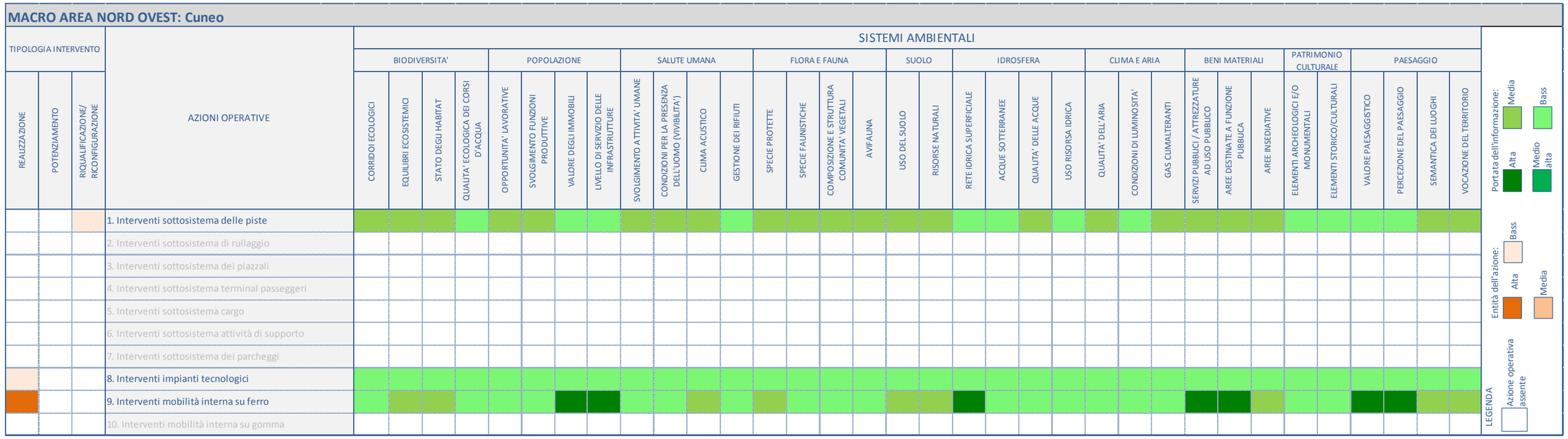


Tabella 5-10 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Cuneo

MACRO AREA NORD OVEST: Genova

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																		
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																			
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																			
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																			
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																			
			5. Interventi sottosistema cargo																																			
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																			
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																			
			8. Interventi impianti tecnologici																																			
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																			
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																			

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-11 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Genova

MACRO AREA NORD OVEST: Milano Linate

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																		
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																			
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																			
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																			
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																			
			5. Interventi sottosistema cargo																																			
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																			
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																			
			8. Interventi impianti tecnologici																																			
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																			
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																			

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-12 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Milano Linate

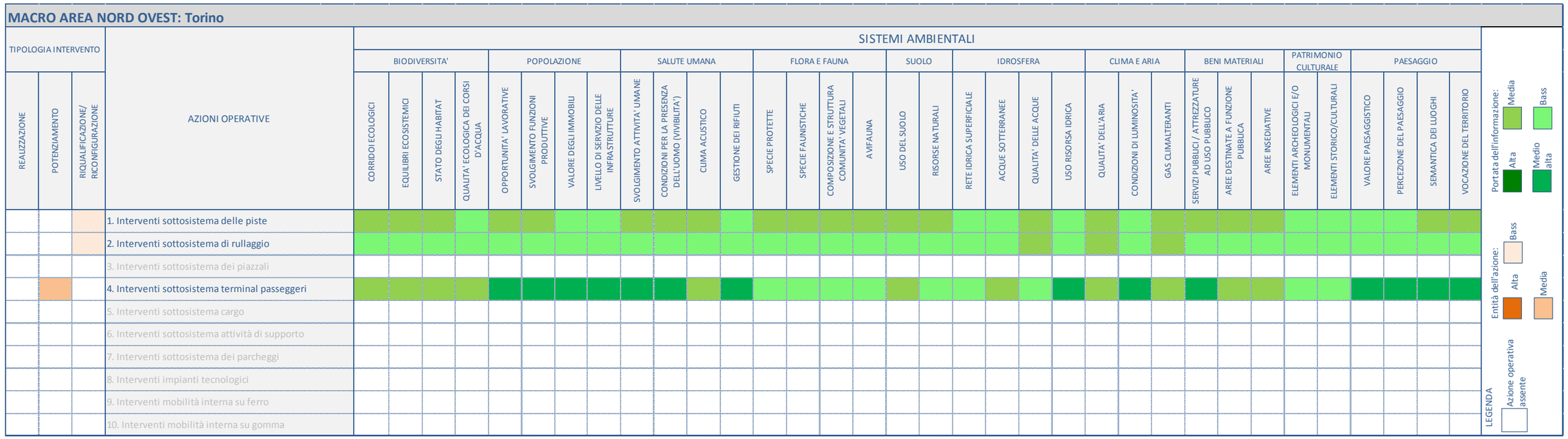


Tabella 5-13 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Torino

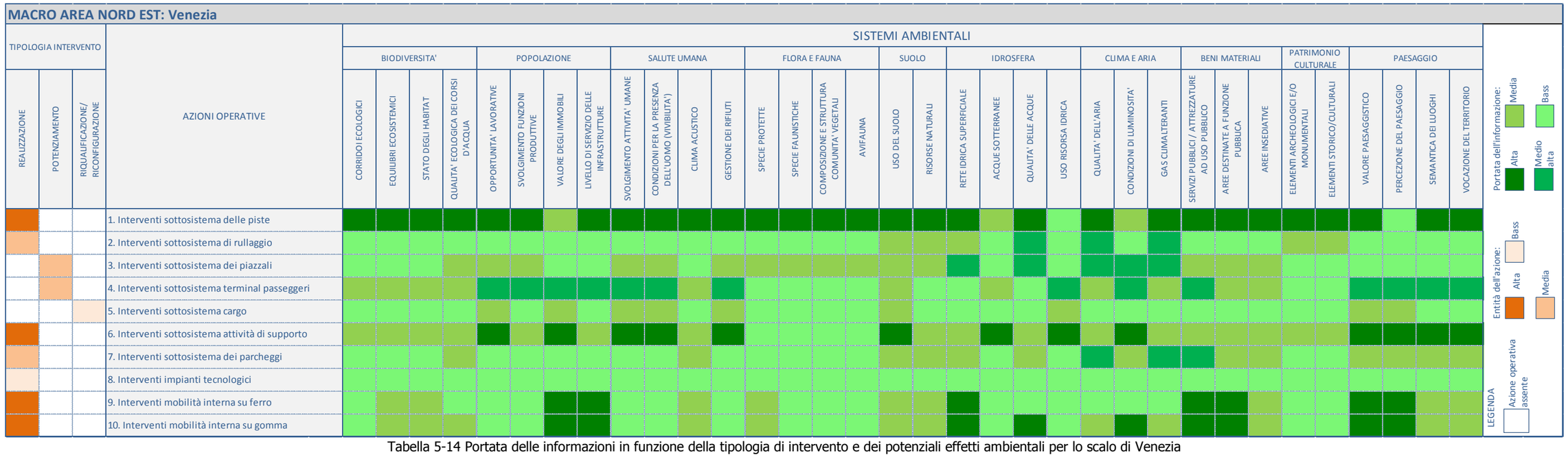


Tabella 5-14 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Venezia

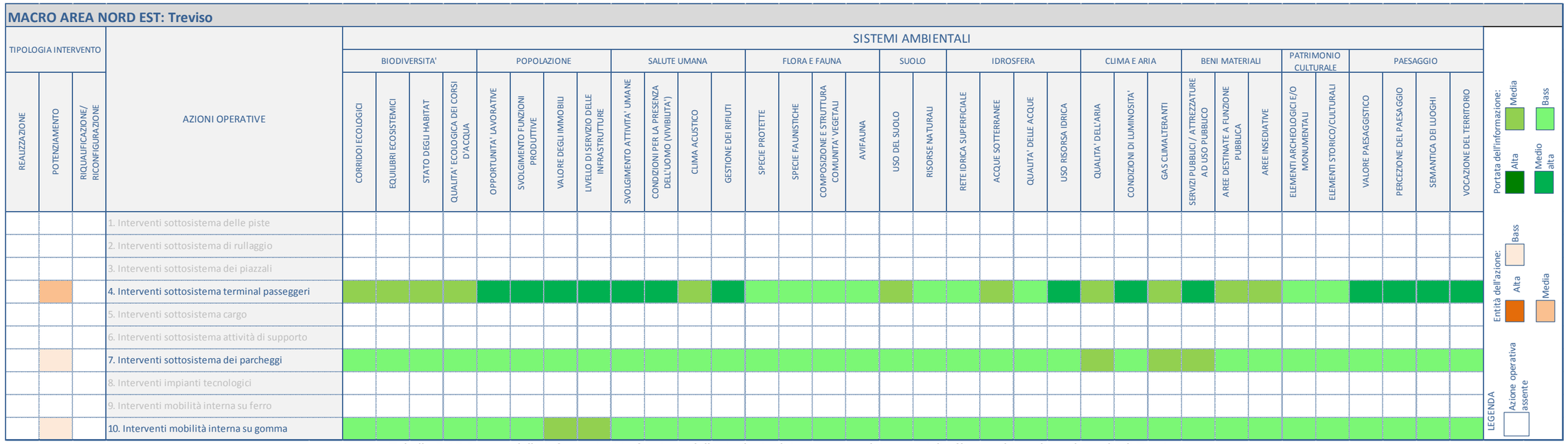


Tabella 5-15 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Treviso

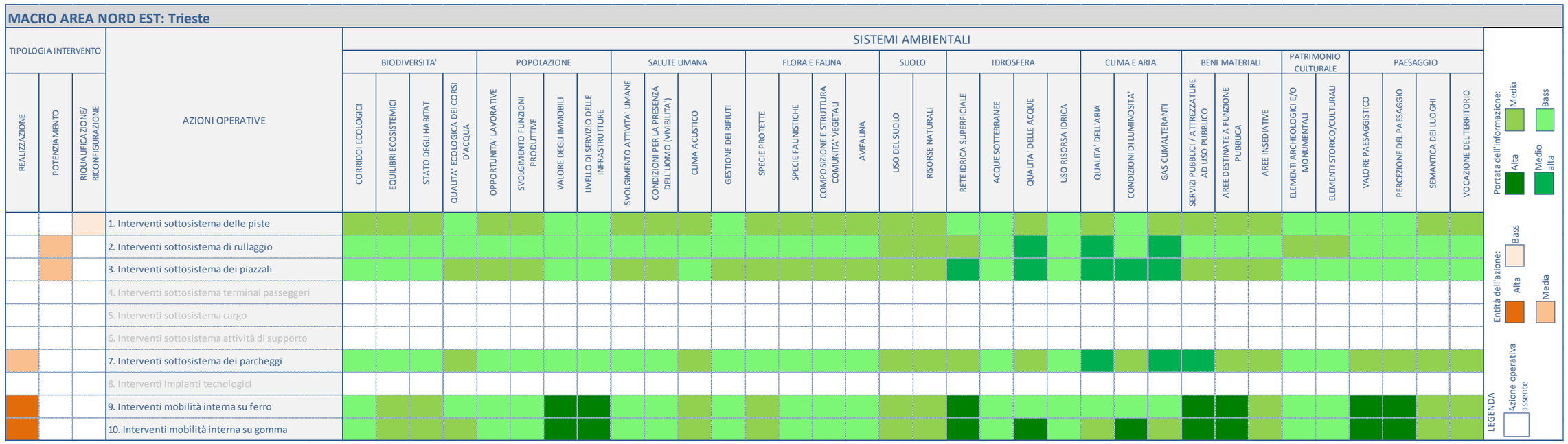


Tabella 5-16 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Trieste

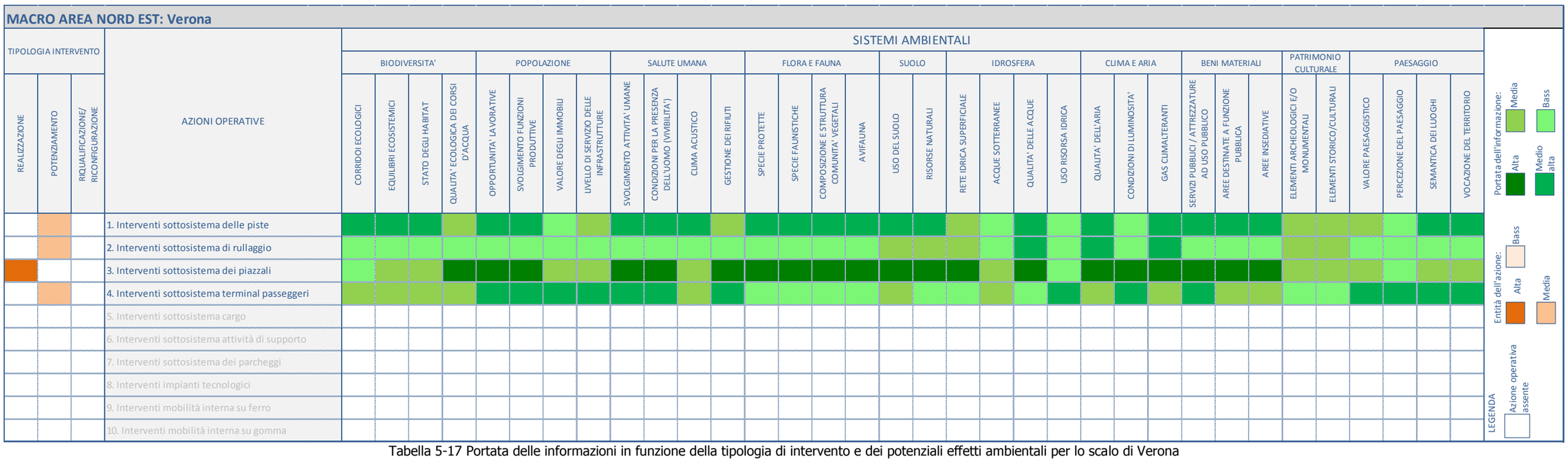


Tabella 5-17 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Verona

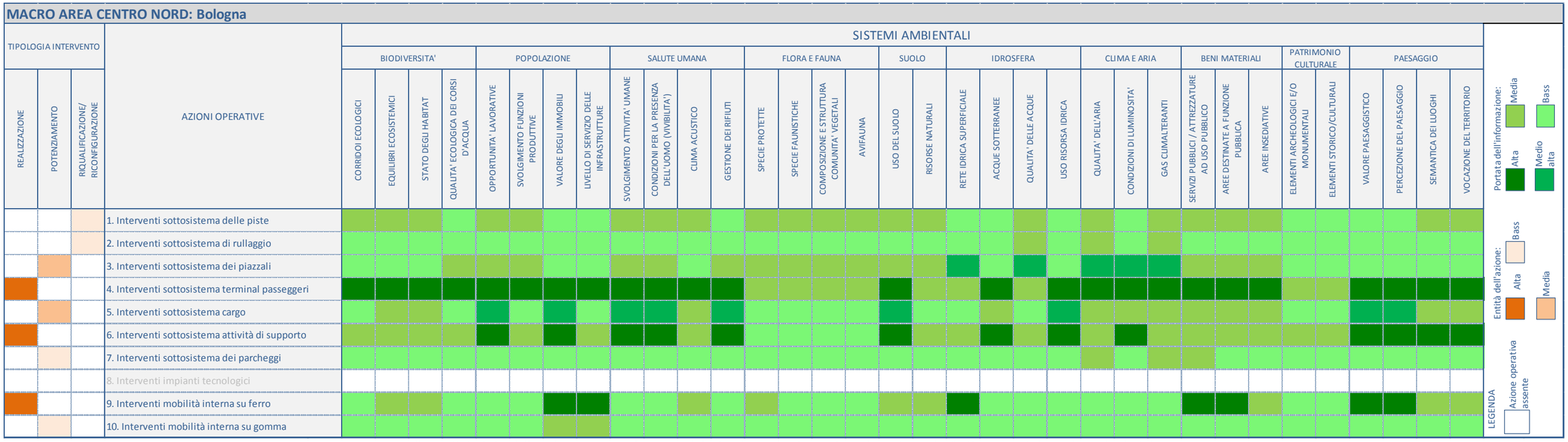


Tabella 5-18 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Bologna

MACRO AREA CENTRO NORD: Firenze

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Alta, Media, Medio alta, Bass
Entità dell'azione: Alta, Media, Bass
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-19 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Firenze

MACRO AREA CENTRO NORD: Pisa

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Alta, Media, Medio alta, Bass
Entità dell'azione: Alta, Media, Bass
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-20 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Pisa

MACRO AREA CENTRO NORD: Ancona

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-21 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Ancona

MACRO AREA CENTRO NORD: Parma

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-22 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento o e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Parma

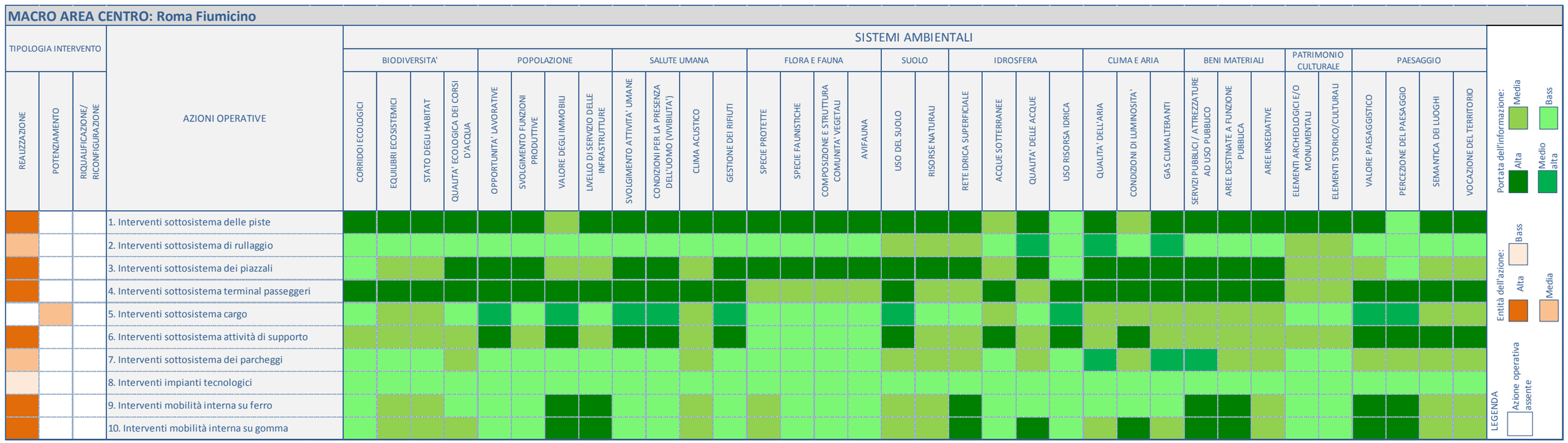


Tabella 5-23 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Roma Fiumicino

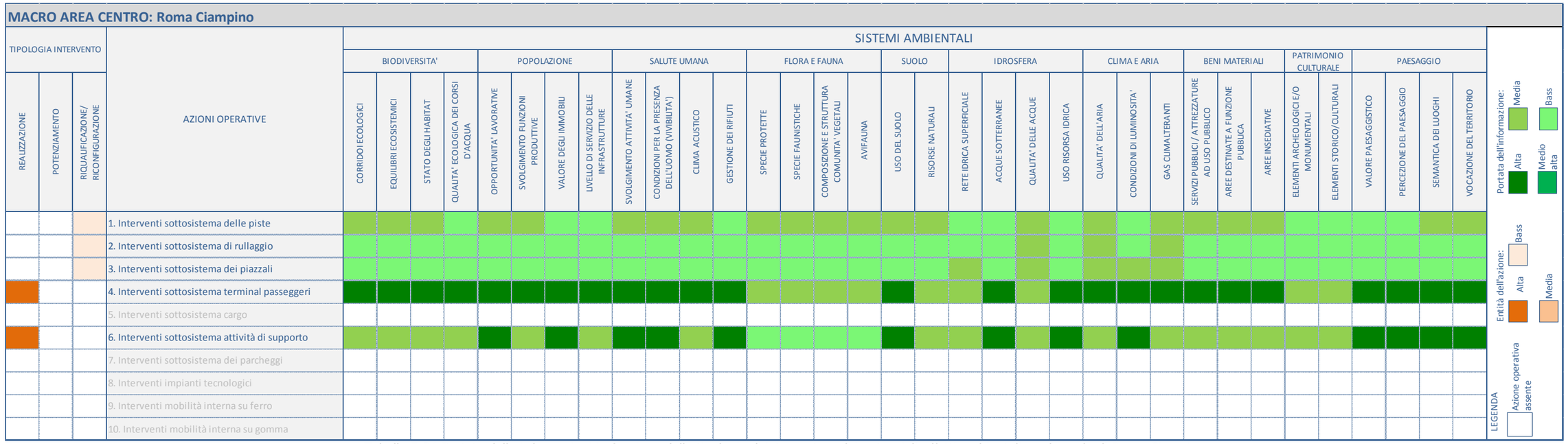


Tabella 5-24 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Roma Ciampino

MACRO AREA CENTRO: Pescara

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta
Entità dell'azione: Bass, Alta, Media
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-25 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Pescara

MACRO AREA CAMPANIA: Napoli Capodichino

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta
Entità dell'azione: Bass, Alta, Media
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-26 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Napoli

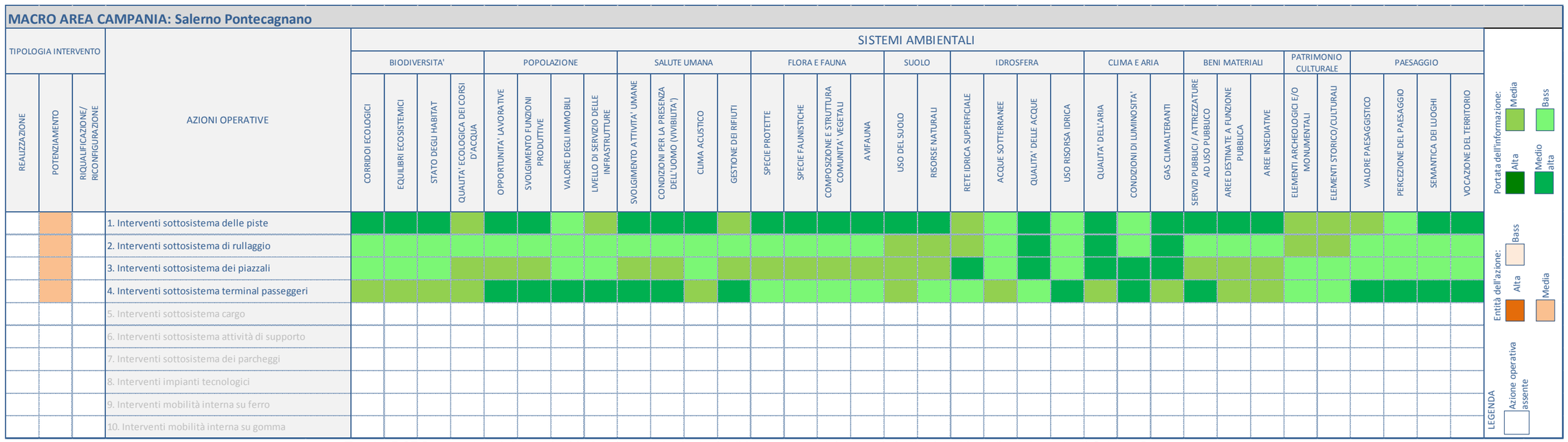


Tabella 5-27 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Salerno Pontecagnano

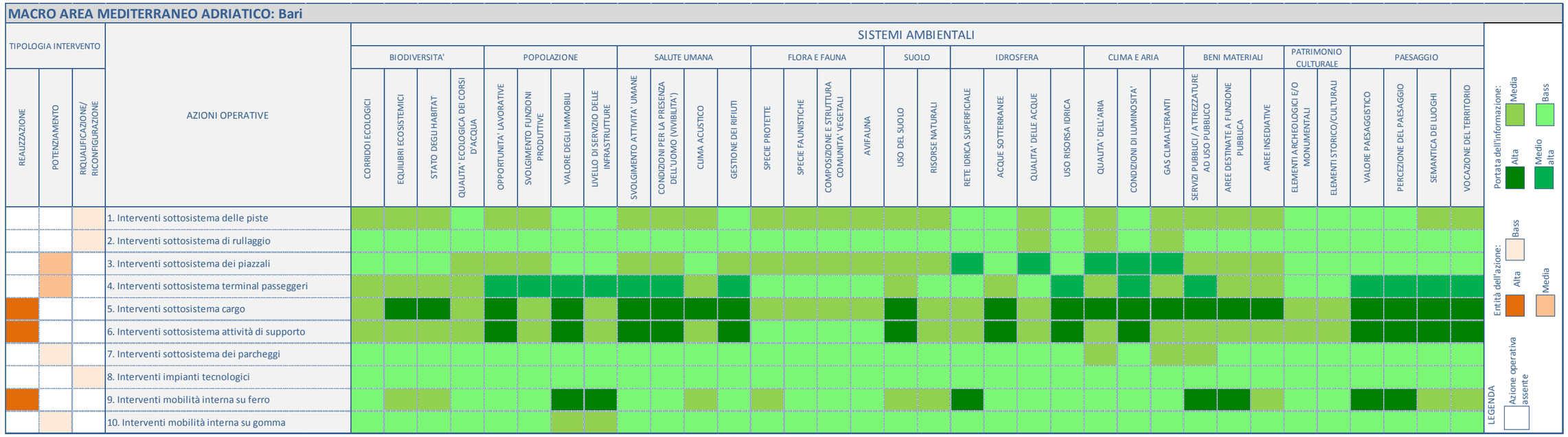


Tabella 5-28 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Bari

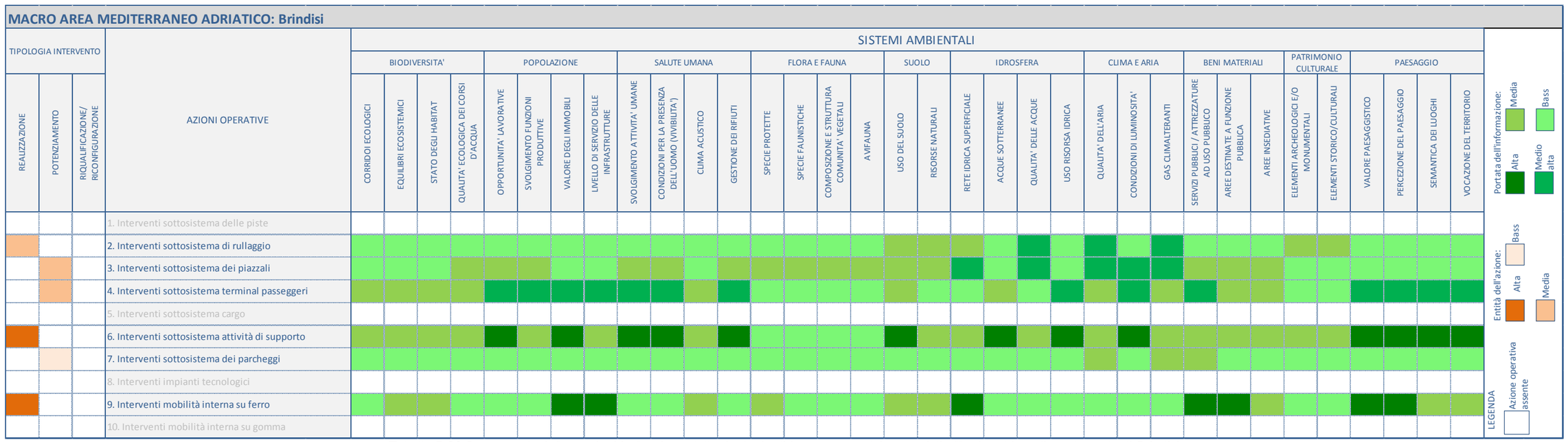


Tabella 5-29 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Brindisi

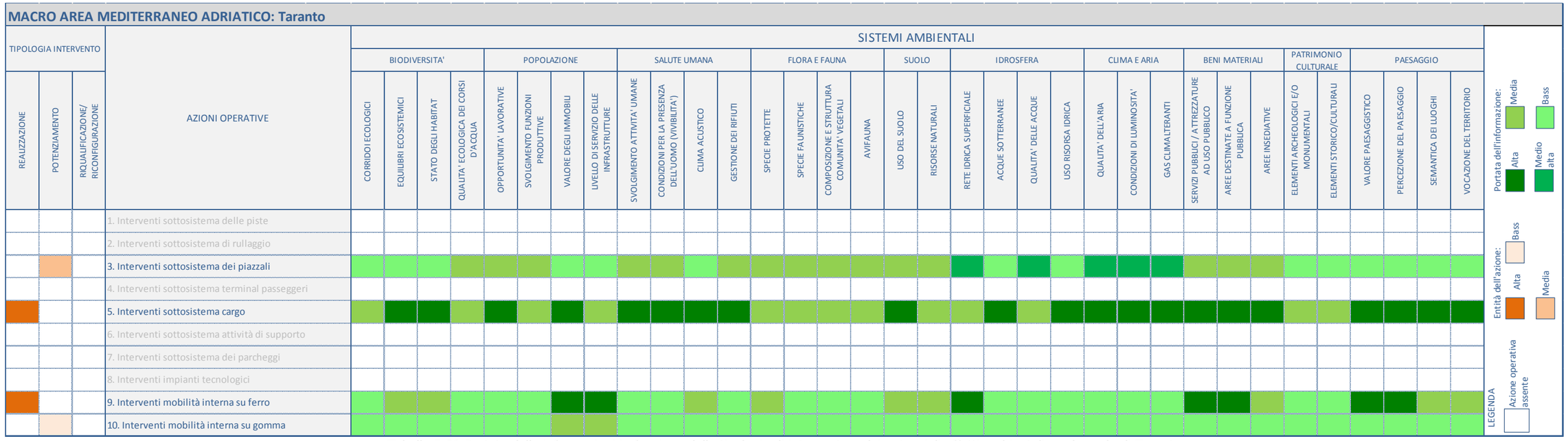


Tabella 5-30 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Taranto

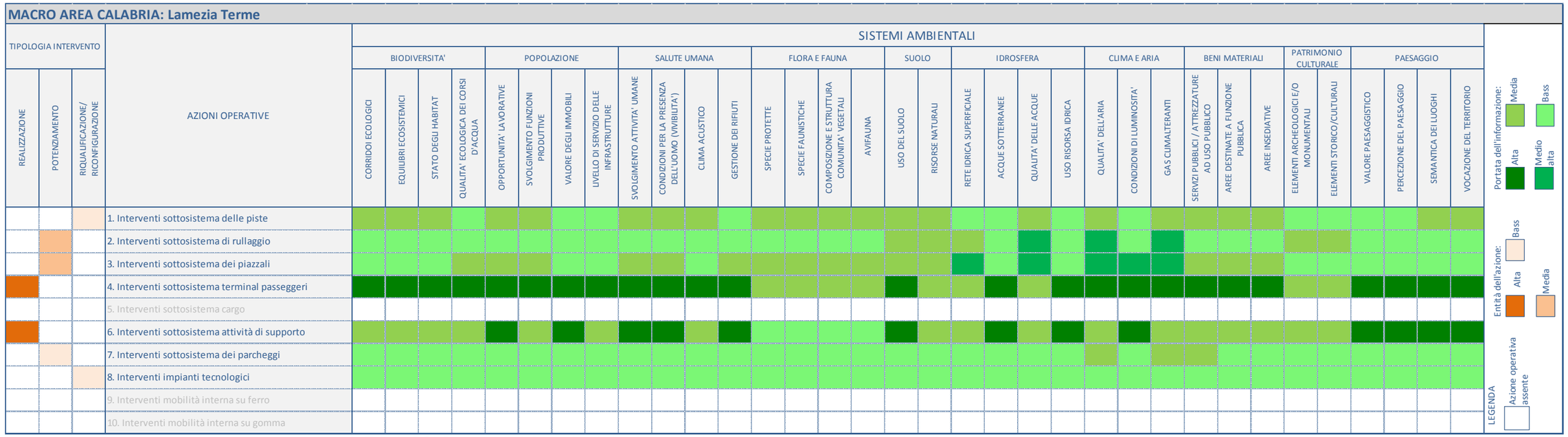


Tabella 5-31 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Lamezia Terme

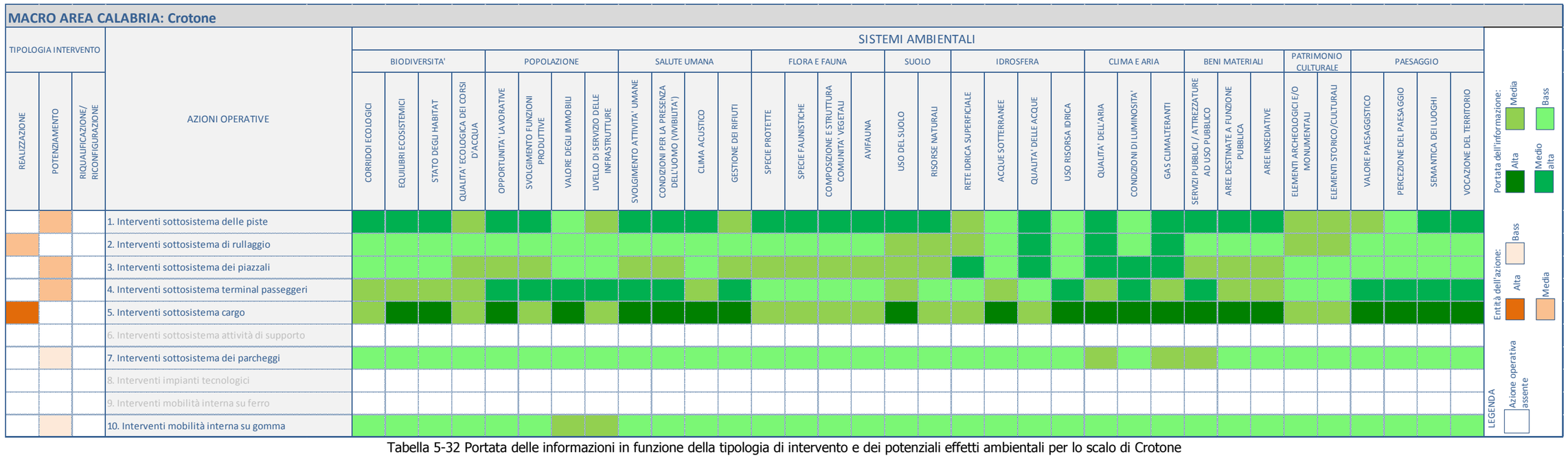


Tabella 5-32 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Crotone

MACRO AREA SICILIA OCCIDENTALE: Palermo

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Alta, Media, Medio alta, Bass
Entità dell'azione: Alta, Media, Bass
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-33 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Palermo

MACRO AREA SICILIA OCCIDENTALE: Trapani

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Alta, Media, Medio alta, Bass
Entità dell'azione: Alta, Media, Bass
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-34 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Trapani

MACRO AREA SICILIA OCCIDENTALE: Lampedusa

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Alta, Media, Medio alta, Bass
Entità dell'azione: Alta, Media, Bass
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-35 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Lampedusa

MACRO AREA SICILIA OCCIDENTALE: Pantelleria

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Alta, Media, Medio alta, Bass
Entità dell'azione: Alta, Media, Bass
LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-36 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Pantelleria

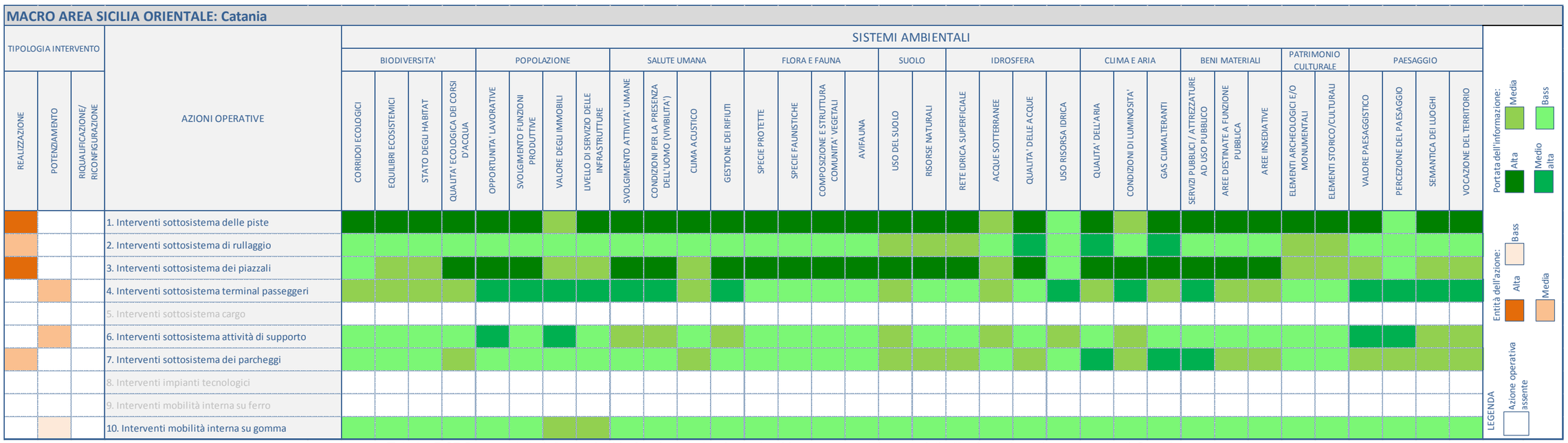


Tabella 5-37 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Catania

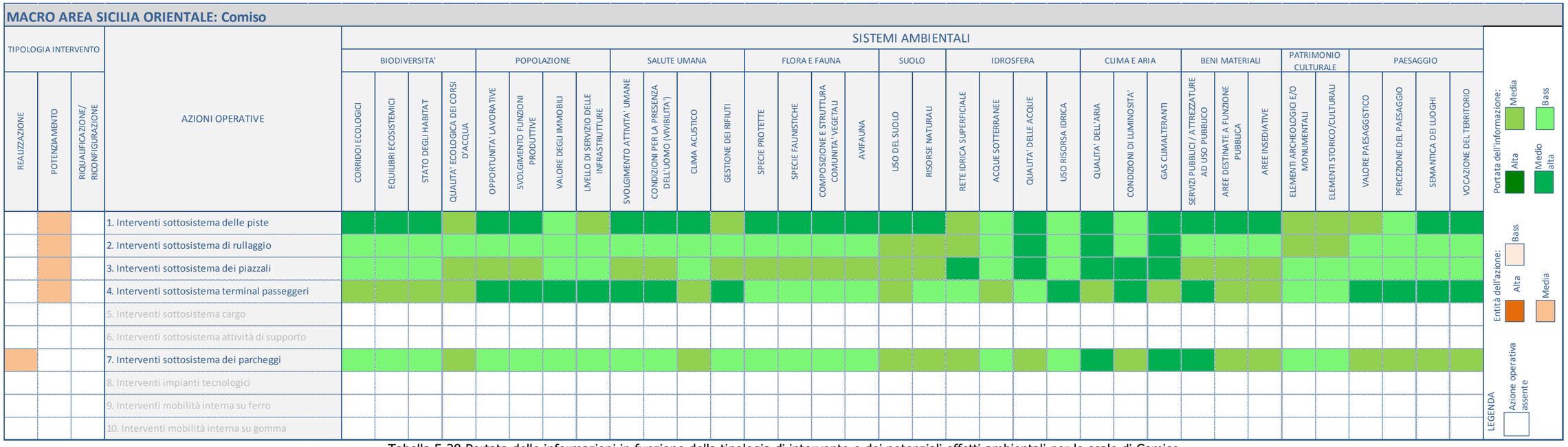


Tabella 5-38 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Comiso

MACRO AREA SARDEGNA: Cagliari

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-39 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Cagliari

MACRO AREA SARDEGNA: Olbia

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																																			
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																				
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																				
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																				
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																				
			5. Interventi sottosistema cargo																																				
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																				
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																				
			8. Interventi impianti tecnologici																																				
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																				
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																				

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-40 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Olbia

MACRO AREA SARDEGNA: Alghero

TIPOLOGIA INTERVENTO			AZIONI OPERATIVE	SISTEMI AMBIENTALI																															
				BIODIVERSITA'				POPOLAZIONE				SALUTE UMANA				FLORA E FAUNA				SUOLO		IDROSFERA				CLIMA E ARIA			BENI MATERIALI			PATRIMONIO CULTURALE		PAESAGGIO			
REALIZZAZIONE	POTENZIAMENTO	RIQUALIFICAZIONE/ RICONFIGURAZIONE		CORRIDOI ECOLOGICI	EQUILIBRI ECOSISTEMICI	STATO DEGLI HABITAT	QUALITA' ECOLOGICA DEI CORSI D'ACQUA	OPPORTUNITA' LAVORATIVE	SVOLGIMENTO FUNZIONI PRODUTTIVE	VALORE DEGLI IMMOBILI	LIVELLO DI SERVIZIO DELLE INFRASTRUTTURE	SVOLGIMENTO ATTIVITA' UMANE	CONDIZIONI PER LA PRESENZA DELL'UOMO (VIVIBILITA')	CLIMA ACUSTICO	GESTIONE DEI RIFIUTI	SPECIE PROTETTE	SPECIE FAUNISTICHE	COMPOSIZIONE E STRUTTURA COMUNITA' VEGETALI	AVIFAUNA	USO DEL SUOLO	RISORSE NATURALI	RETE IDRICA SUPERFICIALE	ACQUE SOTTERRANEE	QUALITA' DELLE ACQUE	USO RISORSA IDRICA	QUALITA' DELL'ARIA	CONDIZIONI DI LUMINOSITA'	GAS CLIMALTERANTI	SERVIZI PUBBLICI / ATTREZZATURE AD USO PUBBLICO	AREE DESTINATE A FUNZIONE PUBBLICA	AREE INSEDIATIVE	ELEMENTI ARCHEOLOGICI E/O MONUMENTALI	ELEMENTI STORICO/CULTURALI	VALORE PAESAGGISTICO	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	SEMANTICA DEI LUOGHI	VOCAZIONE DEL TERRITORIO
			1. Interventi sottosistema delle piste																																
			2. Interventi sottosistema di rullaggio																																
			3. Interventi sottosistema dei piazzali																																
			4. Interventi sottosistema terminal passeggeri																																
			5. Interventi sottosistema cargo																																
			6. Interventi sottosistema attività di supporto																																
			7. Interventi sottosistema dei parcheggi																																
			8. Interventi impianti tecnologici																																
			9. Interventi mobilità interna su ferro																																
			10. Interventi mobilità interna su gomma																																

Portata dell'informazione: Media, Bass, Alta, Medio alta

Entità dell'azione: Bass, Alta, Media

LEGENDA: Azione operativa assente

Tabella 5-41 Portata delle informazioni in funzione della tipologia di intervento e dei potenziali effetti ambientali per lo scalo di Alghero

5.3.3 Classificazione del livello di approfondimento delle informazioni per la rete aeroportuale

Ultima finalità attribuita alla fase C del presente Rapporto Preliminare Ambientale è quella della classificazione degli scali aeroportuali in relazione alla portata totale delle informazioni da fornire, operazione questa che risulterà essere il punto di partenza per la redazione del RA.

Il lavoro svolto ha mostrato che ci sono sostanziali differenze fra gli scali aeroportuali afferenti alla rete delineata dalla proposta di PNA in termini di "entità" del ruolo specifico, sia per la funzione, sia per la domanda di traffico che sono chiamati a soddisfare, sia per le azioni che in ognuno di essi si delineano, sia per i potenziali effetti che ne potranno derivare. Ne consegue che deve essere obiettivo del RA indagare in modo differente i diversi scali, al fine di non rischiare da un lato di trascurare elementi essenziali e dall'altro di rendere troppo pesante tutta la trattazione, infatti qualora si scegliesse di perseguire l'approfondimento massimo per tutte le azioni ciò vorrebbe dire che si renderebbe necessario indagare l'intero territorio nazionale.
Mentre è intuitiva la sostanziale differenza che intercorre fra alcuni scali, come ad esempio quello di Milano Malpensa e quello di Alghero, lo è decisamente meno per molti altri. Al fine di evitare una soggettività di giudizio si è cercato di "classificare" gli scali in funzione del livello di approfondimento complessivo che necessitano, applicando il metodo descritto nel capitolo 2. Vale la pena ricordare che ciò che interessa è poter consentire al redattore del RA di porre l'attenzione a quelle che saranno le vere peculiarità del rapporto piano/ambiente.

Con riferimento a quanto dettagliatamente descritto nel paragrafo 2.3.3 si introducono le funzioni di valore utilizzate per il processo di normalizzazione dei parametri di classificazione.
In primo luogo è stata considerata la funzione di valore per il parametro "tipologia di azione", ove il confronto è stato sviluppato tra i tre livelli della rilevanza delle tipologie considerate (realizzazione, potenziamento, riqualifica). Tale funzione di valore è rappresentata nella figura seguente.

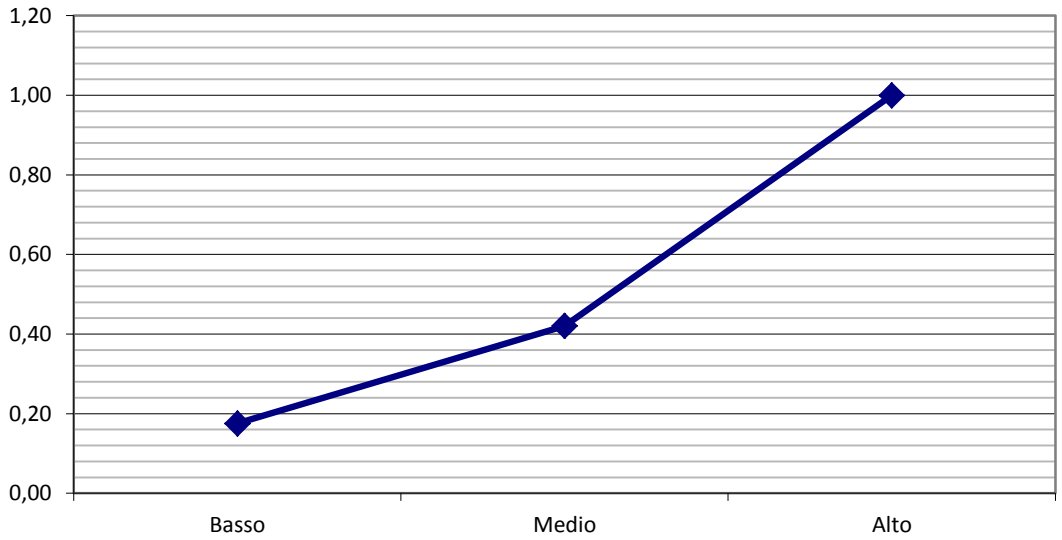


Figura 5-1 Rilevanza delle tipologie di intervento in termini qualitativi e quantitativi

Analogamente si è proceduto per la "portata delle informazioni in funzione dell'effetto", ponendo a confronto i quattro livelli nei quali è stata articolata la relativa scala di classificazione (Alto, Medio-alto, Medio-basso, Basso). Nella figura seguente è rappresentata questa seconda funzione di valore.

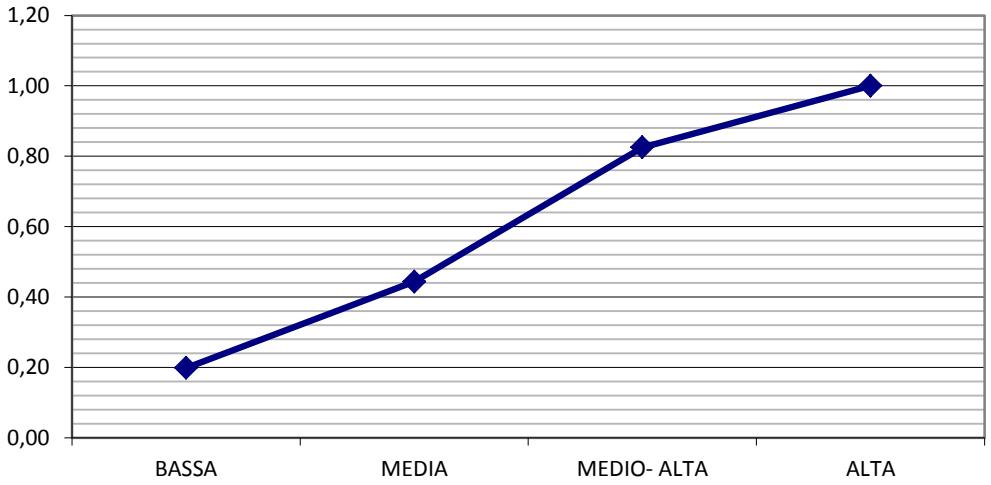


Figura 5-2 Sensibilità degli effetti ambientali riferiti alle azioni in termini qualitativi e quantitativi

I valori così ottenuti sono stati inseriti nelle 29 matrici coassiali relative agli altrettanti scali oggetto delle azioni di Piano, ottenendo il valore numerico normalizzato delle singole "portate complessive dell'informazione" mediante il prodotto tra il valore del coefficiente correttivo e quello della portata in funzione dell'effetto.

Il valore della "portata totale dell'informazione", espressione cioè delle "portate complessive" relative a tutte le azioni della proposta di Piano ed a tutti i fattori interessati dagli effetti

determinati da dette azioni, è stato calcolato come somma. Effettuata questa procedura per tutti gli scali, è stata ottenuta una serie di valori che consente di classificare gli scali.
Per semplicità di lettura i valori ottenuti sono stati articolati in 5 livelli, da alto a molto basso; tali risultanze sono indicate di seguito, in una tabella che "classifica" gli scali in funzione dei livelli relativi alla portata totale (complessiva) dell'informazione da perseguire.

LIVELLO DELLA PORTATA DELL'INFORMAZIONE AMBIENTALE RICHIESTA	Scalo	Entità relativa
Alto	Roma Fiumicino	3,20
	Milano Malpensa	3,05
Medio-Alto	Venezia	2,46
	Firenze	2,05
	Catania	1,93
	Bologna	1,92
Medio	Bari	1,88
	Brescia	1,78
	Crotone	1,50
	Lamezia Terme	1,49
	Olbia	1,46
Basso	Ancona	1,26
	Roma Ciampino	1,23
	Brindisi	1,23
	Verona	1,14
	Trieste	1,10
	Comiso	1,03
	Taranto	1,00
Molto basso	Pisa	0,99
	Cuneo	0,97
	Salerno Potecagnano	0,89
	Trapani	0,86
	Palermo	0,70
	Bergamo	0,69
	Milano Linate	0,45
	Parma	0,42
	Torino	0,42
	Treviso	0,37
	Cagliari	0,35
	Pescara	0,33
	Alghero	0,31
	Pantelleria	0,28
	Lampedusa	0,23
	Genova	0,14
	Napoli Capodichino	0,02

Tabella 5-42 Classifica degli scali in funzione della portata complessiva dell'informazione ambientale

Si evidenzia che tali valori non hanno nessun significato in termini assoluti, ma sono rappresentativi di una "distanza" relativa tra gli scali, rappresentata dalla portata delle informazioni che li contraddistinguono.

Prima di riportare l'elenco finale della "portata delle informazioni" per singolo scalo, preme ricordare che, come già evidenziato nelle precedenti pagine, gli aeroporti non presenti nella lista sono quelli per i quali la proposta di Piano non prevede interventi ma ciò non vuol dire che non debbano essere oggetto di esame sia perché in ogni caso sono in esercizio sia perché nel campo ambientale potrebbe esserci una criticità di rilievo in ogni ambito di lavoro. In tal senso deve essere considerato anche il rapporto tra gli aeroporti nella loro configurazione attuale e che rimane invariata anche a seguito dell'applicazione delle azioni della proposta del Piano e le azioni stesse. Infatti le matrici di correlazione sono state riferite alle azioni del piano ma queste possono esplicare i loro effetti anche mediante parti di infrastruttura non oggetto di intervento. Per chiarire il concetto si consideri uno scalo rispetto al quale sono previsti per il sistema air-side solo azioni sui piazzali: queste si esplicano non solo in via diretta (es occupazione di suolo, impermeabilizzazioni di superfici, ecc.) ma anche in un maggior utilizzo della pista di volo, e così via. L'approfondimento dovrà quindi originarsi dalle azioni della proposta di Piano ma il Rapporto Ambientale dovrà trattare gli effetti in modo complessivo, qualora necessario e significativo.

Con riferimento al Rapporto Ambientale, la classifica operata permette di evidenziare come, ai fini di attuare un'analisi degli effetti ambientali della proposta di Piano che sia significativa e realmente efficace, non appare opportuno studiare i 38 scali della rete aeroportuale nazionale nello stesso modo, quanto piuttosto calibrare l'attenzione, prestandone maggiormente a quelli che presentano maggiori necessità di indagine.

Di seguito sono riportate delle rappresentazioni sintetiche ed efficaci dei risultati dell'analisi eseguita.



Figura 5-3 I 6 livelli di portata dell'informazione attribuiti ai diversi scali

La suddivisione degli aeroporti nei cinque livelli di portata dell'informazione da perseguire, permette di comprendere in modo qualitativo ed immediato quale dovrà essere il grado di approfondimento da garantire nella successiva stesura del Rapporto Ambientale.

In seguito all'applicazione della procedura illustrata nel presente documento, gli scali per i quali sarà necessario fornire analisi più approfondite sono gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa, appartenenti alla categoria *livello alto* della portata. Per tali scali, infatti, è previsto il numero maggiore di azioni operative, le quali inoltre riguardano, per la maggior parte degli interventi, la tipologia "realizzazione" (Tabella 5-7 e Tabella 5-23).
Nella categoria successiva ricadono gli aeroporti che richiedono un *livello medio-alto* di informazioni ambientali per i quali sono previsti interventi che potenzialmente, condizionano ancora notevolmente i vari sistemi ambientali. In questo insieme rientrano gli aeroporti di: Venezia (Tabella 5-14), Bologna (Tabella 5-18), Firenze (Tabella 5-19) e Catania (Tabella 5-37).
Dell'insieme di aeroporti per cui, nella stesura del RA, dovrà essere fornito un *livello medio* della portata di informazioni fanno parte i seguenti scali: Bari (Tabella 5-28), Brescia (Tabella 5-9), Crotone(Tabella 5-32), Lamezia Terme (Tabella 5-31) ed Olbia (Tabella 5-40)
Alla categoria *livello basso* appartengono gli aeroporti di: Ancona (Tabella 5-21), Roma Ciampino (Tabella 5-24), Brindisi (Tabella 5-29), Verona (Tabella 5-17), Trieste (Tabella 5-16), Comiso (Tabella 5-38) e Taranto (Tabella 5-30).
Infine gli aeroporti appartenenti alla categoria *livello molto basso* sono: Pisa, Trapani, Parma, Treviso, Cuneo, Palermo, Torino, Cagliari, Salerno, Bergamo, Pantelleria, Pescara, Genova, Milano Linate, Lampedusa, Alghero e Napoli.

In ultimo occorre fare un'ulteriore considerazione in merito a quegli aeroporti per i quali non sono previste azioni operative, ma che risultano essere oggetto di studio nella proposta di Piano. Per tali aeroporti infatti non sarebbe corretto escluderli dallo studio dei potenziali effetti e pertanto essi dovranno essere necessariamente indagati una volta definiti gli interventi all'interno del sedime aeroportuale. Gli aeroporti per i quali il PNA non definisce le azioni operative sono: Perugia, Rimini e Reggio Calabria.

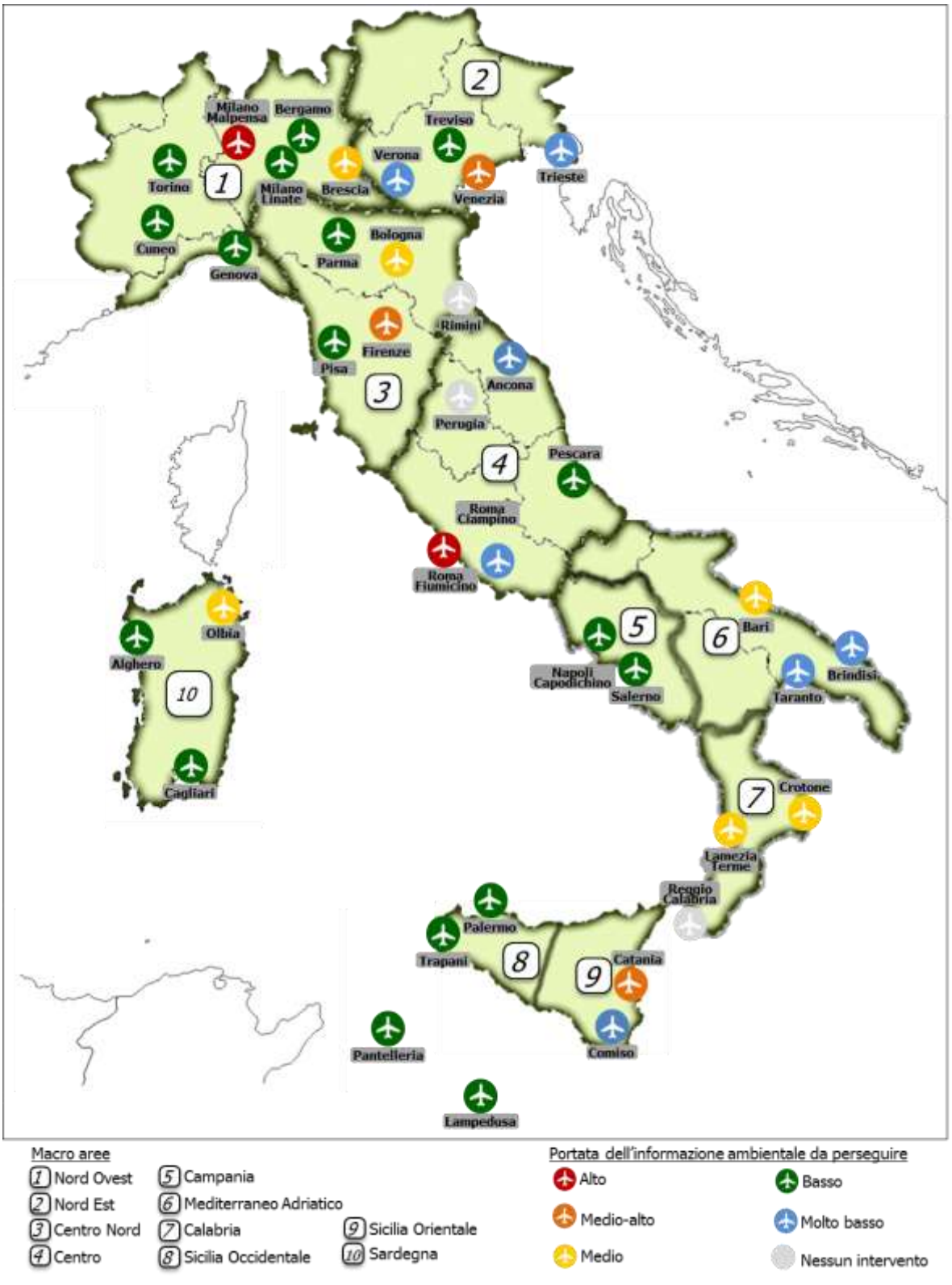


Figura 5-4 Localizzazione degli scali dela rete classificati in funzione della portata dell'informazione richiesta

6 FASE D – METODOLOGIA DI LAVORO PER IL RAPPORTO AMBIENTALE

6.1 Struttura e metodologia generale per il Rapporto ambientale

6.1.1 Le disposizioni normative ed i riferimenti culturali

La proposta metodologica per la redazione del Rapporto ambientale, nel seguito sviluppata, si fonda sul dettato del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. ed in particolare dell'Allegato VI "Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13", nonché su un articolato quadro di documenti di riferimento tratti dalla letteratura scientifica in materia di VAS, tra i quali in primo luogo le Linee Guida sviluppate nell'ambito del Progetto ENPLAN, e dalle esperienze sviluppate dalle singole Regioni italiane attraverso la redazione di linee guida.

Entrando nel merito del citato articolo 13 al comma 4, questo stabilisce che "nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso", demandando all'Allegato VI l'individuazione delle informazioni da fornire nel rapporto, "nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma".

Per quanto invece concerne il Progetto ENPLAN ("Evaluation environnementale des plans et programmes"), si tratta di un progetto sviluppato nell'ambito del programma Interreg IIIB Medocc con il concorso di sei regioni italiane (Lombardia, Emilia Romagna, Liguria, Piemonte, Toscana, Valle d'Aosta) e quattro spagnole (Cataluña, Murcía, Islas Baleares, Andalucía), e finalizzato a fornire indicazioni sull'applicazione della Valutazione Ambientale di piani e programmi introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE a partire da metodologie innovative e realmente praticabili.
Le Linee Guida prodotte nell'ambito del progetto, si articolano in cinque parti delle quali la seconda e soprattutto la terza si configurano come manuale operativo.

Secondo quanto disposto dall'Allegato VI, le informazioni da includere nel Rapporto ambientale sono le seguenti:
"a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate 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, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.
e) 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;
f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti."

6.1.2 I temi centrali ed indirizzi metodologici

6.1.2.1 Il quadro dei temi

Tenendo dunque a riferimento i dettami normativi, le caratteristiche specifiche della pianificazione aeroportuale e l'impostazione di lavoro avviata con il presente RPA, si ritiene che il RA possa essere strutturato in alcune tematiche principali:

1. esiti delle consultazioni di cui all'art. 13, c.1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii
2. descrizione dei contenuti del Piano
3. analisi del contesto ambientale di riferimento per la VAS
4. analisi di coerenza
5. valutazione dei potenziali effetti ambientali
6. progettazione del sistema di monitoraggio
7. sintesi non tecnica

6.1.2.2 Esiti delle consultazioni

Finalità della prima tematica risiede nel dare conto dei termini in cui la fase di consultazione abbia inciso nella strutturazione del Rapporto ambientale.
In quest'ottica, il RA dovrà illustrare i contributi derivanti dai pareri dell'Autorità competente e dei Soggetti competenti in materia ambientale e, soprattutto, evidenziare i termini in cui sono stati presi in considerazione detti contributi nella redazione del rapporto.

6.1.2.3 Descrizione dei contenuti del Piano

La finalità alla quale è preposta la seconda tematica del Rapporto ambientale risiede nell'illustrare i contenuti della proposta di Piano e, in ragione di ciò, il Rapporto ambientale dovrà descriverne gli obiettivi, nella loro articolazione gerarchica, e le linee di azione finalizzate al loro raggiungimento.

6.1.2.4 Analisi di contesto

La finalità dell'analisi di contesto risiede nella costruzione del quadro conoscitivo strumentale alle attività condotte nei successivi momenti del processo di VAS e segnatamente all'analisi di coerenza esterna, all'analisi di coerenza interna ed alla valutazione dei potenziali effetti ambientali delle scelte di Piano.
In armonia con l'impianto del presente RPA, si ritiene che l'analisi di contesto da condursi nel Rapporto ambientale dovrà differentemente declinarsi in ragione del livello, strategico od operativo, delle indicazioni di Piano al quale essa è riferita.
Nel caso delle indicazioni afferenti al livello strategico, l'analisi di contesto avrà ad oggetto le principali variabili socio-economiche ed ambientali, identificate nel presente RPA nei sei Macrosistemi attraverso i quali sono state articolate le dimensioni della Sostenibilità, e sarà articolata in due distinti momenti, dedicati, l'uno, alla ricostruzione dello stato attuale e l'altro, alla stima dello scenario tendenziale, ossia in assenza di PNA.
Come indicato nel par.5.2, il livello con il quale sarà necessario approfondire le analisi sarà funzionale al ruolo ed alle funzioni peculiari assegnate dalla proposta di Piano a ciascuno dei singoli scali.
Per quanto attiene il livello operativo delle indicazioni di Piano, l'analisi di contesto che sarà condotta a detto livello dovrà rappresentare un approfondimento ed una specificazione di quella sviluppata in precedenza.
L'oggetto dell'analisi sarà rappresentato dai fattori ed effetti ambientali definiti nel precedente par. 4.4.3, i quali saranno indagati, per ciascuno degli scali, secondo il livello di approfondimento identificato nel par. 5.3.3 e specificato nel dettaglio, per gli aeroporti per i quali la proposta di Piano prevede interventi, nelle 29 schede di cui al par. 5.3.2.2.
Anche in questo caso, la attività di costruzione del contesto ambientale di riferimento sarà articolata in due momenti distinti dei quali, il primo, volto alla descrizione dello stato attuale e, l'altro, alla stima della probabile evoluzione senza l'attuazione del PNA, così come espressamente previsto alla lettera b) dell'Allegato VI alla parte seconda del DLgs 152/2006.

L'ambito spaziale di riferimento per l'analisi sarà quello derivante dalla considerazione degli effetti, singoli e cumulativi, delle azioni di Piano.

6.1.2.5 Analisi di coerenza

L'analisi di coerenza, come noto, costituisce un momento fondamentale all'interno del processo di VAS, in quanto volto a verificare per l'appunto la coerenza delle scelte di Piano sia con riferimento agli altri strumenti di pianificazione (coerenza esterna) che rispetto al proprio impianto (coerenza interna).

Coerenza Esterna

In termini generali, la finalità della coerenza esterna risiede nel consolidamento degli obiettivi perseguiti dal Piano ed in tal senso tale operazione è rivolta a verificare se questi siano consistenti rispetto a quelli desunti dai Piani e Programmi di riferimento. All'interno di tale logica, la coerenza esterna si distingue ulteriormente in "verticale" ed "orizzontale" a seconda che i Piani e Programmi di riferimento siano rispettivamente riferiti ad ambiti territoriali più vasti o coincidenti con quello al quale è relativo il Piano in elaborazione.

Sotto il profilo metodologico ed operativo, in sede di Rapporto ambientale si dovrà, una volta ricostruito il quadro pianificatorio e programmatico di riferimento ed operata l'analisi di detti strumenti, costruire una tabella a doppia entrata nella quale saranno riportati, in colonna, gli obiettivi desunti da detto quadro pianificatorio e, in riga, quelli di livello strategico della proposta di PNA. La valutazione del grado di coerenza intercorrente tra le due famiglie di obiettivi potrà essere espressa mediante tre classi di giudizio (coerenza, incoerenza, indifferenza) e rappresentata ricorrendo alle icone di Chernoff (cfr. Figura 6-1).

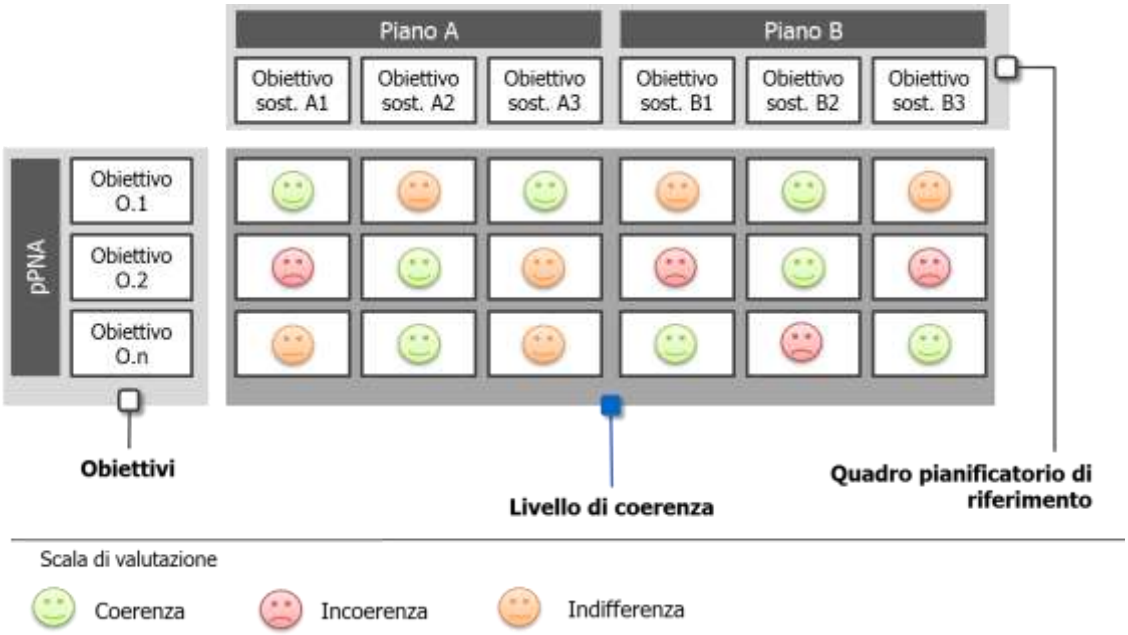


Figura 6-1 Matrice di verifica della coerenza esterna

Coerenza Interna

Per quanto concerne l'analisi di coerenza interna, se in termini generali questa è finalizzata a verificare l'esistenza di contraddizioni all'interno del Piano, sulla scorta dell'approccio sviluppato nei contributi metodologici presi a riferimento, nonché in considerazione delle peculiarità proprie del caso in specie, è sembrato opportuno riferire detta analisi a due a distinti profili:

1. Coerenza tra gli obiettivi e le azioni della proposta di PNA
2. Coerenza tra i fattori di contesto e le azioni strategiche della proposta di PNA

Posto che si ritiene opportuno riferire entrambi i profili di verifica al livello strategico delle scelte di PNA, per quanto attiene il primo (coerenza obiettivi – azioni) questo sarà affrontato mediante una matrice di correlazione nelle cui caselle di incrocio, ricorrendo sempre ad una scala articolata su 3 classi di giudizio (coerenza, incoerenza, indifferenza), sarà riportato il giudizio di coerenza (cfr. Figura 6-2).

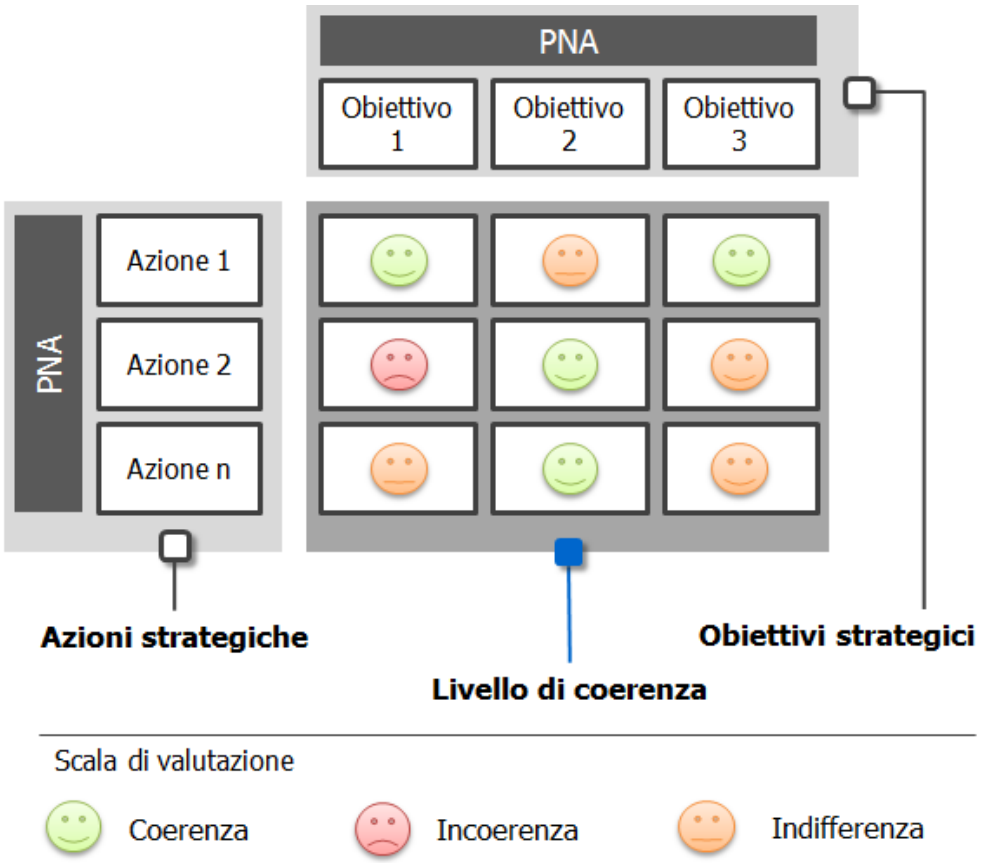


Figura 6-2 Matrice di verifica coerenza interna: Azioni - Obiettivi

In merito al secondo profilo di verifica, come premesso, la sua finalità risiede nel valutare i termini in cui le azioni strategiche di Piano risultano coerenti con i fattori di contesto, ossia nell'indagare se e quale è il grado di "accoglienza" del contesto verso le azioni che gli obiettivi comportano. Come precisato in precedenza (cfr. par. 2.3.2), la finalità di detta verifica non si sostanzia nel

determinare gli "impatti", quanto invece nel comprendere se le azioni proposte siano coerenti con l'ambiente, ovvero se siano "sostenibili".
In questa ottica il Rapporto ambientale dovrà confrontare le azioni strategiche di Piano ai "Macrosistemi" nei quali sono state articolate le tre dimensioni della Sostenibilità (cfr. par. 4.4.1), operando sempre attraverso la costruzione di una matrice di correlazione e valutandone le relazioni secondo una scala articolata in tre classi (cfr. Figura 6-3).

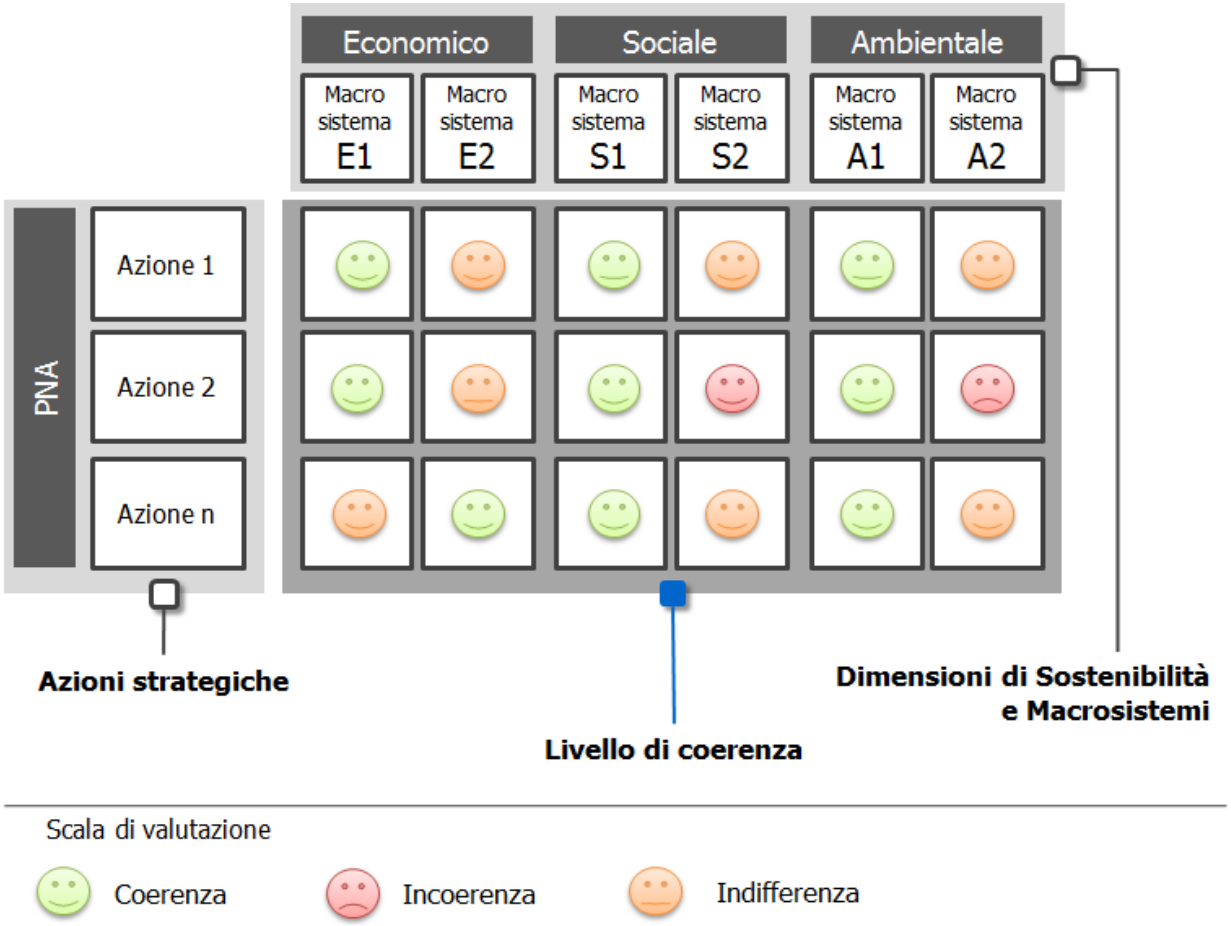


Figura 6-3 Matrice di verifica coerenza interna: Azioni - Macrosistemi

Per quanto riguarda le modalità attraverso le quali svolgere questa verifica si rimanda agli indirizzi illustrati al successivo par. 6.2.2.

6.1.2.6 Valutazione dei potenziali effetti ambientali

La finalità della fase valutativa risiede nella individuazione, stima e valutazione degli effetti, negativi e positivi, determinati dalle azioni di Piano sull'ambiente.
In questa ottica, il Rapporto ambientale dovrà in primo luogo, verificare se ed in quali termini le previsioni di PNA interagiscono con i fattori ambientali precedentemente identificati (cfr. par. 4.4.3) per poi successivamente determinare quanto rilevante sia detta interazione, considerando a tal fine gli effetti positivi e negativi, quelli diretti ed indiretti, nonché quelli cumulativi e sinergici.

Con riferimento a dette due ultime tipologie di effetti, si precisa che per "cumulativi" devono intendersi quegli effetti che, combinandosi insieme, possono ridurre o rafforzare la loro significatività, mentre si considerano "sinergici" quegli effetti che, agendo su uno stesso tema ambientale, rafforzano reciprocamente la loro significatività.
La stima e la valutazione degli effetti dovrà essere svolta mediante un set di indicatori che consentano di pervenire ad un risultato di tipo quantitativo, in modo tale da poter così garantire la completa trasparenza e la ripercorribilità del processo che ha condotto all'espressione del giudizio in merito all'esistenza ed alla rilevanza degli effetti.
Tale metodica, da svilupparsi in sede di Rapporto ambientale, è sinteticamente descritta nel successivo paragrafo 6.2.3.
Qualora si riscontrassero effetti negativi significativi, l'approfondimento ambientale che il Proponente intende elaborare e che sarà riportato nel Rapporto ambientale sarà tale da identificare le strategie di intervento che consentono di attenuare ovvero eliminare detti effetti. La norma in tal senso parla di predisporre idonee misure di mitigazione, compensazione ed orientamento, ma è opinione consolidata dalle esperienze compiute che in sede di VAS potrebbe essere più opportuno soffermare l'attenzione a dei veri e propri processi atti a determinare condizioni di sostenibilità ambientale del contesto di intervento per consentire l'inserimento dell'iniziativa prevista. In caso non sia possibile o perseguibile tale percorso sarà opportuno verificare una rimodulazione delle indicazioni del Piano, rimandando il tema delle mitigazioni alla successiva fase dell'impatto ambientale. Si ritiene quindi necessario individuare quell'insieme di azioni dirette o indotte che vanno a configurare, nel loro insieme, le "risposte" che il RA proporrà a valle dell'analisi degli effetti. All'interno di questo schema di lavoro dovranno trovare anche il dovuto spazio le tematiche che sono rivolte a massimizzare l'efficacia degli effetti positivi.

6.1.2.7 Valutazione in caso di interferenza con le aree della Rete Natura 2000

Nel caso in cui, nel corso della fase di individuazione delle interferenze emerga che queste ultime possono interessare aree della Rete Natura 2000, così come richiesto dall'articolo 10 comma 3 del DLgs 152/2006 e smi, il Rapporto ambientale dovrà contenere gli elementi di cui all'allegato G del DPR 357/97.
Tale circostanza, a fronte delle specificità delle analisi necessarie allo svolgimento di uno studio di incidenza, conseguentemente prospetta l'esigenza di aggiornare il quadro conoscitivo sviluppato ai fini della valutazione degli effetti, ampliandolo ed integrandolo al fine di prendere in considerazione tutti quegli aspetti di dettaglio che sostanziano la analisi di incidenza.
Gli studi di incidenza che si riterrà opportuno condurre in tutti quei casi in cui le azioni di Piano relative a ciascuno degli scali costitutivi la rete aeroportuale nazionale possano avere interferenze sulle aree della Rete Natura 2000, dovranno essere sviluppati secondo la metodica prevista nel documento "Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE", che, come noto, prevede quattro successive fasi di lavoro.
La prima fase, indicata come fase di *verifica o screening*, è volta all'individuazione delle implicazioni potenziali di un piano o progetto su di un sito Natura 2000 ed alla determinazione del possibile grado di significatività delle incidenze. A tale riguardo si ricorda che per "incidenza

significativa" deve intendersi la probabilità che un piano o progetto ha di produrre effetti sulla "integrità" di un sito, a sua volta definita come "una qualità o una condizione di interezza o completezza nel senso di coerenza della struttura e della funzione ecologica di un sito in tutta la sua superficie o di habitat, complessi di habitat e/o popolazioni di specie per i quali il sito è stato o sarà classificato". Ovviamente tale fase dovrà prendere in considerazione tutti quei siti che si riterrà potenzialmente interessati dalle implicazioni determinate dalle azioni di Piano relative all'aeroporto indagato.
La successiva fase della "*valutazione appropriata*" (fase 2) sarà necessaria per tutti quei siti per i quali sia stata stimata la significatività degli effetti determinati dalle azioni di Piano; in tale fase sarà considerata l'incidenza di dette azioni sulla integrità del/dei siti, tenendo conto della struttura e funzione del sito, nonché dei suoi obiettivi di conservazione.
Sulla scorta delle analisi qui sinteticamente accennate si dovrà quindi giungere alla valutazione del segno dell'incidenza. Si ricorda che si definisce incidenza "negativa" la possibilità di un piano o progetto di incidere significativamente su un sito Natura 2000, arrecando effetti negativi sull'integrità del sito, nel rispetto degli obiettivi della rete Natura 2000; all'opposto, l'incidenza è "positiva" qualora non siano arrecati effetti negativi. In caso di incidenza negativa, sarà necessario individuare le relative misure di mitigazione.
Le ulteriori fasi 3 e 4, rispettivamente dedicate alla individuazione ed analisi di eventuali soluzioni alternative atte ad evitare il prodursi di incidenze negative, ed alla definizione di misure di compensazione, si configureranno solamente nei casi nei quali, pur a fronte degli interventi di mitigazione, si stimino perduranti incidenze negative sulla integrità del/dei siti esaminati.

Al fine di fornire un quadro dei siti che sono interessati dalla proposta di Piano e rispetto ai quali il Rapporto Ambientale dovrà porre l'attenzione si riporta di seguito l'entità del fenomeno per singolo scalo suddividendo i siti stessi a seconda della distanza dall'area aeroportuale, mentre nell'appendice II sono dettagliati i siti secondo la classificazione ed i codici del Progetto "Rete Natura 2000".

Livello portata informazione	**Aeroporto**	**Distanza SIC/ZPS dall'aeroporto [km]**			
		Range 0<D<6		**Range 6<D<10**	
		SIC	**ZPS**	**SIC**	**ZPS**
Alto	ROMA FIUMICINO	2	1	-	-
	MILANO MALPENSA	6	2	3	-
Medio alto	VENEZIA	4	3	-	1
	FIRENZE	1	1	-	-
	CATANIA	1	1	-	-
	BOLOGNA	1	1	-	-
Medio	BARI	-	-	-	-

	BRESCIA	-	-	-	-
	CROTONE	1	-	2	1
	LAMEZIA TERME	2	-	-	-
	OLBIA	-	-	-	-

6.1.2.8 Progettazione del sistema di monitoraggio

In termini generali, il monitoraggio è il processo attraverso il quale si verificano i termini in cui il Piano interagisce con il contesto, valutandone le modificazioni positive e negative che derivano dalla sua attuazione.

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

In merito al primo requisito, nel Rapporto ambientale dovranno essere dettagliate, oltre alla individuazione del soggetto attuatore del monitoraggio, le cadenze con le quali sarà attuato il rilevamento, le modalità di esecuzione, nonché la periodicità con la quale le informazioni rilevate saranno trasmesse alla Autorità competente.

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

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

1. Monitoraggio dell'attuazione delle azioni, volto a dare conto dello stato di realizzazione delle previsioni di Piano;
2. Monitoraggio dell'efficacia degli interventi, finalizzato a verificare i termini in cui la realizzazione degli interventi di Piano consenta il raggiungimento dei requisiti prestazionali ed il livello di servizio assegnati a ciascuno degli aeroporti costitutivi la rete nazionale in funzione del posizionamento e del ruolo assegnato. Detta fase potrà essere direttamente connessa al controllo dell'attivazione delle procedure di V.I.A. per i singoli scali e all'accertamento dei suoi esiti.
3. Monitoraggio dello stato di partenza e della tendenza degli aspetti ambientali pertinenti al PNA;
4. Monitoraggio degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei Piano, e connesso all'applicazione dello stesso derivante dagli esiti delle procedure di verifica dell'impatto ambientale connesse a ciascun aeroporto.

6.1.2.9 Sintesi non tecnica

La sintesi non tecnica, che come noto costituisce il documento divulgativo dei contenuti del Rapporto Ambientale, è finalizzata a rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione ambientale strategica. In altri termini, la finalità della Sintesi non tecnica risiede nel dare conto delle questioni chiave affrontate nel Rapporto ambientale in modo direttamente accessibile, ossia indipendentemente dal rapporto stesso, essenziale e con un linguaggio non specialistico.
In questa ottica i requisiti essenziali che dovrà avere la Sintesi non tecnica possono essere individuati nella "autosufficienza contenutistica", ossia nel non contenere riferimenti al Rapporto ambientale ai fini della conoscenza e comprensione di tutti quei temi ritenuti essenziali per una buona comunicazione del processo di VAS, e nella chiarezza espositiva.
Stanti tali requisiti, in via preliminare i temi che dovranno essere contenuti nella Sintesi non tecnica possono essere così indicati:

- Descrizione di sintesi del PNA e del rapporto con altri piani e programmi;
- Ambito di influenza ambientale e territoriale del PNA;
- Obiettivi ambientali di riferimento;
- Sintesi delle valutazioni;
- Misure di mitigazione e compensazione;
- Sistema di monitoraggio.

6.2 Indirizzi specifici

6.2.1 L'analisi di dettaglio del contesto

Secondo gli indirizzi metodologici precedentemente sviluppati (cfr. par. 6.1.2.4), l'analisi di contesto da condursi nel Rapporto ambientale si declinerà differentemente a secondo del livello, strategico od operativo, delle indicazioni di Piano al quale essa è riferita. Stante tale impianto, il presente paragrafo intende fornire alcuni indirizzi metodologici finalizzati allo svolgimento della analisi di contesto riferita al livello operativo delle indicazioni di Piano, la quale – come indicato nel citato precedente paragrafo – costituisce un approfondimento di quella condotta con riferimento al livello strategico.
In termini generali è possibile affermare che le questioni prospettate dall'attività di costruzione di un qualsiasi quadro conoscitivo sono sintetizzabili in quattro quesiti:

- Cosa analizzare, concernente l'individuazione degli oggetti dell'attività di analisi;
- Quanto analizzare, riguardante le modalità di analisi riferite al livello di approfondimento;
- Come analizzare, inerente le modalità di analisi attraverso le quali caratterizzare l'oggetto dell'analisi;
- Come rappresentare le analisi, ossia come riportare i dati desunti dalle analisi condotte.

Le risposte ai primi due quesiti, ossia cosa e quanto analizzare, sono state oggetto dei precedenti paragrafi 4.4.2 e 4.4.3, mentre in quello presente si intende dare riscontro alle due restanti domande.

Per quanto concerne il primo dei due quesiti restanti, ossia la definizione delle modalità di caratterizzazione del tema indagato, il punto fermo dal quale partire è certamente rappresentato dalle finalità alle quali è rivolta l'analisi. Tale assunto, di generale validità, trova fondamento nel dettato dell'Allegato VI al DLgs 152/2006 che, al punto d), difatti si riferisce a "qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma", laddove l'utilizzo del termine "pertinente" evidenzia il fatto che l'analisi da condursi nell'ambito del Rapporto ambientale non deve – ad esempio – ripercorrere tutte le descrizioni tipiche di un Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, quanto invece concentrarsi su quei temi ed aspetti ambientali con i quali il Piano/Programma andrà ad interagire.
Chiarito quindi che le finalità alle quali è preposta l'analisi di contesto in sede di processo di VAS non sono quelle di fornire un generale quadro dell'ambiente, sulla scorta del dettato legislativo e dell'impianto metodologico assunto nel presente RPA è possibile affermare che detta analisi è essenzialmente finalizzata a consentire la stima dello scostamento determinato dalle azioni di Piano rispetto allo stato attuale ed allo scenario tendenziale, ossia il cosiddetto scenario di riferimento nel quale è considerata l'evoluzione dei fattori ambientali in assenza delle previsioni di Piano.
Essendo quindi l'analisi di contesto strumentale alla valutazione degli effetti potenziali, ed avendo ritenuto che questa giunga a risultati di tipo quantitativo, ne consegue che la caratterizzazione dei temi di analisi sia condotta in modo tale da conseguire tali risultati. L'aver attribuito tale ruolo alla analisi di contesto equivale pertanto ad affermare che questa dovrà essere condotta mediante un set di indicatori di tipo quantitativo, individuati e strutturati in modo tale da poter consentire, nella successiva fase di valutazione, la concreta misurazione della entità degli effetti prodotti.
I requisiti degli indicatori attraverso i quali dovrà essere condotta l'analisi di contesto sono quindi duplici ed attengono il loro carattere quantitativo e l'essere strumentali alla valutazione degli effetti.
Se il significato del primo requisito è di per se stesso evidente, si ritiene necessario fornire alcuni chiarimenti in merito a quello del secondo.
Anticipando quanto descritto nel successivo paragrafo dedicato alla proposta metodologia per la valutazione degli effetti, uno dei principi sui quali questa si fonda risiede nel concepire gli indicatori come declinazione rispetto al tema indagato degli obiettivi di Sostenibilità a loro volta desunti dall'analisi ed integrazione dei documenti programmatici di riferimento. In altri termini, gli indicatori così determinati saranno espressione della capacità del tema ambientale indagato, nel suo stato attuale, in quello tendenziale o in quello di Piano, di conseguire un modello di sviluppo sostenibile.
Tale logica di tipo prestazionale, secondo la quale dovranno essere costruiti gli indicatori di tipo descrittivo, ossia quelli finalizzati a misurare "cosa sta succedendo", da utilizzarsi nella analisi di contesto, presuppone lo svolgimento di due attività propedeutiche alla loro individuazione. In particolare prima sarà costruito il quadro degli effetti potenziali e, poi, il quadro degli obiettivi di sostenibilità associati a ciascuna delle tipologie di effetto individuate.
Per quanto attiene il primo dei due quadri, in sede di Rapporto ambientale sarà necessario integrare il complesso degli effetti individuati dal presente RPA sulla base delle eventuali risultanze

derivanti dalla fase di consultazione con l'Autorità competente e con i Soggetti competenti in materia ambientale, puntualizzando l'interazione considerata.
Relativamente al secondo quadro, il Rapporto ambientale, partendo dal complesso delle interazioni precedentemente individuate, dovrà dapprima operare una ricognizione dei documenti programmatici in materia di Sostenibilità redatti a livello comunitario, nazionale e regionale, e successivamente operarne una lettura volta alla identificazione degli obiettivi individuati e dei target atti a sostanziare quantitativamente, ai diversi orizzonti temporali, il conseguimento di detti obiettivi.
Associata ad ogni interazione un obiettivo e, qualora esplicitato, un target di sostenibilità, sarà possibile procedere alla costruzione dell'indicatore.
Per quanto invece concerne le modalità di restituzione delle informazioni, sempre al fine di garantire la trasparenza e la ripercorribilità del processo, sarà necessario, in primo luogo, costruire un "catalogo dati" il quale, ai fini della successiva attività di monitoraggio, potrà essere costantemente aggiornato.
Il principale strumento attraverso il quale costruire detto catalogo è rappresentato dalla "scheda dati" nella quale, per ciascun tema o aspetto ambientale indagato, siano riportati le fonti conoscitive di produzione dell'informazione, le caratteristiche spazio-temporale del dato fornito, le modalità di produzione del dato, qualora fornite, nonché eventuali annotazioni e segnalazioni in merito.
Tale schedatura dovrà essere strutturata in modo tale da consentire una facile e rapida consultazione della banca dati. A tale riguardo sarà opportuno valutare se costruire una sorta di motore di ricerca, dotato di opportune query di selezione e di funzionalità di anteprima dei risultati.
Un secondo aspetto concernente la rappresentazione delle informazioni riguarda la loro restituzione cartografica. Ovviamente in tutti i casi in cui le informazioni assunte alla base della analisi di contesto siano cartografabili, queste dovranno essere prodotte attraverso cartografie georiferite elaborate mediante software di tipo GIS, così da consentire una diretta connessione alla banca dati.

6.2.2 L'analisi di coerenza

Come premesso, la analisi di coerenza interna è stata concepita rispetto a due a distinti profili:

1. Coerenza tra gli obiettivi e le azioni della proposta di PNA
2. Coerenza tra i fattori di contesto e le azioni strategiche della proposta di PNA

Nel presente paragrafo si intende fornire alcuni indirizzi metodologici specificatamente riferiti alla seconda tipologia di analisi di coerenza, la cui finalità è stata individuata nel verificare se le azioni di Piano e segnatamente quella relativa all'individuazione della lista degli scali rientranti nella rete aeroportuale nazionale sia coerente in termini di Sostenibilità con il loro contesto di riferimento.
In altri termini, la finalità perseguita mediante l'analisi in questione è quella di valutare se i contesti ambientali e territoriali, nonché quello socio-economico di localizzazione dei singoli scali di cui alla

rete aeroportuale nazionale, presentano quelle caratteristiche tali da rendere sostenibile sotto i tre predetti profili la loro individuazione.
La analisi in parola non è stata intesa come momento di verifica degli effetti negativi o positivi determinati dalle azioni di Piano, tema indagato nella successiva fase del processo di VAS (cfr. par. 6.2.3), quanto invece come preliminare verifica dei termini in cui il contesto territoriale di riferimento dei singoli scali presenta quelle condizioni atte a garantire la sostenibilità delle previsioni pianificatorie.

In ragione di tale precisa prospettiva sono stati assunti come espressione delle caratteristiche ambientali e territoriali e di quelle socio-economiche dei contesti di localizzazione degli scali, i Macrosistemi ottenuti dalla scomposizione delle tre dimensioni della Sostenibilità (Economica, Sociale ed Ambientale) e dalla loro rimodulazione in ragione delle peculiarità tematiche della proposta di PNA.

Ciò premesso, entrando nel merito delle modalità attraverso le quali condurre l'analisi di coerenza, il nodo centrale è costituito dalla correlazione tra il ruolo e le funzioni peculiari attribuite ai singoli scali costitutivi la rete aeroportuale nazionale, ed i Macrosistemi, operazione concettualmente rappresentata nello schema seguente (cfr. Figura 6-4).

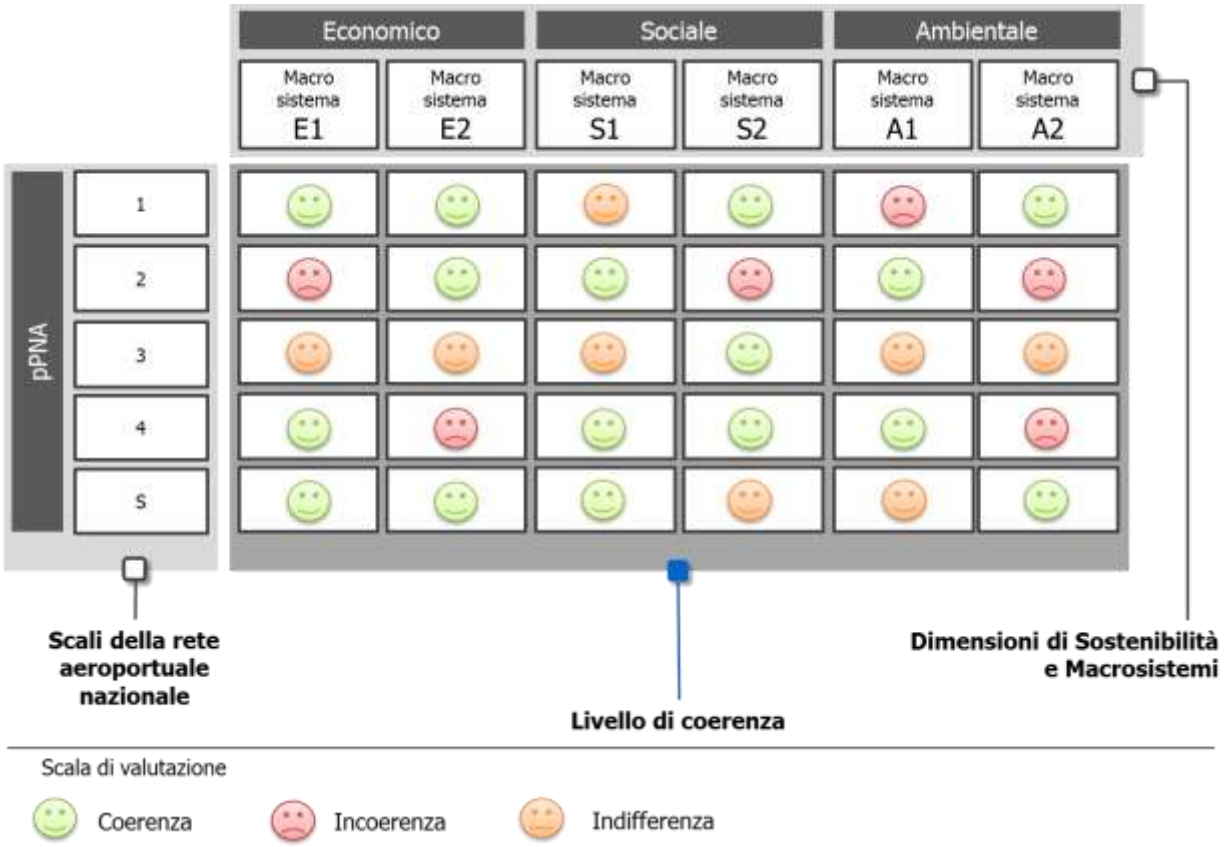


Figura 6-4 Matrice di verifica coerenza interna: Ruoli e funzioni - Macrosistemi

Passando ora alla fase applicativa, gli aspetti per i quali si intende fornire indirizzi metodologici riguardano:

- Modalità di costruzione ed elaborazione delle informazioni strumentali alla analisi dei Macrosistemi
- Modalità di espressione del giudizio

Per quanto riguarda la analisi dei Macrosistemi questa sarà condotta secondo modalità dipendenti da ciascuno di essi. In altri termini, la pluralità degli ambiti tematici di cui sono rappresentativi i Macrosistemi non consente di individuare aprioristicamente una univoca modalità di costruzione ed elaborazione delle informazioni necessarie alle svolgimento della analisi di coerenza.
Esemplificativamente, nel caso del Macrosistema "Sviluppo economico nei settori chiave dell'economia nazionale" uno dei primari strumenti di acquisizioni delle informazioni necessarie alla ricostruzione delle caratteristiche del sistema economico di dette aree sarà rappresentato dai documenti di programmazione economica regionale, quali per l'appunto i Programmi regionali di sviluppo (PRS), e quelli della cosiddetta "Programmazione Unitaria", termine adottato per identificare quella tipologia di programmazione attraverso la quale si sviluppa la politica regionale di coesione a valere sui fondi comunitari e nazionali (QSN, PON, POR, POIN).
Per quanto concerne le modalità di analisi di questi o altri documenti, ossia la tipologia di informazioni da assumere ai fini dell'analisi di coerenza, in termini generali è possibile affermare che queste dovranno essere strumentali a documentare l'esistenza e la consistenza di quegli aspetti del sistema economico dell'area di gravitazione dello scalo indagato, che in correlazione con detto scalo sono in grado di generare una crescita duratura degli indicatori economica.

Un ulteriore esempio delle modalità di costruzione ed elaborazione della base conoscitiva strumentale allo svolgimento della analisi di coerenza interna riguarda il Macrosistema "Esigenze di mobilità dei cittadini".
Le informazioni che in tal caso si ritiene debbano essere documentate non riguardano unicamente i tradizionali parametri di natura trasportistica, quanto anche il livello di dotazione infrastrutturale del contesto territoriale di localizzazione dello scalo indagato ai fini della accessibilità aeroportuale.
Muovendo dalla considerazione che il soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità espressi dalle popolazioni discende non solo dalla presenza di un aeroporto, quanto anche dal livello di sua elevata accessibilità, si ritiene che le informazioni da fornire debbano riguardare lo stato di consistenza delle reti esistenti e programmate a ciò preposte (cfr. Tabella 6-1).

Tipologia infrastruttura di accessibilità		**Stato infrastruttura**				
		Presenza	Progetto elaborato	Progetto approvato	Progetto finanziamento	Progetto in realizzazione
A	Collegamenti autostradali					
B	Collegamenti extraurbana					

Tipologia infrastruttura di accessibilità		Stato infrastruttura				
		Presenza	Progetto elaborato	Progetto approvato	Progetto finanziamento	Progetto in realizzazione
C	Collegamenti ferroviari					
E	Collegamenti servizio metropolitano					

Tabella 6-1 Proposta di analisi della disponibilità di accesso agli scali aeroportuali

Per quanto invece attiene le modalità di espressione del giudizio, come premesso (cfr. par. 6.1.2.5), questo sarà espresso mediante una scala articolata in tre classi, rispettivamente rappresentati da "coerenza", "incoerenza" ed "Indifferenza" del rapporto Ruolo e funzioni peculiari degli scali – Macrosistemi.

6.2.3 La valutazione degli effetti potenziali

Come premesso, la fase di valutazione è in buona sostanza 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.
Dal punto di vista metodologico tale finalità prospetta due questioni centrali che possono essere sintetizzate nel come misurare lo scostamento e nel come valutarlo.

Per quanto attiene la prima delle due questioni, nell'ambito del paragrafo dedicato alla analisi di contesto (cfr. par. 6.2.1) si è avuto modo di evidenziare come uno dei principi sui quali si fonda la presente proposta metodologica risieda nel concepire gli indicatori come declinazione degli obiettivi di Sostenibilità, rispetto al tema indagato.
Tale modalità di costruzione degli indicatori, da porre in essere nella definizione sia di quelli descrittivi che di quelli d'effetto, consentirà di renderli espressione della capacità del tema ambientale indagato, nel suo stato attuale, in quello tendenziale o in quello di Piano, di conseguire un modello di sviluppo sostenibile.
In altri termini è possibile affermare che l'indicatore finalizzato a misurare lo scostamento, ossia a quantificare l'effetto delle azioni di Piano, di per se stesso indichi la direzione nella quale sta andando il fenomeno indagato, essendo stato detto indicatore strutturato sulla base degli obiettivi di Sostenibilità, così come definiti dall'esame dei principali documenti programmatici sviluppati a livello comunitario, nazionale e regionale.
Tale valenza degli indicatori dovrà essere assicurata mediante un'attenta attività di definizione dei parametri costitutivi l'indicatore, i quali dovranno essere individuati sia in modo da essere espressione degli obiettivi di Sostenibilità sottesi all'indicatore, sia della necessità di poterne operare una stima di tipo quantitativo.

In merito alla valutazione, il principio cardine che struttura la seguente proposta è rappresentato dal concepirla come esito del rapporto tra "quantità di ambiente" richiesta dalle azioni di Piano e "quantità di ambiente", intesa come standard di riferimento per la Sostenibilità. Sulla base di tale concetto è possibile affermare che gli effetti determinati dalle azioni di Piano saranno tanto più sostenibili, quanto più tale rapporto è lontano dallo zero e vicino ad 1.
Tale impostazione dell'attività di valutazione degli effetti, oltre a richiedere una preventiva attività di identificazione degli standard di riferimento, presuppone una attività di costruzione degli indicatori che consenta la corretta impostazione di detto rapporto per ciascuna delle tematiche ambientali affrontate.
Se per quanto attiene alla identificazione degli standard di riferimento, tale attività potrà trovare svolgimento nella costruzione del "Quadro degli obiettivi di Sostenibilità", del quale si è già detto in precedenza, occorre svolgere qualche breve considerazione in merito al tema della costruzione modalità di stima.
Condizione fondamentale ai fini della applicazione di tale approccio risiede nella corretta individuazione dei termini di tale rapporto, i quali devono essere individuati in modo tale da consentire la valutazione del grado di Sostenibilità entro un range compreso tra 0 ed 1, ed in cui tali valori rappresentino rispettivamente il minimo ed il massimo grado di conseguimento di un effetto sostenibile.

I vantaggi offerti dall'approccio proposto appaiono evidenti sia nella fase di valutazione che anche in quella successiva di monitoraggio del Piano, in quanto consente la immediata ed univoca comprensione, sia della rilevanza della entità dello scostamento determinato dalle azioni di Piano, sia delle eventuali variazioni che nel corso della attuazione del Piano stesso potranno determinarsi rispetto alle previsioni elaborate in fase di sua valutazione.
Nella fase di valutazione, l'aver omogeneizzato rispetto al citato range 0-1 la valutazione degli effetti attesi, oltre a consentire una immediata comprensione del segno e della portata di tali effetti, permetterà di poter operare un immediato confronto tra le diverse tematiche ambientali considerate e, conseguentemente, di identificare quelle rispetto alle quali le azioni di Piano sono state ritenute maggiormente critiche. Tale possibilità di lettura delle risultanze della valutazione, diversamente non possibile nel caso di utilizzo di un'altra metodica in ragione della pluralità e eterogeneità dei fattori ambientali considerati, risulta inoltre fondamentale ai fini della comprensione delle ragioni che hanno condotto alla individuazione di misure di mitigazione e compensazione per taluni di detti fattori, nonché soprattutto a quelli della quantificazione dei benefici indotti da tali misure.
Nella fase di monitoraggio, il poter disporre di dati quantitativi per tutte le tematiche indagate, consentirà di poter operare un immediato e costante controllo dello scostamento intercorrente con la fase di valutazione e, conseguentemente, di avere la possibilità di porre in essere con immediatezza tutte quelle misure atte ad indirizzare il fenomeno indagato nella direzione auspicata.

6.3 La declinazione dell'Action Plan all'interno del processo di VAS

Come si è avuto modo di evidenziare in occasione della descrizione degli elementi strutturanti per il processo di VAS (cfr. par. 4.3.1), l'Action Plan riveste un ruolo centrale all'interno dell'impianto della proposta di PNA in quanto costituisce la declinazione del modello di rete aeroportuale nazionale rispetto ai 10 bacini omogenei di traffico nei quali è stato suddiviso il territorio nazionale.
In tale prospettiva, per ognuno di detti bacini, l'Action Plan definisce le strategie di sviluppo relative agli scali di bacino, delineandone il possibile profilo funzionale in termini di tipologia di servizio che ognuno di essi è vocato a rendere.
In buona sostanza, l'Action Plan si articola in tanti Action Plan di bacino e, sulla base della dinamica del traffico aereo pregressa e previsionale al 2030, dei dati socio-economici, nonché delle previsioni relative alle rete infrastrutturale di collegamento, arriva ad ipotizzare per ciascuno degli scali della rete aeroportuale di bacino un possibile ruolo e, con esso, le priorità di intervento.

La natura ed in contenuti dell'Action Plan qui sinteticamente richiamati pongono due questioni che si ritengono fondamentali ai fini del processo di VAS:

- La valenza prefigurativa dei profili di ruolo assegnati ai singoli scali dall'Action Plan
- L'inquadramento dell'Action Plan all'interno dell'azione di Governo ai fini della promozione di alleanze e di costruzione di un assetto derivante da una visione di sistema

Relativamente alla prima questione, come premesso, l'Action Plan nel definire il profilo di ruolo assegnato a ciascuno degli scali non adotta una approccio prescrittivo, quanto invece di indirizzo, limitandosi a tracciare quelli che potrebbero essere il ruolo e le tipologie di servizi offerte dai singoli scali in ragione delle condizioni di contesto nei quali questi si trovano, ossia in relazione alle stime di traffico allo scenario 2030, alle caratteristiche socio-economiche dei territori, alla consistenza della rete infrastrutturale di accessibilità aeroportuale esistente e programmata, nonché, come ovvio, degli altri scali presenti all'interno del medesimo bacino.
Tale valenza prefigurativa, proprio in ragione del suo non essere impositiva, comporta la possibilità che i progetti industriali sviluppati dalle Società di gestione al fine di dimostrare e/o definire il percorso attraverso il quale soddisfare i due requisiti per l'inclusione degli scali nella rete aeroportuale nazionale (specializzazione di ruolo ed equilibrio economico-finanziario) portino ad esiti differenti da quelli ipotizzati dagli Action Plan di bacino in termini di definizione del profilo funzionale.
In buona sostanza, stante il meccanismo disegnato dalla proposta di PNA per il progressivo perfezionamento dell'elenco degli aeroporti inclusi nella rete aeroportuale nazionale, potrebbe determinarsi la circostanza che, qualora il progetto industriale comportante una specializzazione di ruolo dello scalo in termini differenti da quelli ipotizzati dall'Action Plan per il bacino omogeneo all'interno del quale questo ricade, abbia esito positivo, di fatto tale esito equivarrebbe ad operare una variante del PNA sottoposto a processo di VAS, ancorché limitatamente al bacino in questione.
Tale eventuale circostanza prospetta come centrale il tema dei rapporti intercorrenti tra tali possibili varianti al PNA ed il processo di VAS.

Assunto che a fronte della stessa logica che ha presieduto all'articolazione del territorio nazionale in 10 bacini di traffico omogeneo ed alla articolazione dell'Action Plan per ognuno di essi, la modifica del profilo funzionale di uno o più scali interni ad uno stesso bacino non rileva ai fini della configurazione della rete aeroportuale nazionale e di quella dei restanti altri bacini, si ritiene lecito ipotizzare che detta circostanza possa trovare la sua corretta incardinazione all'interno della verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del DLgs 152/2006 e smi.

In merito alla seconda questione, la scelta di individuare nell"Action Plan lo strumento attraverso il quale perseguire una visione di sistema, oltre a costituire il coerente esito degli obiettivi di livello strategico da essa perseguiti, prima ancora rappresenta il portato della evoluzione normativa comunitaria e nazionale in campo di diritti aeroportuali e segnatamente dell'«intendimento del Governo [di] incentivare ogni possibile forma di alleanza tra gli aeroporti di bacino e tra i vari bacini per superare l'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali e creare una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso sostenibile e competitiva nella specializzazione dei ruoli di ciascun aeroporto rispetto agli strategici».
Tale affermazione, significativamente riportata a conclusione del paragrafo della proposta di PNA dedicato alle caratterizzazioni della rete, da conto della centralità assegnata dal Governo al tema della realizzazione di una visione di sistema che trova nella specializzazione dei ruoli di ciascuno scalo rispetto a quello strategico il fattore di sostenibilità e competitività, e conseguentemente ne delinea l'importanza anche al di fuori dei confini della stessa proposta di PNA.
In tal senso si potrebbe affermare che, nei termini in cui la questione è prospettata nel citato passaggio della proposta di Piano, la promozione di alleanze tra aeroporti e, con essa, la specializzazione di ruolo degli aeroporti ricadenti all'interno di un medesimo bacino omogeneo di traffico costituiscono un obiettivo ed una consequenziale azione che possono trovare compimento a prescindere dal Piano stesso, in quanto rispondenti ad una logica e razionalità sovraordinata.
Ne consegue che, in tale prospettiva, i singoli Action Plan di bacino potrebbero costituire la base programmatica sulla scorta della quale avviare una autonoma azione di costruzione di una rete aeroportuale di bacino.

Sotto il profilo dell'iter di valutazione ambientale, tale scelta porterebbe trovare incardinazione all'interno del processo di VAS di cui all'articolo 13 e seguenti del Dlgs 152/2006 e smi, dal momento che per i singoli Action Plan di bacino ricorrano le condizioni di cui all'articolo 6 comma 2 lettera a) del citato decreto.
Detti singoli Action Plan, ancorché riferiti ad un unico bacino di traffico omogeneo, pur sempre costituiscono dei piani per il settore dei trasporti 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, III e IV» di cui alla parte seconda del Codice dell'ambiente.
A fronte di ciò, ne consegue che quanto detto nei precedenti capitoli del presente Rapporto preliminare in merito alla portata delle informazioni ed all'impianto metodologico possa essere considerato applicabile anche nel caso in cui il processo di VAS sia riferito ai singoli Action Plan di bacino.

6.4 Quadro di corrispondenza

Si fornisce, in conclusione, una tabella di corrispondenza fra l'impostazione proposta per il RA ed gli estremi normativi di riferimento.

Tematiche del RA	Corrispondenza rispetto alle indicazioni normative
Esiti delle consultazioni di cui all'art. 13, c.1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii	Art. 13, c. 4
Descrizione dei contenuti del Piano	Allegato VI, lettere a) e h)
Analisi del contesto ambientale di riferimento per la VAS	Allegato VI, lettere b), c) e d)
Analisi di coerenza	Allegato VI, lettere a) ed e)
Valutazione dei potenziali effetti ambientali	Allegato VI, lettere f) e g)
Progettazione del sistema di monitoraggio	Allegato VI, lettera i)
Sintesi non tecnica	Allegato VI, lettera j)

Tabella 6-2 Le tematiche del Rapporto Ambientale

APPENDICE: POLITICHE E PRINCIPI AMBIENTALI PRESENTI NEI PRINCIPALI ATTI E DOCUMENTI A LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE

Di seguito un elenco con alcuni dei principali atti e documenti in materia ambientale analizzati:

Atti e politiche europee di riferimento
Dichiarazione sull'ambiente umano, firmata alla Conferenza di Stoccolma il 16 giugno 1972, con la quale nasce il Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite (UNEP).
Primo piano d'azione ambientale per il periodo 1973-1976 durante il Vertice di Parigi (1972).
Atto unico europeo, con il quale viene riconosciuta la competenza comunitaria in materia ambientale (1986)
Redazione del **Rapporto Bruntland** da parte della Commissione Mondiale dell'ONU sullo Sviluppo e Ambiente, con il quale viene introdotto il concetto di sviluppo sostenibile (1987)
Istituzione dell'**Agenda 21** nella Conferenza sull'Ambiente e Sviluppo delle Nazioni Unite tenutasi a Rio de Janeiro il 3 giugno 1992
Trattato di Maastricht firmato dall'Unione europea il 7 febbraio 1992 introduce il concetto che "Le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni comunitarie […] in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile"(art.2 obiettivi prefissi dall'Unione).
Trattato di Amsterdam firmato il 2 ottobre 1997 dai Paesi dell'Unione europea; con esso lo sviluppo sostenibile diventa il principio centrale del diritto ambientale comunitario con la necessaria integrazione tra politiche ambientali e altre politiche di settore nonché la valutazione di aspetti economici e sociali.
Protocollo Kyoto adottato l'11 dicembre 1997 alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, contenente misure atte a ridurre le emissioni nei paesi industrializzati per il periodo successivo al 2000
Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente
Sesto programma di azione per l'ambiente della Comunità europea adottato il 22 luglio 2002 con decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, stabilisce il quadro degli interventi strategici dell'Unione europea in campo ambientale nel periodo 2002-2012 e delinea le azioni necessarie a tal fine.
Dichiarazione di Johannesburg, firmata il 4 settembre 2002 al Summit Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile,con obblighi e proposte di attuazione per lo sviluppo sostenibile. Inoltre è stato redatto il **Piano di Attuazione del Vertice mondiale per uno sviluppo sostenibile** (JPOI), un piano giuridicamente non vincolante, come riferimento per le attività governative impegnate nello sviluppo sostenibile.

Tabella A-1 Elenco dei principali atti europei in materia ambientale

Atti e politiche nazionali di riferimento
Legge n.183 del 18/5/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo"
Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile per l'attuazione dell'Agenda 21 (provv.CIPE del 28/12/93)
Costituzione del Coordinamento nazionale Agende 21 locali italiane e sottoscrizione il 29 aprile 1999 della carta di intenti del Coordinamento denominata **Carta di Ferrara**
Strategia di Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia, elaborata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed approvata con Delibera CIPE 2/8/02, n. 57, si ispira al VI programma d'azione "Ambiente 2010: il nostro futuro la nostra scelta" (2001)
Decreto 1 ottobre 2002, n. 261 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del DLgs 4 agosto 1999, n. 351.
Codice dei beni culturali e del paesaggio (DLgs 42/2004), disposizioni correttive e integrative relativamente ai beni culturali (DLgs 156/2006) e al paesaggio (DLgs 157/2006), ulteriori disposizioni integrative e correttive in relazione ai beni culturali (DLgs 62/2008) e al paesaggio (DLgs 63/2008) e modifiche dell'art.159 (L. 129/2008), dell'art.146 (D.L. 70/2011)
Legge n.308/2004: Delega al Governo per il riordino il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione (recepimento della Direttiva 85/337/CEE)
D.Lgs n.195 del 19 agosto 2005 sull'informazione ambientale, Attuazione alla Direttiva 2003/4/CE
DL 194/2005: attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale
DLgs 152/2006 e s.m.i.: Decreto di riordino delle norme in materia ambientale e successive modifiche
D.Lgs n. 30 del 16 marzo 2009 Attuazione Direttiva 2006/118/CE "Protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento
DLgs n.219 del 10 dicembre 2010, Attuazione della direttiva 2008/105/CE relativa a standard di qualità ambientale nel settore della politica delle acque, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 82/176/CEE, 83/513/CEE, 84/156/CEE, 84/491/CEE, 86/280/CEE, nonché modifica della direttiva 2000/60/CE e recepimento della direttiva 2009/90/CE che stabilisce, conformemente alla direttiva 2000/60/CE, specifiche tecniche per l'analisi chimica e il monitoraggio dello stato delle acque.

Tabella A-2 Elenco dei principali atti italiani in materia ambientale

Per quanto concerne lo specifico campo di studio sono riportati di seguito gli elenchi dei principali documenti che hanno come oggetto la tutela dell'ambiente in ambito aeroportuale;

Livello europeo
Convenzione di Chicago relativa all'aviazione civile internazionale 7 dicembre 1944
COM (1999) 640 "Trasporti aerei e ambiente: Raccogliere la sfida di uno sviluppo sostenibile" Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni; Bruxelles, 1.12.1999
Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 marzo 2002 che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della

Comunità
Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale
Raccomandazione della Commissione del 6 agosto 2003 concernente le linee guida relative ai metodi di calcolo aggiornati per il rumore dell'attività industriale, degli aeromobili, del traffico veicolare e ferroviario e i relativi dati di rumorosità [C(2003) 2807]
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 a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE
Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo
Direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006 concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo (cielo unico europeo)
COM(2006) 819 "Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa" Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni; Bruxelles, 24.1.2007.
Regolamento (CE) n. 219/2007 del consiglio del 27 febbraio 2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)
Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE
COM (2008) 389 "Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente". Comunicazione della Commissione europea al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni del 25 giugno 2008
Regolamento (CE) 1108/2009 del 21 ottobre 2009 emanato dalla Comunità europea che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE.
Regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009 sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS), che abroga il regolamento (CE) n. 761/2001 e le decisioni della Commissione 2001/681/CE e 2006/193/CE
Circolare 303 AN/176 emanata dall'ICAO e coordinata con il Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) nel febbraio 2004 per offrire le procedure operative e le tecniche disponibili per contenere il consumo di carburante e quindi delle emissioni, non solo nelle operazioni dell'aviazione civile ma anche nell'intero apparato correlato
Transport White Paper 2050: "Il libro bianco. tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile". Bruxelles 28.3.2011. COM/2011/144
Annex 14- Aerodromes Quinta Edizione 7 luglio 2009, pubblicato dall'ICAO in cui sono contenute una serie di standards e pratiche raccomandate riguardanti la problematica del bird strike, a cui devono attenersi tutti i Paesi membri

Tabella 6.4-3 Elenco dei principali atti europei in materia ambientale in ambito aeroportuale

Livello nazionale
D.M del 31/10/1997: Metodologia di misura del rumore aeroportuale
D.P.R. n. 496 del 11 /12/1997, Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili
Decreto 20/5/1999 del Ministero dell'ambiente Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli d'inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico
DM 29/11/ 2000 del Ministero dell'ambiente Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli Enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore.
DLgs n. 13 del 17/1/ 2005, "Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari"
DLgs n. 194 del 19/8/2005, "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".
Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e relativo materiale contenuto nella **Circolare ENAC APT-01A** "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti" del 30/5/2007
Circolare dell'ENAC APT-26 del 3/7/2007 relativa al contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale
Informativa tecnica redatta dall'ENAC "valutazione della messa in opera di impianti di discarica in prossimità del sedime aeroportuale" il 17 /12/2008
Linee guida relative ad interventi per minimizzare l'uso di combustibile e ridurre le emissioni gassose, redatte dall'ENAC il 20/3/2009
Deliberazione n.27/2009 Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero dello sviluppo economico "Disposizioni urgenti per l'attuazione della direttiva 2003/87/CE in merito al monitoraggio e alla comunicazione delle emissioni di gas effetto serra per le attività di trasporto aereo" del 6 agosto 2009
Sottoscrizione da parte dell'ENAC del "**Patto per l'Ambiente impegni su rinnovabili ed emissioni**", con la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dell'Ambiente e il relativo Accordo di Programma. 7 Luglio 2009
Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti redatte dall'ENAC il 4 dicembre 2009
Circolare APT-01B del 23/12/2011 "Procedure per la prevenzione dei rischi d'impatto con volatili e altra fauna selvatica (wildlife strike) negli aeroporti

Tabella 6.4-4 Elenco dei principali atti italiani in materia ambientale in ambito aeroportuale

APPENDICE II: INDIVIDUAZIONE SITI RETE NATURA 2000 NELL'AREA D'INTERESSE DEGLI AEROPORTI

Per completezza di analisi e per indicare i siti della Rete Natura 2000 rispetto ai quali il Rapporto Ambientale dovrà dettagliare l'informazione si riporta un elenco degli stessi distinti per i singoli scali aeroportuali secondo due differenti range di distanza.
Si considerano i siti più prossimi ricadenti in un intervallo compreso tra 0 e 6 km dal sedime aeroportuale e quelli più distanti fino ad una distanza di circa 10 km. Tali siti saranno oggetto della prima fase di analisi prevista dalla normativa comunitaria e nazionale denominata "fase di screening" che consentirà di individuare i siti in cui è presumibile ci sia un rischio di incidenza e per i quali sarà condotta l'analisi appropriata direttamente in fase di VAS ovvero nel successivo momento delle verifiche specifiche della valutazione ambientale dei singoli scali.

Aeroporto	**Distanza approssimativa SIC/ZPS dall'aeroporto [km]**							
	Range 0<D<6				**Range 6<D<10**			
ROMA FIUMICINO	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
	SIC	2	IT6030023 - Macchia Grande di Focene e Macchia dello	0.5	-	-	-	-
			IT6030025 - Macchia Grande di Ponte Galeria	2.5				
	ZPS	1	IT 6030026 – Lago di Traiano	0.5				

MILANO MALPENSA	**Range 0<D<6**				**Range 6<D<10**			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
	SIC	6	IT2010011 – Paludi di Arsago	5	SIC	3	IT 1150008 - Baraggia di Bellinzago	8
			IT2010010 – Brughiera del Vigano	4				
			IT1150001 – Valle del Ticino	1.5			IT2010008 – Lago di Comabbio	11
			IT2010012 – Brughiera del Dosso	1				

			IT2010013 – Ansa di Castelnovate	2			IT1150002 – lagoni di Mercurago	12.5
			IT2010014 – Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca	3.5				
	ZPS	2	IT1150001 – Valle del Ticino	1.5	-	-	-	-
			IT2080301 – Boschi del Ticino	0.5				

	Range 0<D<6				**Range 6<D<10**			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
VENEZIA	SIC	4	IT3250010 – Bosco di Carpenedo	6.5	-	-	-	-
			IT3250016– Cave di Gaggio	4				
			IT3240031- Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio	6				
			IT3250031 – Laguna superiore di Venezia	0.5				
	ZPS	3	IT3250010 – Bosco di Carpenedo	6.5	ZPS	1	IT3240019 – Fiume Sile: Sile Morto e ansa a S. Michele Vecchio	8
			IT 3250016 – Cave di Gaggio	4				
			IT3250046 – Laguna di Venezia	9				

	Range 0<D<6				**Range 6<D<10**			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
FIRENZE	SIC	1	IT5140011 – Stagni della Piana Fiorentina e Pratese -	0.5	-	-	-	-
	ZPS	1	IT5140011 – Stagni della Piana Fiorentina e Pratese -	0.5				

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
CATANIA	SIC	1	ITA070001 – Foce del Fiume Sineto e Lago Gornalunga	2.5	-	-	-	-
	ZPS	1	ITA070029 – Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante	2.5				

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
BOLOGNA	SIC	1	IT4050018 – Golena San Vitale e Golena del Lippo	0.5	-	-	-	-
	ZPS	1	IT4050029 – Boschi di Sano Luca e Destra Reno	4.5				

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
BARI	-	-	-	-	-	-	-	-

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
BRESCIA	-	-	-	-	-	-	-	-

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
CROTONE	SIC	1	IT9320104 – Colline di Crotone	5	SIC	2	IT9320046 – Stagni sotto Timpone S.Francesco	11.5
							IT9320102 – Dune di Soverato	7
					ZPS	1	IT9320302 – Marchesato e Fiume Neto	10

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
LAMEZIA TERME	SIC	2	IT9990087 – Lago La Vota	2.5	-	-	-	-
			IT9330089 – Dune dell'Angitola	5.5				

	Range 0<D<6				Range 6<D<10			
	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]	Quantità SIC/ZPS		Denominazione	Distanza [km]
OLBIA	-	-	-	-	-	-	-	-