



*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

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

\* \* \*

**Parere n. 3346 del 23 aprile 2020**

<b>Progetto</b>	<p><i>Parere art. 9 del GAB/DEC/150/07</i></p> <p><b>Aeroporto di Ciampino - Master Plan, Integrazione con VIA postuma</b></p> <p><b>ID_VIP 3276</b></p>
<b>Richiedente</b>	<p><b>DGVAA</b></p>

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

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la nota della DVA del 23.4.2019 (prot. DVA n. 10331 del 23/04/2019, CTVA n. 1550 del 23/04/2019) avente ad oggetto “*Aeroporto di Ciampino - Master Plan. Procedimento di VIA. Integrazione con VIA postuma. Richiesta parere integrativo*”, con cui la DVA, con riferimento al procedimento di VIA dell'aeroporto di Ciampino,

- ha rappresentato quanto segue:
  - il problema della valutazione *postuma* degli interventi già realizzati nell'Aeroporto di Ciampino è stato oggetto del caso EU Pilot 6876/14/ENVI, nell'ambito del quale la Commissione Europea ha formulato allo Stato italiano richiesta di chiarire in che modo
    - fosse stata garantita la corretta applicazione della Direttiva VIA e
    - fossero stati valutati i potenziali effetti negativi
      - di una serie di interventi realizzati dal 2002 in poi all'interno del sedime aeroportuale e
      - dell'aumento significativo del traffico aereo (+86,9% per il traffico passeggeri e +26,9% per movimenti rispetto al 2002);
  - al fine di soddisfare le richieste della Commissione Europea, in data 16/12/2016 ENAC ha trasmesso documentazione integrativa (di cui è stato dato “avviso al pubblico”) nell'ambito del procedimento di VIA del nuovo Masterplan, contenente tra l'altro uno specifico elaborato finalizzato a rispondere ai quesiti posti;
  - la CTVA si è espressa sul (solo) Masterplan, con parere positivo con prescrizioni n. 2476 del 2/08/2017, con il quale
    - ha dato atto di aver esaminato l'elaborato integrativo presentato dall'ENAC in risposta alle domande poste dalla Commissione Europea,
    - richiamando la sentenza della CGUE del 26 luglio 2017 (casi C-196/16 e C-197/16 Comune di Corridonia e altri v. Provincia di Macerata e altri) e le modifiche apportate all'art. 29, terzo comma, del d.lgs. n. 152/2006 dal d.lgs. n. 104/2017, ha ritenuto

- di non potersi esprimere in relazione ai pregressi impatti ambientali prodotti dall'esercizio dell'opera e
- di dover preliminarmente demandare alla competente Direzione del MATTM la definizione degli effetti sulla procedura in corso di quanto affermato dalla predetta sentenza e delle citate modifiche normative;
- In riscontro ad una specifica richiesta di chiarimenti sul punto, la CTVA, con successivo parere ex art. 9 del DM 150/2007 n. 2644 del 09/02/2018, ha integrato le proprie valutazioni ritenendo che *“fatte salve le specifiche valutazioni e conclusioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, il descritto quadro normativo e giurisprudenziale impone di sottoporre a VIA postuma gli interventi realizzati in passato presso l'Aeroporto di Ciampino”*;
- Sulla base delle ulteriori integrazioni documentali sugli interventi realizzati in passato presso l'Aeroporto di Ciampino e sull'assetto pregresso dell'aeroporto forniti da ENAC a seguito di una specifica richiesta della DVA, finalizzata a consentire l'espletamento delle attività di valutazione nell'ambito del procedimento di VIA in corso, la CTVA si è espressa con parere n. 2808 del 3/08/2018, ove, nel confermare il parere n. 2644 del 9/02/2018 ha, tra l'altro, *“in considerazione della delicatezza delle descritte problematiche e delle loro eventuali conseguenze, anche in termini di contenzioso”* suggerito *“alla Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali di valutare l'opportunità di acquisire un parere dall'Avvocatura Generale dello Stato”*;
- A seguito di richiesta della DVA, l'Avvocatura Generale dello Stato con Nota n. 168816 del 25/03/2019 ha rappresentato
  - di condividere l'avviso della CTVA in merito all'esigenza di sottoporre a VIA postuma gli interventi pregressi, nel rispetto dei principi enunciati dalla Corte di Giustizia UE, con sentenza del 26 luglio 2017 nella Causa C-117/17, nonché delle disposizioni attualmente contenute nell'art. 29, terzo comma, del T.U.A.;
  - di ritenere che l'istanza di VIA relativa al Masterplan sulle nuove opere implichi necessariamente l'analisi complessiva degli effetti sull'ambiente anche delle opere pregresse. In quest'ottica sembra muoversi la decisione della Commissione europea di non proseguire nel procedimento EU-Pilot, in attesa degli esiti del procedimento amministrativo relativo al nuovo Masterplan;
  - di ritenere, quanto all'opportunità e/o necessità di svolgere due procedimenti di VIA distinti ovvero di effettuare un unico procedimento integrato,
    - che la questione debba essere risolta secondo criteri di efficienza e di buona amministrazione, in modo che sia comunque assicurata la massima tutela ambientale e
    - che lo svolgimento dell'eventuale procedimento integrato dovrà comunque assicurare il pieno rispetto dei principi enunciati dalla giurisprudenza europea in ordine ai requisiti della VIA postuma, in particolare, che la valutazione non si limiti agli impatti futuri delle opere già realizzate sull'ambiente, ma dovrà ricostruire tali impatti a decorrere dal momento della loro realizzazione.

La Direzione ha infine affermato e chiesto quanto segue:

*“Tutto ciò premesso, la scrivente ritiene che la VIA postuma sulle opere già realizzate in passato presso l'Aeroporto di Ciampino dovrà essere svolta nell'ambito del procedimento di VIA attualmente in corso sul Masterplan dell'Aeroporto stesso.*

*A tal fine, si chiede alla Commissione Tecnica VIA/VAS di valutare se la documentazione già agli atti sia sufficiente allo svolgimento dell'istruttoria tecnica, o se ritenga necessario chiedere a ENAC di integrare la stessa con ulteriori elementi di valutazione.”*

**RILEVATO** che, come richiesto dalla Nota della Direzione, il presente Parere è limitato all'accertamento della sufficienza della documentazione prodotta.

**VISTA e CONSIDERATA:**

- la documentazione integrativa del 16.12.2016 presentata da ENAC, illustrata più in dettaglio in seguito;
- la sentenza della Corte di Giustizia dell'UE del 26 luglio 2017 (cause riunite C-196/16 e C-197/16 Comune di Corridonia e altri), secondo cui  
*“In caso di omissione di una valutazione di impatto ambientale di un progetto ... il diritto dell'Unione, da un lato, impone agli Stati membri di **rimuovere le conseguenze illecite** di tale omissione e, dall'altro, non osta a che **una valutazione di tale impatto sia effettuata a titolo di regolarizzazione**, dopo la costruzione e la messa in servizio dell'impianto interessato, purché*
  - *le norme nazionali che consentono tale regolarizzazione non offrano agli interessati l'occasione di **eludere** le norme di diritto dell'Unione o di disapplicarle e*
  - *la valutazione effettuata a titolo di regolarizzazione non si limiti alle **ripercussioni future** di tale impianto sull'ambiente, ma prenda in considerazione altresì **l'impatto ambientale intervenuto a partire dalla sua realizzazione**”.*
- l'art. 29, terzo comma, del d.lgs. n. 152/2006 modificato dal d.lgs. n. 104/2017;
- i pareri della CTVA n. 2644 del 9/2/2018 e n. 2808 del 3/8/2018;
- la Nota n. 168816 del 25/03/2019 dell'Avvocatura Generale dello Stato.

**CONSIDERATO e VALUTATO**, nell'ambito della documentazione integrativa prodotta da ENAC il 16.12.2016, il documento intitolato “*Chiarimenti della Commissione europea nell'ambito del caso EU Pilot 6876/14 ENVP*” in cui:

- alle pp. 5 ss. si elencano gli interventi effettuati dal 1999, riportandone una breve descrizione e si precisa che gli stessi sono da considerarsi realizzati con eccezione di quanto riportato al punto 12 “*in quanto riferibile ad una fase di progettazione già conclusa e come tale non oggetto di analisi nel prosieguo”*”:

Num.	Interventi realizzati sull'aeroporto di Ciampino dal 1999
1	Ciampino: riqualifica viabilità lato pista e piazzali e riconfigurazione area partenze dell'Aerostazione passeggeri (1^fase).
2	Ciampino: riqualifica area partenze (2^fase) e riconfigurazione aree commerciali.
3	Ciampino: ampliamento area corrieri.
4	Ciampino: ampliamento area DHL, riconfigurazione aree commerciali I e II fase, manutenzione straordinaria tratto di pista di volo e manutenzione straordinaria viabilità e parcheggi.
5	Ciampino: riconfigurazione area partenze II fase.
6	Ciampino: manutenzione viabilità e parcheggi, adeguamento aerostazione lato arrivi e incremento banchi accettazione.
7	Ciampino: riqualifica via di rullaggio Alfa, riqualifica superficie pista 15/33, tamponatura tettoia ad uso DHL, riqualifica piazzali (allargamento raccordo AG e segnaletica), riconfigurazione area partenze, tensostruttura per ampliamento aerostazione partenze e potenziamento impianto di condizionamento aerostazioni.
8	Ciampino: "contingency plan" - viabilità e parcheggi, ampliamento e riqualifica duty free shop, avvio dei lavori relativi all'adeguamento dell'impianto HBS.
9	Ciampino: "contingency plan" - ampliamento aerostazione e sistema bagagli, risanamento giunti pavimentazione in calcestruzzo e parcheggi P7 e P8.
10	Ciampino: interventi di potenziamento di piazzali e parcheggi; riqualifica dei piazzali quadrante 100 e

	rullaggio SB/SA; realizzazione sistema automatico di controllo passaporti; adeguamento recinzione perimetrale (1^ fase); ampliamento e riqualifica negozi; ampliamento aerostazione e sistema bagagli.
11	Ciampino: realizzazione segnaletica verticale luminosa di guida rullaggio; riqualifica servizi igienici aerostazione.
12	Ciampino: progettazione e riqualifica del sistema airside e affidamento lavori.
13	Ciampino: è in corso l'adeguamento dell'area fronte hangar che avrà ultimazione a maggio del 2008.
14	Adeguamento segnaletica fronte hangar dello scalo di Ciampino per 338 mila euro; manutenzione straordinaria pista di volo di Ciampino per 534 mila euro.
15	Manutenzione viabilità e parcheggi di Ciampino per 209 mila euro.
16	Potenziamento della climatizzazione presso la sala arrivi; lavori di manutenzione straordinaria della pista 15/33; lavori di adeguamento alle direttive ENAC della segnaletica dei piazzali aeromobili dell'area fronte hangar.
17	Lavori di manutenzione straordinaria della via di rullaggio "Alfa".
18	Lavori di riqualifica profonda della via di rullaggio "SB", con inizio previsto per la fine di febbraio del 2010.
19	Lavori di manutenzione straordinaria della via di rullaggio Alfa.
20	Lavori di riqualifica profonda della via di rullaggio SB, la cui ultimazione è prevista per maggio 2011.
21	Sostituzione delle griglie di raccolta delle acque meteoriche, da acciaio a ghisa sferoidale, ricadenti nell'area dei piazzali 400, 500 e 600, la cui ultimazione è prevista per aprile 2011.
22	Lavori di riqualifica profonda della via di rullaggio SB; lavori relativi ai piazzali 400, 500 e 600; ultimato il progetto preliminare di manutenzione straordinaria della pista di Ciampino. È stata riconfigurata la viabilità fronte aerostazione in termini di carico e scarico passeggeri, mentre è stata effettuata una manutenzione straordinaria del manto stradale della veicolare interna.
23	Lavori di riqualifica della Pista di volo.
24	Riconfigurazione dei piazzali 100/200; riqualificazione della pavimentazione dei raccordi AA - AB - AC - AD.
25	Lavori di rifacimento dei raccordi AD-AF e di riqualifica dei piazzali 300.
26	Rifacimento pozzetti elettrici del raccordo Alfa.
27	Lavori di restyling Terminal di Aviazione Generale - Prima Fase. Realizzazione di un camminamento protetto dalle intemperie in area airside per imbarco-sbarco dei passeggeri.
28	Sostituzione "Parking Management System" (corsie dei parcheggi, emettitrici, lettori, casse automatiche e manuali).
29	Per cambio status aeroporto da militare a civile realizzata recinzione di separazione tra zona militare e zona civile - prima fase.
30	Implementato nuovo sistema "pax track" per lettura e validazione automatica carte d'imbarco.
31	Sostituzione del sistema d'illuminazione dell'area "partenze" e esterne con introduzione di tecnologia LED ad alta luminosità. Potenziamento del sistema di condizionamento tramite l'introduzione di "Inverter" e di

	un sistema di controllo centralizzato delle temperature per tutto lo scalo.
32	Rifacimento pozzetti elettrici del raccordo Alfa.
33	Completato nuovo Polo Bus con nuova viabilità e nuove entrate nei parcheggi P2, P3 e P4.
34	Installazione nuovi impianti pubblicitari ad alto contenuto tecnologico e potenziamento network digitale.

- **L'Aeroporto di Ciampino ed il contesto urbano limitrofo:**

- Il documento mostra come laddove nel **1950** la presenza agricola era predominante (come risulta dalla foto di cui alla Figura 1-1), nel 1980 si rilevava un tessuto urbanizzato maggiormente compatto (risultante dalla Figura 1-2 “Foto aerea di Ciampino /fonte “Volo Lazio SIAT – 1980 archivi ISPRA”), nell’ambito del quale erano poi nati veri e propri agglomerati abitativi, quali la frazione di Santa Maria delle Mole e la frazione di Cava dei Selci (come risulta dalla Figura 1-3, Foto satellitare – Google Earth della configurazione del 2016 del territorio);
- Si afferma
  - che le analisi condotte nello SIA riportano tutte le informazioni necessarie alla valutazione delle interferenze con la fase di esercizio sia per la fase di Ante Operam, sia per lo scenario di sviluppo del Masterplan e
  - che nelle conclusioni non si prevede la presenza di impatti tra l’esercizio dell’aeroporto, in entrambe le fasi, e le componenti ambientali analizzate (a p. 11).

- **Metodologia di lavoro**

- Le tematiche chiave relative all’EU Pilot sono sintetizzate come segue:
  - definire se gli interventi sintetizzati nella Tabella 1-1 sono stati considerati all’interno dell’attuale procedura di VIA in corso e
  - come sono state valutate le interferenze ambientali correlate a tali interventi;
- La relazione integrativa ha seguito un approccio metodologico che ha portato alla strutturazione logica ed ai risultati esposti sinteticamente nel diagramma di flusso mostrato nella Figura 2-1 a p. 12 e di seguito illustrato:
  - **Sistematizzazione degli interventi:** La metodologia di analisi vede una prima fase di sistematizzazione degli interventi evidenziati dalla Commissione europea dal punto di vista localizzativo all’interno dei diversi sottosistemi delle infrastrutture aeroportuali, suddividendoli in prima fase per sistema:
    - A: aerostazioni;
    - P: pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi;
    - PK: parcheggi;
    - V: viabilità;
    - C: infrastrutture complementari.

A tale suddivisione funzionale è seguita un’ulteriore schematizzazione, relativa alla tipologia di intervento in cui poteva essere sistematizzata l’azione di progetto correlata all’intervento. Sono quindi state evidenziate quattro tipologie di riferimento:

- MN: manutenzione ordinaria/ straordinaria - obblighi di conformità normativa;
- SI: redistribuzione degli spazi interni;
- IT: servizi IT;
- AF: adeguamento funzionale del livello di servizio.

In totale gli interventi analizzati sono 48 suddivisi (con esclusione del n. 12) in:

- 13 interventi relativi al sistema aerostazioni di cui:
  - 3 di manutenzione ordinaria/straordinaria e/o obblighi di conformità normativa;
  - 8 di redistribuzione degli spazi interni;
  - 1 di servizi IT;

- 1 di adeguamento funzionale del livello di servizio;
- 20 interventi relativi al sistema piste di volo, vie di rullaggio, piazzali e raccordi, tutti relativi ad attività di manutenzione ordinaria/straordinaria e/o obblighi di conformità normativa;
- 5 interventi relativi al sistema dei parcheggi di cui:
  - 4 di manutenzione ordinaria/straordinaria e/o obblighi di conformità normativa;
  - 1 di servizi IT;
- 6 interventi relativi al sistema della viabilità tutti relativi ad attività di manutenzione ordinaria/straordinaria e/o obblighi di conformità normativa;
- 3 interventi sulle infrastrutture complementari tutti relativi ad attività di adeguamento funzionale del livello di servizio.

Sistematizzati gli interventi secondo la classificazione sopraesposta, è stato possibile definire una localizzazione spaziale degli interventi, andando ad individuare la loro localizzazione all'interno del sedime aeroportuale, in relazione ai diversi sistemi infrastrutturali considerati.

- **Screening preliminare degli interventi** Al termine della fase di sistematizzazione tipologica ed individuazione localizzativa è stato effettuato un primo screening di quegli interventi che, per natura e tipologia, non possono avere effetti ambientali rilevanti, non necessitando pertanto di analisi. Degli interventi visti in precedenza nella Tabella 3-1 sono quindi stati esclusi dall'analisi i seguenti interventi:
  - n. 2 Riqualfica area partenze (2<sup>a</sup> fase) e riconfigurazione aree commerciali;
  - n. 5 Riconfigurazione area partenze II fase;
  - n. 12 Progettazione e riqualfica del sistema airside e affidamento lavori;
  - n. 14 Adeguamento segnaletica fronte hangar e manutenzione straordinaria pista di volo di esercizio;
  - n. 21 Sostituzione delle griglie di raccolta delle acque meteoriche, da acciaio a ghisa sferoidale, ricadenti nell'area dei piazzali 400, 500 e 600, la cui ultimazione è prevista per aprile 2011;
  - n. 28 Sostituzione "Parking Management System" (corsie dei parcheggi, emittitrici, lettori, casse automatiche e manuali);
  - n. 30 Implementato nuovo sistema "pax track" per lettura e validazione automatica carte d'imbarco;
  - n. 34 Installazione nuovi impianti pubblicitari ad alto contenuto tecnologico e potenziamento network digitale.
- **Analisi degli interventi.** A valle della fase di screening preliminare è stato possibile analizzare gli interventi in relazione agli effetti ambientali potenziali, secondo due fasi:
  - l'esercizio dell'intervento;
  - la cantierizzazione dell'intervento.
- **Analisi degli interventi in relazione alla fase di esercizio.** Con riferimento all'esercizio, il primo obiettivo è stato quello di valutare quali interventi di quelli riportati nelle tabelle precedenti al netto di quelli esclusi con la fase di screening preliminare, rientrassero nella configurazione Ante Operam sottoposta a procedura di VIA in conformità alle normative vigenti. La finalità di tale attribuzione, coerentemente a quanto definito nella parte metodologica, è quella di poter affermare che l'analisi degli interventi richiamati è stata effettuata nello SIA nella parte Ante Operam, avendo fornito quindi gli elementi utili ad una sua valutazione. Di seguito si riporta un breve elenco utile alla localizzazione degli interventi, individuati graficamente in Figura 5-2:
  - gli interventi 1, 4, 6, 8, 9, 10, 11, e 31 sono ricompresi nel sistema funzionale Aerostazioni e precisamente all'interno del Terminal Aviazione Commerciale;

- l'intervento 27 è ricompreso nel sistema funzionale Aerostazioni e precisamente collocato all'interno del Terminal Aviazione Generale;
- gli interventi 4, 7, 16, 23 sono ricompresi nel sistema funzionale pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi e precisamente fanno riferimento alla Pista di Volo;
- gli interventi 7, 11, 17, 19, 24, 26, 32 sono ricompresi nel sistema funzionale pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi e precisamente fanno riferimento ai raccordi e alle vie di rullaggio;
- gli interventi 10, 18, 20, 24 sono ricompresi nel sistema funzionale pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi e precisamente fanno riferimento alle aree attualmente occupate dai piazzali 100 e 200;
- gli interventi 10, 18, 20, 24 sono ricompresi nel sistema funzionale pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi e precisamente fanno riferimento alle aree attualmente occupate dai piazzali 100 e 200;
- gli interventi 13, 25, 22 sono ricompresi nel sistema funzionale pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi e precisamente fanno riferimento alle aree attualmente occupate dai piazzali 300, 400 e 500;
- gli interventi 10, 22, 29 si riferiscono sono ricompresi nel sistema funzionale pista, vie di rullaggio, piazzali e raccordi e precisamente fanno riferimento alle aree perimetrali;
- gli interventi 3, 4, 7 sono ricompresi nel sistema funzionale infrastrutture complementari e precisamente fanno riferimento all'area dei corrieri;
- gli interventi 1, 8, 6, 10, 22 sono ricompresi nel sistema funzionale viabilità e precisamente nella viabilità attualmente parte del sedime in area Landside;
- gli interventi 9, 15, 25, 33 sono ricompresi nel sistema funzionale parcheggi e precisamente afferiscono ad i parcheggi situati nell'area Land side del sedime aeroportuale.

Quanto sopra descritto evidenzia come tutti gli interventi sopra riportati siano stati considerati all'interno dello stato *Ante Operam* dello SIA dell'aeroporto di Ciampino, attualmente in Valutazione. E' quindi possibile affermare che le relative analisi ambientali sono state considerate in relazione alle diverse componenti.

Dal punto di vista ambientale infatti è possibile affermare come, tutti gli interventi di Ridistribuzione degli spazi interni non comportino impatti significativi in fase di esercizio, non essendo di fatto attrattori di incremento di traffico, bensì riguardanti un miglioramento del servizio offerto, in termini funzionali, del servizio offerto ai passeggeri.

Tutti gli interventi che hanno riguardato un adeguamento funzionale del livello di servizio o una manutenzione ordinaria/straordinaria rispetto agli obblighi di conformità normativa, ai quali può corrispondere, in termini di ricadute progettuali, un incremento di traffico di origine veicolare o aeronautica, sono stati considerati nella fase *Ante Operam* in relazione alle diverse componenti che possono essere interessate. E' quindi possibile affermare che, per la fase di esercizio, tutti gli interventi citati sono stati considerati e che alla CTVA sono stati forniti gli elementi necessari per procedere alla Valutazione. Si afferma che la CTVA dispone degli elementi utili per esprimere la propria valutazione in merito, in quanto

- dal punto di vista delle componente **Atmosfera**, la valutazione dello stato attuale della qualità dell'aria, sia in termini di analisi delle centraline di riferimento sia in termini modellistici (simulazioni dello stato attuale effettuate con appositi software di modellazione) è stata effettuata;
- dal punto di vista della componente **Rumore**, l'analisi modellistica dell'esercizio dello stato attuale ha permesso di analizzare l'esercizio degli interventi richiamati e localizzati;

- in relazione all'analisi sulla **Fauna, la Vegetazione e gli Ecosistemi**, gli interventi sopracitati che influenzano le condizioni di traffico aventi ricadute su tali componenti sono stati analizzati grazie alla valutazione delle condizioni attuali. A titolo esemplificativo, con riferimento al fenomeno del Birdstrike, è possibile effettuare una valutazione dello stato attuale in relazione ai report di monitoraggio e alle statistiche riportate nello stato Ante Operam del QAMB;
- in relazione alla componente **Ambiente Idrico Superficiale** è stato analizzato l'assetto aeroportuale ante operam relativo quale risultato della configurazione adottata nel tempo anche in relazione agli interventi realizzati;
- per quanto riguarda le componenti **Suolo e Sottosuolo** ed **Ambiente Idrico Sotterraneo**, queste sono principalmente interessate dalla fase di cantiere e non dalla fase di esercizio;

▪ **Analisi degli interventi in relazione alla fase di cantiere**

Coerentemente a quanto effettuato per la fase di esercizio è stata eseguita l'analisi della fase di cantiere degli interventi considerati. In particolare per gli interventi già realizzati e non considerati nello SIA è stata effettuata una valutazione ad hoc degli effetti ambientali che hanno condotto il Proponente ad escluderli dalla procedura di Valutazione.

I primi interventi analizzati sono state le "ridistribuzione degli spazi interni". In coerenza alla fase di esercizio, anche per la fase di cantiere le interferenze potenziali con le componenti ambientali possono considerarsi non significative. Gli interventi a cui ci si riferisce sono riassunti nella Tabella 6-1. Tali tipologie di interventi sono state analizzate dal punto di vista ambientale attraverso la matrice in Tabella 6-2. Come precedentemente ricordato l'analisi effettuata è volta a verificare se vi fosse o meno una significatività dell'interferenza ambientale a dimostrazione della non necessità di considerare gli interventi sotto il profilo tecnico. Sono quindi stati analizzati separatamente gli interventi 3, 4 e 7 e l'intervento 9 poiché differenti in termini operativi di cantiere.

Con riferimento agli interventi di Manutenzione (MN) definiti nei paragrafi precedenti, l'analisi ambientale della fase di cantierizzazione è stata impostata secondo una duplice schematizzazione: da un lato sono stati considerati i sistemi di intervento, dall'altro la tipologia di azione in relazione ad una lettura ambientale della cantierizzazione necessaria alla realizzazione dell'opera. Secondo tale distinzione sono stati analizzati separatamente:

- Gli interventi riguardanti la manutenzione della viabilità stradale e dei parcheggi – interventi 1a; 4c; 6a; 8a; 9b; 10a; 15; 22; 33;
- Gli interventi riguardanti la manutenzione e riqualifica delle piste, dei raccordi e delle vie di rullaggio – interventi 4; 7a; 10a; 16; 17; 18; 19; 20; 22; 23; 24; 25; 32;
- Gli interventi riguardanti la manutenzione e la riqualifica dei Piazzali – interventi 7a; 9b; 10a; 13; 22; 24; 25;
- Gli interventi riguardanti la manutenzione delle aree interne o afferenti all'aerostazione – interventi 8a; 11; 16; 31.

Sono poi stati analizzati tutti gli interventi correlati alla manutenzione degli impianti e della segnaletica, raggruppati per similitudine di cantierizzazione, ossia gli interventi 11; 15; 16; 26.

In ultimo sono stati analizzati separatamente la realizzazione di camminamenti protetti (intervento 27a) la manutenzione della recinzione perimetrale (intervento 29).

- **Iniziative in corso per affrontare i temi chiave dello stato attuale - La definizione del tema centrale: il rumore generato dall'esercizio aeroportuale.** In riferimento alle domande complementari formulate dalla Commissione europea in

cui si richiede in che modo sono valutati gli “impatti” prodotti sull’uomo, ambiente, paesaggio e beni storici e quelli generati dall’inquinamento acustico, derivanti dagli interventi di sviluppo aeroportuale già realizzati, in corso di realizzazione, oppure previsti per il futuro ed entro quale data è prevista la realizzazione degli interventi per la riduzione dell’impatto ambientale complessivo dell’aeroporto, il documento ENAC fa riferimento:

- all’*excursus* storico sopra richiamato;
- quanto alla componente rumore, tema centrale delle interferenze tra i nuclei abitativi limitrofi all’aeroporto ed i livelli di esercizio attuali, alla zonizzazione acustica aeroportuale e impronta acustica, che sono prese in considerazione dalle seguenti tre iniziative, progettate in modo integrato:
  - nuovo Masterplan e relativa procedura di VIA;
  - Piano di contenimento ed abbattimento del rumore;
  - Monitoraggio.

**RILEVATO** pertanto che ENAC nella documentazione integrativa prodotta il 16.12.2016:

- ha elencato 34 interventi realizzati nell’Aeroporto di Ciampino dal 1999;
- ne ha esclusi 8 nella fase di *screening* preliminare in quanto ha ritenuto che non producessero effetti ambientali rilevanti e che pertanto non necessitassero di analisi;
- ha inserito i rimanenti interventi nella attuale configurazione ante operam del Masterplan dell’Aeroporto di Ciampino sottoposto a VIA in conformità alle normative vigenti;
- ha ritenuto che ciò fosse sufficiente a fornire gli elementi utili ad una valutazione di impatto ambientale a titolo di regolarizzazione ai sensi dell’art. 29 del d. lgs. n. 152/2006.

**VALUTATO** che non si condivide la metodologia adottata da ENAC, in quanto, per soddisfare quanto richiesto dalla Direttiva VIA, nella parte attuata in Italia dall’art. 29, terzo comma, del d. lgs. n. 152/2006, interpretato alla luce della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell’UE sopra richiamata, è necessario invece che sia svolto un processo di valutazione complessiva di impatto ambientale, nell’ambito della procedura inerente al Masterplan dell’aeroporto “G. B. Pastine” di Ciampino (come richiesto dalla DVA) inclusi gli interventi realizzati dal 1999 e non sottoposti a VIA,

- segua un *iter* procedurale e di analisi ambientale che, anche tenendo conto dei rilievi effettuati allo Stato Italiano dalla Commissione Europea nell’ambito della procedura di infrazione, consenta di percorrere, sia pure *ex post* e sulla base di dati storici e di analisi frutto di simulazioni modellistiche e di bibliografia scientifica, le fasi essenziali della valutazione di impatto ambientale;
- delimiti, successivamente alla individuazione e localizzazione delle opere da sottoporre a VIA “postuma”, gli ambiti temporali dell’indagine, individuando
  - uno scenario *ante operam* relativo allo stato di tutte le componenti ambientali interessate nel periodo immediatamente antecedente alla presentazione ed approvazione del Progetto delle opere realizzate dal 1999,
  - uno scenario *post operam* che, tenendo conto del cronoprogramma di realizzazione delle opere, valuti *ex post* gli impatti in fase di cantiere e derivanti dall’esercizio degli interventi realizzati dal 1999, nonché dal correlato significativo aumento del traffico aereo dal 1999 alla data di elaborazione del Masterplan e del relativo SIA e
  - una fase *post operam* relativa al complesso delle opere ed al correlato traffico aereo;
- valuti l’opzione zero e le alternative progettuali delle scelte già effettuate in relazione agli interventi realizzati dal 1999, descrivendone altresì i relativi vantaggi e svantaggi ambientali;
- valuti l’inquadramento programmatico degli interventi realizzati dal 1999, ovviamente in un’ottica coerente dal punto di vista temporale;
- fornisca per ciascuna delle opere adeguati elaborati progettuali, comprensivi di tutti i dettagli necessari alla valutazione degli impatti sulla popolazione, dovuti all’emissione di inquinanti in aria e di rumore, e sui fattori ambientali, prodotti dalla realizzazione degli interventi e dall’esercizio dell’aeroporto, a far data dal 1999 (incluse, ovviamente, le risultanze della caratterizzazione del sito) nelle fasi della cantierizzazione, della gestione, della *post* gestione e della dismissione;

- produca inoltre, sotto il profilo della “tutela della salute pubblica”, le indagini epidemiologiche circa gli effetti prodotti dall’incremento di traffico aereo, sulla base anche di quanto redatto da enti e soggetti pubblici;
- valuti se la realizzazione e l’esercizio degli interventi realizzati dal 1999 abbia determinato modifiche *significative* sulle matrici ambientali, anche tenendo conto delle misure di compensazione e di mitigazione messe in atto nelle diverse fasi;
- dia conto delle specifiche misure di monitoraggio adottate nelle diverse fasi.

**Tutto quanto sopra VISTO, RILEVATO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**RITIENE**

con riferimento agli interventi realizzati sin dal 1999 all’interno del sedime portuale dell’aeroporto “G.B. Pastena” di Ciampino ed al conseguente aumento del traffico aereo,

- che la documentazione già agli atti non è sufficiente per procedere allo svolgimento dell’istruttoria tecnica di VIA a titolo di VIA *postuma*;
- che, conseguentemente, è necessario assegnare un termine ad ENAC per produrre informazioni e considerazioni di carattere ambientale in linea con le considerazioni esposte e che abbiano un livello di dettaglio e di analisi che consenta di procedere allo svolgimento della suddetta istruttoria. Valuterà la Direzione la necessità di procedere alla ripubblicazione della documentazione prodotta relativa all’intero Masterplan, al fine di garantire la partecipazione del pubblico.

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	<b>X</b>			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)				<b>X</b>
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	<b>X</b>			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	<b>X</b>			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)		<b>X</b>		
<del>Prof. Saverio Altieri</del>				
Prof. Vittorio Amadio	<b>X</b>			
Dott. Renzo Baldoni			<b>X</b>	
Avv. Filippo Bernocchi	<b>X</b>			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Stefano Bonino	X			
Dott. Andrea Borgia	X			
Ing. Silvio Bosetti		X		
Ing. Stefano Calzolari			X	
<del>Cons. Giuseppe Caruso</del>				
Ing. Antonio Castelgrande	X			
Arch. Giuseppe Chiriatti	X			
Arch. Laura Cobello	X			
<del>Prof. Carlo Collivignarelli</del>				
Dott. Siro Corezzi		X		
Dott. Federico Crescenzi			X	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	X			
Cons. Marco De Giorgi			X	
Ing. Chiara Di Mambro			X	
Ing. Francesco Di Mino			X	
Ing. Graziano Falappa	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
<del>Arch. Antonio Gatto</del>				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	X			
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>				
Ing. Despoina Karniadaki	X			
Dott. Andrea Lazzari	X			
Arch. Sergio Lembo	X			
Arch. Salvatore Lo Nardo			X	
Arch. Bortolo Mainardi		X		
Avv. Michele Mauceri			X	
Ing. Arturo Luca Montanelli	X			
Ing. Francesco Montemagno		X		
Ing. Santi Muscarà	X			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	X			
Ing. Mauro Patti	X			
Cons. Roberto Proietti			X	
Dott. Vincenzo Ruggiero	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
<del>Dott. Vincenzo Sacco</del>				
Avv. Xavier Santiapichi	<b>X</b>			
Dott. Paolo Saraceno	<b>X</b>			
Dott. Franco Secchieri	<b>X</b>			
Arch. Francesca Soro	<b>X</b>			
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>				
<del>Ing. Roberto Viviani</del>				

**Il Segretario della Commissione**

Avv. Sandro Campilongo  
 (documento informatico firmato digitalmente  
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

**Il Presidente**

Ing. Guido Monteforte Specchi  
 (documento informatico firmato digitalmente  
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)