



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

Sottocommissione VIA

**Parere n. 1.104 del 21 giugno 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Verifica di ottemperanza</i></b></p> <p><b>Aeroporto di Palermo</b></p> <p><b>Rimodulazione (aree land side) Master Plan.</b> <b>Condizioni ambientali lett. A) nn. 4 e 8 del D.M. n.</b> <b>43 del 12/03/2015</b></p> <p><b>ID_VIP 9199</b></p>
<b>Proponente</b>	<b>ENAC</b>

## La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023, n. 196 del 13 giugno 2023, n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023 e, quanto al Presidente pro tempore con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 192 del 27 maggio 2024 e quanto al Segretario con nota del Presidente pro tempore del prot. CTVA 8324 del 7 giugno 2024;

- la nota prot. MASE 96352 del 24/05/2024 avente per oggetto “*Comunicazione regime di prorogatio attuale Commissione VIA e VAS nelle more del perfezionamento delle nuove nomine. Nota UDCM n.13531 del 24.05.24*” con la quale il Direttore Generale della Direzione Generale Valutazioni Ambientali comunica ai componenti della Commissione VIA e VAS che, “*nelle more del perfezionamento della nomina della nuova Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS e del suo insediamento, continua ad operare in regime di prorogatio l’attuale Commissione VIA VAS, ai sensi di quanto espresso dal D.L. 16 maggio 1994, n. 293, che, in particolare, all’articolo 3, comma 1 stabilisce: ‘1. Gli organi amministrativi non ricostituiti nel termine di cui all’articolo 2 sono prorogati per non più di quarantacinque giorni, decorrenti dal giorno della scadenza del termine medesimo’*”.

**PREMESSO** che:

- l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (d’ora innanzi ENAC o Proponente), con nota 42789-P del 26/03/2024, ha presentato istanza per il completamento della verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali nn. 4 e 8 del provvedimento di compatibilità ambientale D. M. n. 43 del 12/03/2015 relativo al progetto di “*Rimodulazione del Master Plan dell’Aeroporto Internazionale di Palermo*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/58211 del 26/03/2024;

- la Divisione con nota prot.n. MASE/91097 del 17/05/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot.n. CTVA/6792 in data 17/05/2024, ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica per il completamento della verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali in questione;

- con la stessa nota la Divisione ha specificato che “*Tanto si comunica anche all’ARPA Sicilia qualora ritenga di dover aggiungere ulteriori elementi al contributo già fornito*”;

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

- con D.M. n. 43 del 12/03/2015 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto di “Rimodulazione del Master Plan dell’Aeroporto Internazionale di Palermo” a condizione che fossero ottemperate una serie di condizioni ambientali; il D.M. n.43 del 12/03/2015 escludeva alcuni interventi e specificava che “Considerato che le caratteristiche del progetto richiederanno tempi di realizzazione superiori al quinquennio stabilito dall’art.26, comma 6 del D.Lgs.n.3 aprile 2006, n.152, è fissato un termine per la realizzazione delle opere corrispondente al cronoprogramma di progetto, fermo restando che l’inizio dei lavori dovrà avvenire entro il quinquennio successivo alla data del presente provvedimento autorizzativo, da comunicare per relativa ottemperanza al MATTM”;

- con decreto direttoriale n. 401 del 25/10/2018, sulla base del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 2836 del 12/10/2018, è stata determinata la mancata ottemperanza alle condizioni in argomento in quanto la stessa Commissione Tecnica ha ritenuto che “il Proponente debba integrare il sistema di monitoraggio così come richiesto dalle prescrizioni n. A4) e n. A8) del D.M. n.43/2015 relativo alla compatibilità ambientale del progetto “Rimodulazione del Master Plan dell’Aeroporto Internazionale di Palermo” ed esclusivamente per i lavori di “Riqualifica della pavimentazione delle piste di volo RWY 07/25 e 02/20 ed opere accessorie” con indicazioni puntuali con riferimento almeno a:

- *Periodo di rilevamento (tempo di riferimento, tempo di osservazione, tempo di misura) e frequenza sia per la fase di costruzione sia per quella di esercizio,*
- *Indicatori e parametri (descrittori, condizioni meteo, ecc) che vengono rilevati, implementando i parametri dei rilievi dell’inquinamento atmosferico alle condizioni emissive dell’esercizio*
- *Modalità di rilievo*
- *Modalità e contenuti della presentazione dei risultati*
- *Struttura operativa che si intende adottare per l’esecuzione del monitoraggio con riferimento allo sviluppo nelle diverse fasi richieste dalle prescrizioni, alla modalità per la validazione dei dati raccolti, alla definizione dei valori di riferimento ed ai valori soglia anche per la gestione delle anomalie, alle modalità di gestione delle informazioni acquisite nonché al sistema di archiviazione e diffusione delle informazioni*
- *Alle prescrizioni contenute nel parere ARPA per entrambe le componenti”;*

- con decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020, è stata determinata nuovamente la non ottemperanza alle stesse condizioni, in quanto la Commissione Tecnica VIA-VAS, con il Parere n. 3302 del 17/04/2020, ha:

*“VALUTATO che prima dell’inizio dei lavori si sarebbe dovuto presentare il piano di monitoraggio sia per l’intera fase di costruzione, e non solo fase 1, sia per l’esercizio, mentre dalla documentazione agli atti risulta essere stata trattata solo la fase 1 del cantiere e nulla risulta per le altre fasi sia di realizzazione sia di esercizio;*

*CONSIDERATO che nella documentazione presentata sono state indicate le caratteristiche tecniche, le modalità operative e il posizionamento delle centraline fonometriche messe in opera da GES.A.P. SpA per gli aspetti legati al rumore, nonché sono descritte le postazioni di rilevamento delle polveri per la tematica dell’inquinamento atmosferico;*

*VALUTATO che quanto presentato, essendo esplicitativo di attività eseguite, non può essere considerato un Progetto di monitoraggio ma rappresenta già di per sé un monitoraggio eseguito, si prende atto che è stata omessa la fase prescritta che prevedeva che prima dell’inizio lavori fosse presentato e quindi “ottemperato” il progetto del monitoraggio stesso, mediante apposita procedura che come noto si conclude con la determina del MATTM”*

*ed ha ritenuto “che in attesa del parere di competenza dell’ARPA Sicilia, così come indicato dalla DVA con nota n.763 del 28.02.2019, le prescrizioni n.4 e n.8 del Decreto VIA n. 43 del 12/03/2015 sono non ottemperate”;*

**RILEVATO** che il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza, relativa alle condizioni ambientali nn. 4 e 8 del D.M. n. 43 del 12/03/2015 ~~del Ministro dell’ambiente~~, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MASE/91097 del 17/05/2024;

- Relazione tecnica relativa alla ottemperanza della condizione n. 4 “PROGETTO SISTEMA DI MONITORAGGIO AEROPORTUALE FASE DI CANTIERE E FASE A REGIME EX DM 31/10/97 E DM 20/05/99”, codice documento A1331\_PST\_03-211205\_1100-REL;
- Relazione tecnica relativa alla ottemperanza della condizione n. 8 “PROGETTO SISTEMA DI MONITORAGGIO AEROPORTUALE DELLA QUALITÀ DELL’ARIA FASE DI CANTIERE E FASE A REGIME”, codice documento A1331\_PST\_07-220225\_1500-REL;
- Parere favorevole con raccomandazioni dell’ARPA Sicilia, inviato con PEC prot. Cla1,0 – Tipo-U 43068 del 18/08/2022.

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

**Per quanto riguarda la condizione ambientale n.4**

**RILEVATO** che:

- la condizione ambientale n. 4 riporta:

*“Al fine di minimizzare i livelli di inquinamento acustico è necessario che il Proponente definisca, di concerto con l’ARPA, idonei sistemi di monitoraggio sia per la fase di cantiere sia per la fase post-operam (ossia aeroporto attivo nella nuova configurazione) con l’individuazione della tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, punti di monitoraggio, modalità e frequenza dei rilievi. In particolare le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre potenziale disturbo. Il piano di monitoraggio, così concordato, dovrà essere sottoposto in approvazione al MATTM prima dell’avvio dei lavori”;*

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Ente Coinvolto: ARPA Sicilia.

**RILEVATO e VALUTATO** che con riferimento alla documentazione presentata:

il Proponente ha dato riscontro alla condizione ambientale n. 4 del D.M. n. 43 del 12/03/2015 con la relativa relazione tecnica “PROGETTO SISTEMA DI MONITORAGGIO AEROPORTUALE FASE DI CANTIERE E FASE A REGIME EX DM 31/10/97 E DM 20/05/99”, codice documento A1331\_PST\_03-211205\_1100-REL, nella quale ha inizialmente analizzato la normativa nazionale e la normativa tecnica di riferimento e ha illustrato l’inquadramento dell’area e le caratteristiche dell’infrastruttura aeroportuale, descrivendo che l’aerostazione è costituito da due piste, la RWY 07/25 e la RWY 02/20 e che il sedime aeroportuale è delimitato essenzialmente da una cintura residenziale in senso orario da nord-est a sud-sud-ovest, con l’eccezione di

alcune aree meno occupate e delle pertinenze delle infrastrutture di accesso, che sono costituite da una linea ferroviaria dedicata collegante l'aeroporto con il centro di Palermo e dal raccordo Autostradale sulla A29.

Il sistema di monitoraggio acustico dell'aeroporto di Palermo è stato realizzato, a partire dagli anni 2000 con finanziamenti del Ministero dell'ambiente, in ottemperanza alla Legge 26 ottobre 1995 n.447 "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*" ed ai suoi decreti attuativi D.M. ambiente 31 ottobre 1997 "*Metodologia di misura del rumore aeroportuale*" e D.M. ambiente 20 maggio 1999 "*Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico*".

Il Proponente, nella documentazione presentata, ha ripercorso le fasi realizzative del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale e la sua evoluzione nel tempo a partire da 2003, anno in cui l'impianto originario del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale prevedeva n. 5 centraline di rilevamento.

Nel corso dei successivi anni, a causa di numerosi eventi che hanno portato ad una progressiva usura delle apparecchiature, il sistema di monitoraggio acustico aeroportuale è stato completamente rinnovato ripristinando e potenziando le dotazioni originarie, migliorando la configurazione ed il posizionamento delle centraline di monitoraggio, anche alla luce degli avanzamenti tecnologici nelle dotazioni disponibili.

In attesa della realizzazione delle attività e delle opere di riqualificazione delle piste è stata realizzata un'attività transitoria di monitoraggio mediante installazione di un sistema provvisorio, utilizzando quattro centraline periferiche collocate a bordo pista, delle quali tre su quattro di nuovo acquisto, collocate in postazioni specificamente definite per essere compatibili, sia con le attività del cantiere, sia per la tracciabilità dei voli ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997, mentre la quarta recuperata dalla dotazione già in uso per il monitoraggio del rumore aeroportuale, in quanto ancora funzionante.

Le centraline sono state posizionate dal Proponente in postazioni rappresentative di gruppi di ricettori potenzialmente esposti nel corso della cantierizzazione e contemporaneamente dell'esercizio delle piste, avendo sottoposto la scelta effettuata dell'ubicazione all'ARPA Sicilia. Il sistema di monitoraggio provvisorio è stato completato da un sistema di acquisizione dei dati meteo con la centralina in dotazione all'aeroporto ubicata sulla copertura della vecchia aerostazione partenze.

L'attività di monitoraggio relativa ai lavori di riqualificazione del *Terminal* aeroportuale di Palermo, iniziati nell'agosto del 2019, ha il compito del controllo della rumorosità relativa alle seguenti attività previste dal Masterplan:

- adeguamento sismico delle strutture di pertinenza del *Terminal* passeggeri;
- ristrutturazione funzionale ed architettonica degli spazi dell'aerostazione, basata sui flussi di passeggeri attesi;
- implementazione di impianto idrico antincendio, con sistema di prevenzione incendi e reti impiantistiche (impianti elettrici e speciali, idrico, condizionamento) funzionali al nuovo assetto dell'aerostazione;
- realizzazione di opere accessorie tra cui rampe pedonali e ponti di collegamento al piazzale aeromobili;
- ridefinizione architettonica e stilistica dell'aerostazione, sia relativamente agli interni che agli esterni.

Le attività in oggetto, ancora in corso, interesseranno complessivamente un periodo di 1640 giorni, articolate in quattro macrofasi. Per tali lavorazioni, che interessano prevalentemente aree di circolazione, il Proponente indica che è prevista anche attività notturna per minimizzare l'impatto sull'operatività dell'intero *Terminal*, ma che, in ogni caso, la maggior parte delle attività riguardano gli spazi interni dell'edificio, con conseguente assenza di criticità in termini di emissioni rumorose per gli ambiti urbanizzati.

Il Proponente riferisce che dal 2019, sempre in coordinamento con l'ARPA Sicilia, al fine di un più completo monitoraggio acustico, è stato previsto l'impiego di ulteriori due postazioni fisse così collocate:

- la prima ubicata in corrispondenza della rotatoria principale di accesso all'aeroporto, utilizzata quindi per monitorare in parallelo le condizioni generali di traffico infrastrutturale per determinare il rumore di fondo ambientale rispetto alle attività di cantiere, comprese le movimentazioni interne all'area;
- la seconda posta lungo la direttrice tra il complesso *Terminal* passeggeri e il cluster di ricettori denominato R3.

Il Proponente indica infine che, alla luce delle previsioni ottenute in merito ai livelli acustici per i ricettori a sud (cluster di ricettori R2) è stato ritenuto non necessario l'utilizzo di centraline dedicate presso tale raggruppamento di edifici.

Per il completamento a regime del progetto del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, necessario al fine di rinnovare le componenti oggetto di obsolescenza, è stato basato sugli storici dei dati forniti dalle stazioni originarie combinati con le configurazioni attuali delle rotte e sulla valutazione dell'efficienza di identificazione e discriminazione degli eventi di natura aeronautica sulle postazioni del sistema. Sono stati quindi previste le seguenti postazioni:

- F2 – nei pressi dell'intersezione piste per la caratterizzazione di eventi aeronautici per le testate 02 e 07;
- F3 - in località "Sabesa";
- F4 – in Testata 25 per l'individuazione dei sorvoli sulla stessa Testata.

Inoltre, il sistema di monitoraggio definitivo prevede il ripristino della postazione ora denominata "Nuova" F1-07\_Testata 07 presso "Torre Molinazzo" e la postazione denominata F1-02\_Testata 02, che permette l'affinamento dell'identificazione di eventi sulla pista 02/20, a sostituzione dell'originaria centralina installata in corrispondenza dell'abitato di Terrasini, sia per difficoltà logistiche di gestione a fronte di frequenti danneggiamenti del sistema, sia per sopravvenute variazioni delle rotte, che hanno escluso il sorvolo sull'abitato di Terrasini.

Per quanto invece riguarda la *land side* relativa all'area di accesso al *Terminal* il Proponente, per la fase di esercizio, prevede di eliminare la postazione F5 "Aerostazione La Rotonda", situata in corrispondenza della rotatoria di accesso alla Stazione Aeroportuale, non idonea per la caratterizzazione degli eventi del rumore aeronautico.

In definitiva, come conseguenza delle valutazioni sull'effettiva efficienza del sistema in termini di riconoscimento degli eventi di sorvolo, la configurazione definitiva del sistema di monitoraggio a regime per il normale esercizio dell'aerostazione è riassunta nella seguente tabella e nel seguente stralcio aerofotogrammetrico.

Centralina	Ubicazione	Coordinate	Modello	Comparazione rispetto a assetto originario
F1-02	Sud testata 02	38° 09' 55.29" N 13° 05' 14.17" E	01dB - CUBE	Mantenimento di postazione adottata per cantieri piste (2017)
F1-07	Torre Molinazzo	38°10'17.79"N 13° 4'42.90"E	01dB - CUBE	Ripristino della ex 1803 "Torre Molinazzo"
F2	Sud-sud-est intersezione RWY 02/20 e RWY 07/25	38°10'29.65"N 13° 5'35.16"E	01dB - CUBE	Mantenimento di postazione adottata per cantieri piste (2017)
F3	Lungo RWY 07/25, sud-sud-est raccordo B	38°10'42.70"N 13° 6'20.00"E	01dB - CUBE	Ripristino della ex 1804 "Sabesa"
F4	Nord-est testata 25	38°11'11.81"N 13° 7'25.24"E	01dB - CUBE	Riposizionamento della ex 1805 ("Medio Marker")

*Sinottico del progetto delle centraline del sistema di monitoraggio acustico a regime*



*Collocazione cartografica delle postazioni delle centraline previste a regime*

Per quanto concerne le modalità operative del sistema di monitoraggio acustico a regime il Proponente indica che, ai sensi della normativa di settore, obiettivo dell'analisi della rumorosità di origine aeronautica è il calcolo dell'indicatore Lva su tutte le postazioni di monitoraggio e per ciascun quadrimestre di ogni anno di riferimento, in funzione della settimana di punta di traffico aeroportuale, e pertanto lo stesso Proponente indica che il funzionamento in continua (24 h/24 h) di tutte le centraline del sistema avverrà per l'intera durata di ciascun anno.

Il sistema di monitoraggio, in conformità con l'allegato B del D.M. 31/10/97, sarà di tipo "sistema non assistito" da operatori per il riconoscimento degli eventi di origine aeroportuale, per i quali la durata minima e massima di ogni evento, assieme alla relativa soglia di riconoscimento, saranno definiti per la singola postazione e tarati in fase di messa a regime del sistema.

Il Proponente evidenzia infine che, data la presenza di due piste, gli effetti del singolo atterraggio o decollo saranno rilevabili in modo differenziato in funzione della collocazione e dei rilevamenti da parte delle postazioni, cosicché le centraline ubicate in corrispondenza delle testate (F1\_02, F1\_07, F4) costituiscono il cuore del sistema di monitoraggio per l'individuazione degli eventi, dei singoli movimenti e delle rotte seguite.

Infine, il Proponente indica le modalità di analisi da effettuare per le determinazioni strumentali previste dal D.M 31 ottobre 1997 e per il calcolo del Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (Lva) e nell'ALLEGATO A del documento presentato per il rumore descrive in maniera completa le specifiche tecniche delle centraline e del sistema di monitoraggio definitivo.

In una tabella di sintesi il Proponente ha dettagliato i singoli approfondimenti in materia di rumore che sono stati forniti a seguito delle richieste del decreto direttoriale n. 401 del 25/10/2018, sulla base del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 2836 e del 12/10/2018 del Parere n. 3302 del 17/04/2020 della



Commissione Tecnica in merito alla verifica di ottemperanza VIA e richiamato nel decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020.

In particolare il Proponente ha fornito le informazioni integrative richieste sia in merito al sistema di monitoraggio che al Piano di monitoraggio, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio ed in particolare ha fornito indicazioni in merito al tempo di riferimento, al tempo di osservazione, al tempo e alla frequenza di misura, alle modalità di rilievo dei dati meteo, ai parametri considerati e alla tipologia della restituzione e presentazione degli stessi, alla struttura operativa e allo sviluppo delle diverse fasi, alle modalità di validazione dei dati raccolti, in relazione ai valori di riferimento limite, ai valori soglia per la gestione delle anomalie, alle modalità di gestione delle informazioni acquisite, alle modalità di gestione delle anomalie del sistema di monitoraggio, al sistema di archiviazione e alle diffusioni delle informazioni raccolte dal sistema di monitoraggio.

### **Per quanto riguarda la condizione ambientale n.8**

**RILEVATO** che:

- la condizione ambientale n. 8 riporta:

*”Al fine di minimizzare i livelli di inquinamento atmosferico, è necessario che il Proponente definisca, di concerto con l’ARPA, tipologia e numero di centralina fisse e/o mobili per il monitoraggio della qualità dell’aria, da installare sia per la fase di cantiere sia per la fase post-operam (ossia aeroporto attivo nella nuova configurazione). In particolare le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre potenziale disturbo. Il piano di monitoraggio, così concordato dovrà essere sottoposto al MATIM prima dell’avvio dei lavori”;*

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Ente Coinvolto: ARPA Sicilia.

**RILEVATO e VALUTATO che** con riferimento alla documentazione presentata:

per la condizione ambientale n. 8 del D.M. n. 43 del 12/03/2015 è stata predisposta la Relazione tecnica “PROGETTO SISTEMA DI MONITORAGGIO AEROPORTUALE DELLA QUALITÀ DELL’ARIA FASE DI CANTIERE E FASE A REGIME”, codice documento A1331\_PST\_07-220225\_1500-REL, nella quale il Proponente ha inizialmente analizzato la normativa nazionale e la normativa tecnica di riferimento e illustrato l’inquadramento dell’area e le caratteristiche dell’infrastruttura aeroportuale, indicando che l’Aeroporto Internazionale “Falcone - Borsellino” è ubicato a Nord e a Nord-Ovest del centro abitato di Cinisi e distante da questo 3 km, e si estende su di una superficie di circa 34 km<sup>2</sup> ed è posta a quote variabili da 6 m a 20 m s.l.m. e che è inoltre situato a circa 4 km in linea d’aria dal Comune di Terrasini e a 23 km dal Capoluogo. Numerosi altri insediamenti residenziali sono presenti nelle immediate vicinanze, compresa una cintura di ricettori che lambisce il sedime aeroportuale a sud-sud-ovest del medesimo.

Ai fini della definizione del sistema di monitoraggio di qualità dell’aria nella sua configurazione a regime il Proponente ha effettuato una analisi dei dati pregressi a disposizione, che includono le campagne di rilevamenti effettuati nel corso del 2007 dalla Provincia di Palermo, in coordinamento con il Proponente stesso, con due postazioni che hanno interessato il sedime aeroportuale e una terza postazione (P3) collocata nel Comune di Cinisi distanza di circa 1.8 km dal sedime aeroportuale.



Il Proponente ha effettuato un ulteriore monitoraggio nell'anno 2008 con l'utilizzo di due centraline in continua.

La campagna effettuata nel 2007 ha monitorato i principali inquinanti:

- Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>);
- Ossidi di Azoto (NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>);
- Monossido di Carbonio (CO);
- Idrocarburi non metanici (NMHC);
- Ozono (O<sub>3</sub>) (in due postazioni su 3, escludendo P3);
- Metano (CH<sub>4</sub>);
- Particolato sospeso PM<sub>10</sub> (in due postazioni su 3, escludendo P3);
- Benzene, Toluene, Xylene;

ed i risultati ottenuti sono stati confrontati con i limiti di cui al D.Lgs. 155/2010, risultando al di sotto dei pertinenti limiti normativi.

La campagna effettuata invece nel 2008 ha monitorato i seguenti inquinanti:

- Ossidi di Azoto (NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>);
- Monossido di Carbonio (CO);
- Particolato sospeso PM<sub>10</sub>.

Anche i risultati dei rilevamenti strumentali di questa campagna hanno confermato quanto emerso nella campagna effettuata nel 2007, risultando conformi ai limiti normativi.

Il Proponente evidenzia che i dati ottenuti in queste due campagne di monitoraggio sono stati presentati al Ministero dell'Ambiente come allegati al corpo documentale inerente alla Valutazione di Impatto Ambientale del "Progetto di rimodulazione (aree *land side*) del Master Plan Aeroportuale", riscontrando il parere favorevole con il parere n. 1453 del 07/03/2014 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale.

Con le due campagne eseguite il Proponente ha effettuato anche un'analisi anemologica necessaria per la valutazione della capacità dispersiva dell'atmosfera e a fronte della variabilità nella distribuzione dei venti evidenziata da tale analisi, secondo il Proponente, appare evidente come la capacità dispersiva dell'atmosfera possa variare con l'andamento stagionale e possono pertanto essere ipotizzate anche analoghe fluttuazioni nella concentrazione stagionale degli inquinanti monitorati.

Per la fase realizzativa il Proponente ha descritto il monitoraggio della qualità dell'aria, completato nel 2017, del cantiere air side "Piste", che prevede interventi di parziale riqualificazione della pavimentazione delle due piste di volo dell'Aeroporto, comprese alcune opere accessorie quali la sistemazione di alcuni tratti di raccordo delle piste, l'esecuzione di scivoli di transizione e la messa in opera di nuovi impianti AVL (Aiuti Video Luminosi).

Per tale cantiere la definizione del sistema di monitoraggio delle polveri è stata basata sulle risultanze della valutazione previsionale effettuata in merito all'assenza di ricettori impattati, in quanto l'area di cantiere si sviluppa sul solo sedime aeroportuale air side, e sulle serie storiche dei dati anemologici, anche desunti dalle

serie storiche disponibili per la stazione meteorologica gestita da ENAV SpA, denominata Palermo Punta Raisi, che si trova entro il perimetro dell'Aeroporto.

Il monitoraggio di tale cantiere ha richiesto l'impiego di tutte e tre le postazioni attive, con funzionamento continuo giornaliero. In particolare, nonostante la ridotta aspettativa di emissioni polverulente, è stata comunque prevista l'attività in continua anche per la centralina di riferimento P3, in virtù della specifica funzione di analizzatore in continua di riferimento, per la quale è stato utilizzato un analizzatore dosimetrico del tipo ottico, che ha reso possibile un controllo periodico con frequenza oraria, con l'obiettivo di disporre di un quadro conoscitivo, per quanto possibile aggiornato, sugli impatti delle attività previste da cronoprogramma e per le quali intraprendere opportune azioni mitigative nell'eventualità di superamenti prolungati delle soglie.

In relazione al piano di monitoraggio specifico per la fase realizzativa relativa al cantiere "Piste" il Proponente precisa che non sono state verificate criticità tali da richiedere attivazione del protocollo di comunicazione all'Ente di controllo (ARPA).

Relativamente al cantiere "Terminal", i cui lavori sono iniziati nell'agosto 2019, il piano di monitoraggio riguarda le produzioni di aerodispersi derivanti dalle attività di adeguamento sismico delle strutture di pertinenza del Terminal passeggeri, di ristrutturazione funzionale ed architettonica degli spazi dell'aerostazione, basata sui flussi di passeggeri attesi, di implementazione dell'impianto idrico antincendio funzionale al nuovo assetto dell'aerostazione, di realizzazione di opere accessorie, tra cui rampe pedonali e ponti di collegamento al piazzale aeromobili e di ridefinizione architettonica e stilistica dell'aerostazione, sia relativamente agli interni che agli esterni.

Le attività in oggetto, attualmente in corso, come detto, interesseranno complessivamente un periodo di 1.640 giorni da cronoprogramma.

La configurazione del monitoraggio specifico per le attività del cantiere Terminal prevede l'implementazione del sistema come approvato dall'ARPA Sicilia con parere n. 0038166 del 17/07/2019.

Attualmente è prevista l'esecuzione di attività di monitoraggio preliminari in attesa dell'acquisto, posa e collaudo della strumentazione nella configurazione finale e per tale fase transitoria è previsto l'uso di impattatori gravimetrici conformi alle prescrizioni di cui al D. Lgs. n. 155/10.

Nell'ambito della valutazione preliminare in tema di emissione di polveri erano state individuate le posizioni dei cluster di ricettori potenzialmente esposti, di cui, il più prossimo al cantiere, risulta essere un complesso presumibilmente assimilabile ad uso residenziale, distante più di cento di metri in linea d'aria da tutte le aree di cantiere e denominato con la sigla R1. Nell'area land side il Proponente segnala anche la presenza di manufatti ed infrastrutture di tipo produttivo o militare, in gran parte dismessi, in cui non è prevista permanenza umana e che pertanto non risultano assimilabili a ricettori esposti.

Sono stati indagati anche i cluster di ricettori affacciati sull'area air side, in quanto prospicienti la pista 07/25 ed indicati come R2, anche se risultati in fase previsionale a distanze tali che il contributo degli impatti sulla qualità dell'aria è del tutto irrilevante, nonché gli interventi previsti relativi a tutte le nuove progettazioni, per un totale di 20 singoli interventi indicati con le sigle S1-S20 e relativi a rampe, pontili, passerelle e asole di solai.

Il piano di monitoraggio del cantiere "Terminal" è stato articolato dal Proponente in due fasi:

- una configurazione transitoria (fase di monitoraggio "A"), in funzione attualmente, costituita da due postazioni ("101" e "102") ciascuna dotata di campionatori modello FAI HYDRA Dual Sampler per la determinazione della concentrazione in massa di particolato sospeso PM<sub>10</sub> o PM<sub>2.5</sub>, con due teste di prelievo rispettivamente dei PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub> per postazione. Tale configurazione è stata messa a

punto dal Proponente allo scopo di garantire la copertura temporale dei rilevamenti sin dalle prime fasi del cantiere, in attesa di perfezionare le procedure di validazione, acquisto e messa in opera della strumentazione prevista per la fase “a regime del monitoraggio cantiere *Terminal*”;

- una configurazione “a regime del monitoraggio cantiere *Terminal*” (fase di monitoraggio “B”), fino alla chiusura dello stesso, realizzata mediante sostituzione dei due campionatori con analizzatori a tecnologia *light scattering* modello *PALAS FIDAS 200*. Contestualmente alla sostituzione dei dispositivi è prevista una diversa dislocazione degli stessi, in ragione dell’esigenza di monitorare a regime in modo più capillare le attività prossime al *Terminal* e a fronte del cessato utilizzo dell’area di stoccaggio materiali prospiciente alla originaria postazione della centralina 102.

I sistemi di monitoraggio previsti rispettivamente per la fase transitoria e a regime del cantiere sono sintetizzati nelle successive tabelle.

<b>Componente POLVERI, fase transiente (2019-2022)</b>				
<b>Id</b>	<b>Marca/Modello</b>	<b>Ubicazione</b>	<b>Coordinate</b>	<b>Scenari operativi oggetto di controllo</b>
101	FAI HYDRA Dual Sampler	Arrivi internazionali	38°11'11.12"N 13° 6'24.91"E	Tutti
102	FAI HYDRA Dual Sampler	Perimetro area Carburanti	38°11'19.06"N 13° 6'48.51"E	Tutti

<b>Componente POLVERI, fase regime (2022-fine cantiere)</b>				
<b>Id</b>	<b>Marca/Modello</b>	<b>Ubicazione</b>	<b>Coordinate</b>	<b>Scenari operativi oggetto di controllo</b>
101	PALAS FIDAS 200	Arrivi internazionali (EST)	38°11'11.74"N 13° 6'26.49"E	Tutti
102	PALAS FIDAS 200	Arrivi internazionali (OVEST)	38°11'9.54"N 13° 6'21.52"E	Tutti

In una tabella di sintesi il Proponente ha indicato anche gli approfondimenti che sono stati effettuati nel monitoraggio del cantiere “*Terminal*” a seguito delle richieste del decreto direttoriale n. 401 del 25/10/2018, sulla base del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 2836 del 12/10/2018 e del Parere n. 3302 del 17/04/2020 della Commissione Tecnica in merito alla verifica di ottemperanza VIA e richiamato dal decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020.

Il Proponente evidenzia che il sistema di monitoraggio per il cantiere *Terminal* è stato approvato da ARPA Sicilia in data 17/07/2019 con protocollo 002-13290- PEC/2019.

In relazione al piano di monitoraggio specifico per la fase “*Terminal*” si conferma infine che non si sono mai verificate criticità tali da richiedere attivazione del protocollo di comunicazione all’Ente di controllo (ARPA).

Secondo le indicazioni del Proponente la definizione e la configurazione del sistema completo di monitoraggio per le successive fasi di cantiere e a regime, ovvero per la fase di esercizio, è stata effettuata sulla base dei dati rilevati nelle due campagne di monitoraggio effettuate, nonché del Parere n. 1453 del 07/03/2014 della Commissione Tecnica VIA del Ministero dell’Ambiente.

L’elenco degli inquinanti da monitorare è stato definito tramite ottimizzazione della lista già oggetto delle precedenti campagne, escludendo alcuni marker obsoleti ed i parametri per i quali non sussistono evidenti criticità, come ad esempio l’Ozono. Con il sistema di monitoraggio a regime saranno quindi rilevati i seguenti

inquinanti atmosferici, corrispondenti a quelli richiamati dalla condizione ambientale n.8 del DM:

- Monossido di Carbonio;
- Ossidi di Azoto;

- Biossido di Zolfo;
- Benzene, etilbenzene, xylene, toluene (BTEX);
- Particolato atmosferico (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PTS, PM<sub>1</sub>, PM<sub>4</sub>).

In aggiunta, come espressamente richiesto a seguito di confronto con ARPA Sicilia, esclusivamente per il periodo interessato dalle successive attività di cantiere è previsto il monitoraggio di:

- IPA:
  - Antracene
  - Benzo(a)antracene
  - Benzo(a)pirene
  - Benzo(b)fluorantene
  - Benzo(e)pirene
  - Benzo(g,h,i)perilene
  - Benzo(j)fluorantene
  - Benzo(k)fluorantene
  - Chrisene
  - DiBenzo(a,h)antracene
  - Fenantrene
  - Fluorantene
  - Indeno(1,2,3-cd)pirene
  - Perilene
  - Pyrene
- Metalli:
  - Piombo
  - Arsenico
  - Cadmio
  - Nichel

Come concordato con ARPA, in caso di assenza di superamenti dei valori delle concentrazioni indicati dal Dlgs 155/2010 relativamente ai parametri IPA e metalli, la speciazione del particolato non sarà prolungata alla fase a regime.

Per il sistema di monitoraggio della fase di esercizio il Proponente prevede l'utilizzo di una centralina di tipo mobile, equipaggiata con analizzatori e un unico campionatore al fine di consentire una gestione flessibile del monitoraggio, in grado di adattarsi alla variabilità propria dell'area, sia per la fase dei cantieri del *Masterplan* successivi alla realizzazione del *Terminal*, sia per la fase di monitoraggio a regime funzionale finale dell'aerostazione.

La centralina mobile sarà collocata su carrello rimorchiabile o in un furgone attrezzato e comprenderà analizzatori specifici per tutti gli inquinanti previsti e un campionatore sequenziale con testa di prelievo idonea per filtri gravimetrici di frazione PM<sub>10</sub>.

Il mezzo mobile sarà spostato sequenzialmente in cinque postazioni rappresentative dell'intero Aeroporto, definite a seguito di concertazione con ARPA Sicilia, in considerazione della necessità di intercettare per ognuna delle 5 postazioni le ricadute al suolo dei prodotti di combustione emessi in fase di decollo e di atterraggio degli aerei, le emissioni del flusso emesso dalle turbine nella fase di rullaggio e le emissioni prodotte nelle piazzole scaldamotori e sarà impiegato in corrispondenza di ciascuna postazione temporanea, per la durata di due settimane consecutive ogni tre mesi e per un totale di sessanta giorni per ciascuna stagione, al fine di assicurare che ciascun inquinante sia monitorato per un totale di dieci settimane.

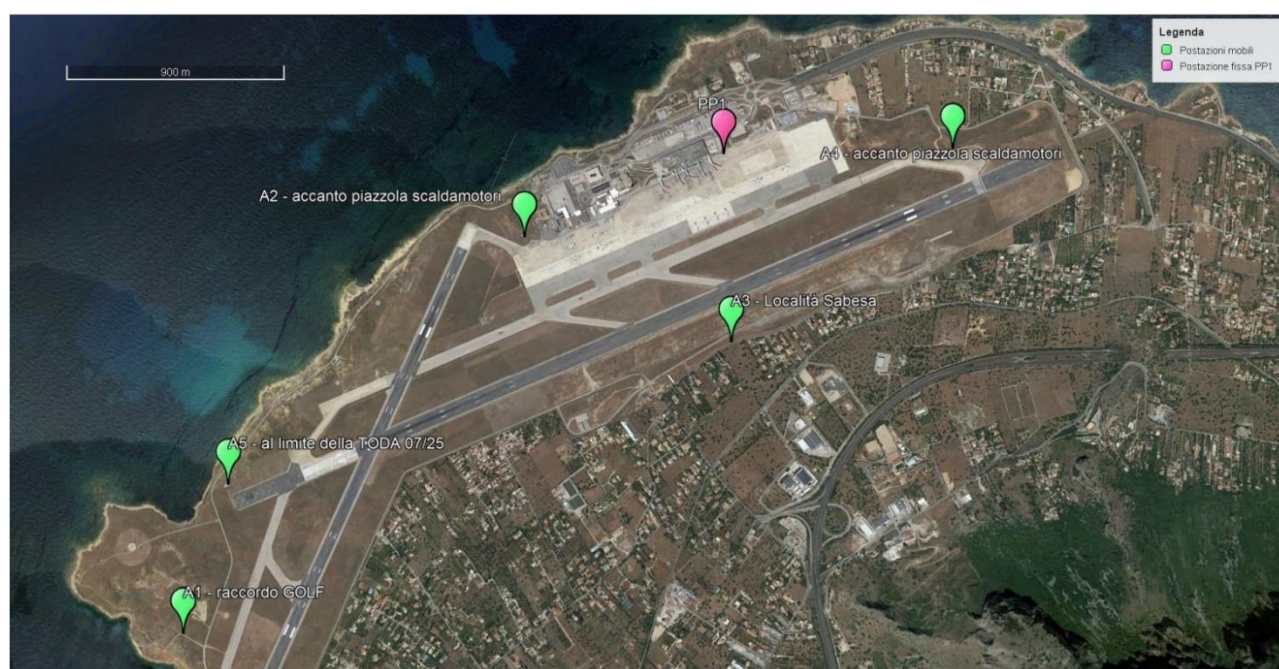
Il Proponente indica che, chiaramente, il laboratorio mobile potrà essere utilizzato anche "a chiamata" lungo tutto il sedime aeroportuale al fine di indagare le situazioni per le quali si rendessero necessari immediati approfondimenti, anche in relazione di specifiche attività di cantieri.

La postazione fissa, finalizzata alla caratterizzazione del solo particolato atmosferico con analizzatore (PM<sub>1</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>4</sub>, PM<sub>10</sub>, TSP, massa respirabile, alveolare e toracica), avrà strumentazione analoga a quella che sarà presente nel laboratorio mobile (Palas mod. Fidas 200) e sarà ubicata presso l'hangar arrivi internazionali.

I punti prescelti per i monitoraggi e concordati con l'ARPA Sicilia derivano anche da un'analisi modellistica che ha tenuto conto anche della condizione limite di traffico intenso riscontrabile in alcuni periodi dell'anno e consentiranno di intercettare meglio le emissioni provenienti dalla movimentazione degli aeromobili lungo le piazzole scaldamotori e le *taxiway*.

Le caratteristiche delle postazioni di misura, le durate dei rilievi e le posizioni sono riassunte nella successiva tabella e nella seguente figura.

ID	Tipo	Strumentazioni e inquinanti	Ubicazione	Specifiche rispetto a campagne pregresse	Coordinate indicative area	Periodo e durata [vedi §4.5.3]
A1	Mobile	1) Fasi di cantiere e conduzione a regime: <b>analizzatori</b> per CO, NO <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> . BTEX, PM10, PM2.5,  2) Fase di cantiere: <b>campionatore</b> in affiancamento agli analizzatori per IPA e metalli. In caso di non superamento dei valori soglia/obiettivo, dismissione del campionatore nella fase a regime	Raccordo GOLF	Nuova installazione	38° 10'8.50N 13° 4'56.70"E	Ogni 3 mesi per la durata di 15 gg/stagione
A2	Mobile		Accanto piazzola scaldamotori Testata 20	Arretrata da P2 del monitoraggio del 2007	38°11'0.32"N 13° 5'52.60"E	Ogni 3 mesi per la durata di 15 gg/stagione
A3	Mobile		Lungo RWY 07/25, località Sabesa	Recepisce la postazione 1804 della campagna del 2008, spostamento di alcune centinaia di metri dir. ovest per contemporanea presenza della centralina per il monitoraggio rumore	38°10'46.41"N 13° 6'27.19"E	Ogni 3 mesi per la durata di 15 gg/stagione
A4	Mobile		Accanto piazzola scaldamotori Testata 25	Corrisponde alla originaria postazione P1 del monitoraggio del 2007	38°11'12.03"N 13° 7'4.63"E	Ogni 3 mesi per la durata di 15 gg/stagione
A5	Mobile		Al limite della TODA 07/25	Nuova installazione	38°10'27.72"N 13° 5'3.62"E	Ogni 3 mesi per la durata di 15 gg/stagione
PP1	Fisso	PM10, PM2.5	Hangar arrivi internazionali	Nuova, con ipotesi di riproporre la medesima postazione monitoraggio attività Terminal	38°11'11.29"N 13° 6'26.07"E	In continua per l'intero anno



Il progetto del sistema di monitoraggio progettato e l'aggiornamento del Piano di monitoraggio hanno tenuto conto anche delle richieste puntuali contenute nel parere di ottemperanza n. 3302 del 17 aprile 2020 riassumendo in forma tabellare i diversi aspetti considerati, ovvero:

- periodo di rilevamento (tempo di riferimento, tempo di cui al decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020 di osservazione, tempo di misura) e frequenza sia per la fase di costruzione sia per quella di esercizio;
- indicatori e parametri (descrittori, condizioni meteo, ecc) che vengono rilevati, implementando i parametri dei rilievi dell'inquinamento atmosferico alle condizioni emissive dell'esercizio;
- modalità di rilievo;
- modalità e contenuti della presentazione dei risultati;
- struttura operativa che si intende adottare per l'esecuzione del monitoraggio con riferimento allo sviluppo nelle diverse fasi richieste dalle prescrizioni, alla modalità per la validazione dei dati raccolti, alla definizione dei valori di riferimento ed ai valori soglia anche per la gestione delle anomalie, alle modalità di gestione delle informazioni acquisite nonché al sistema di archiviazione e diffusione delle informazioni.

In una tabella di sintesi il Proponente ha indicato e dettagliato i singoli approfondimenti che sono stati effettuati nel monitoraggio del cantiere e della fase di esercizio a seguito delle richieste del Parere n. 3302 del 17/04/2020 della Commissione Tecnica in merito alla verifica di ottemperanza VIA e richiamato nel decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020.

La strumentazione prevista prevede inoltre la possibilità di connessione alla rete con check-up del funzionamento e tele-manutenzione da remoto e per quanto concerne le procedure di taratura periodica, anche in relazione ai protocolli QA/QC (*Quality Assurance/Quality Certification*), il Proponente indica che saranno adottate per gli analizzatori presenti nel laboratorio mobile le procedure di assicurazione e controllo qualità redatte da ARPA Sicilia e di seguito indicate, in coerenza con il DM 30 marzo 2017:

- PO00-004 "Attività periodiche sugli analizzatori per la determinazione della concentrazione di monossido e biossido di azoto in aria ambiente", redatta ai sensi del DM 30/03/20107 e della norma tecnica UNI EN 14211:2012;
- PO00-005 "Attività periodiche sugli analizzatori per la determinazione della concentrazione di biossido di zolfo in aria ambiente", redatta ai sensi del DM 30/03/20107 e della norma tecnica UNI EN 14212:2012;
- PO00-006 "Attività periodiche sugli analizzatori per la determinazione della concentrazione di monossido di carbonio in aria ambiente", redatta ai sensi del DM 30/03/20107 e della norma tecnica UNI EN 14626:2012;
- PO00-008 "Attività periodiche sugli analizzatori per la determinazione della concentrazione di benzene in aria ambiente", redatta ai sensi del DM 30/03/20107 e della norma tecnica UNI EN 14662-3:2015;

e alla fine di ogni campagna saranno trasmessi i moduli compilati, previsti nelle procedure operative (PO), con le attività periodiche effettuate per ogni analizzatore.

Anche per quanto concerne la determinazione del particolato (PST, PM<sub>10</sub> PM<sub>2,5</sub> PM<sub>1</sub> e PM<sub>4</sub>) il Proponente indica che farà riferimento ai principi dettati dal DM 30/03/2017 e alle norme specifiche dell'analizzatore utilizzato e che la taratura sarà verificata trimestralmente.

Infine, il Proponente indica che sarà cura del Proponente, ovvero della ditta incaricata, comunicare l'inizio e la fine di tutte le campagne di monitoraggio, al fine di predisporre per tempo tutte le attività da attuare.



**TENUTO CONTO** altresì che ARPA Sicilia, con la nota PEC prot. Cla1,0 - Tipo-U 43068 del 18/08/2022, ha fornito il parere favorevole di ottemperanza alle condizioni ambientali nn. 4 e 8 del DM n.43 del 12/03/2015 alla luce dei contenuti dei due elaborati tecnici denominati rispettivamente “*Progetto sistema di monitoraggio aeroportuale fase di cantiere e fase a regime ex DM 31/10/97 e DM 20/05/99*”, revisione del 06 dicembre 2021 e “*Progetto sistema di monitoraggio aeroportuale della Qualità dell’Aria fase di cantiere e fase a regime*”, revisione del 25 febbraio 2022, che si riferiscono, sia alla fase di cantiere, sia alla fase post operam di esercizio con aeroporto attivo nella nuova configurazione del progetto del riassetto dell’Aeroporto internazionale “Falcone-Borsellino” di Palermo.

L’ARPA ha inserito nel parere alcune raccomandazioni da seguire da parte del Proponente nel prosieguo delle attività di monitoraggio dei cantieri ancora da chiudere e dell’esercizio dell’aerostazione, di seguito riportate:

1. il Piano di monitoraggio della Qualità dell’Aria e del Rumore dovrà essere aggiornato periodicamente o ogni qual volta vi sia un notevole mutamento nelle condizioni al contorno, come ad esempio nella disposizione del cantiere, e trasmesso ad ARPA Sicilia per la necessaria condivisione;
2. dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni riportate nel parere endoprocedimentale prot. n. 27631 del 24/05/2022 (allegato al parere dell’ARPA Sicilia) della UOC - Qualità dell’Aria di ARPA Sicilia e dovrà essere cura del Proponente di comunicare, specificatamente alle Strutture “UOC Qualità dell’Aria” e “UOC Agenti Fisici” di ARPA Sicilia, l’inizio e la fine di tutte le campagne di monitoraggio al fine che quest’ultime possano predisporre per tempo tutte le attività necessarie;
3. dovranno essere meglio esplicitati regole, ruoli e responsabilità con individuazione dei responsabili delle funzioni assegnate per la gestione dei monitoraggi (struttura operativa) e individuate le modalità di diffusione delle informazioni e dei dati validati non solo all’Ente di controllo ARPA Sicilia, ma anche agli altri Enti territoriali competenti ed ai cittadini ad es. mediante apposito portale web;
4. bisognerà esplicitare il contenuto dei Rapporti tecnici relativi al monitoraggio ambientale con almeno le informazioni di base richieste dalle Linee Guida del MATTM (tra cui le Schede di sintesi delle stazioni e punti di monitoraggio [Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i. e D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)] necessarie alla comprensione e all’inquadramento del documento e l’elaborazione dei dati raccolti in funzione degli obiettivi del monitoraggio.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, con riferimento alle condizioni ambientali nn.4 e 8 di competenza di MASE:

- il Proponente ha fornito documentazione idonea al completamento della valutazione dell’ottemperanza;
- l’ARPA Sicilia ha fornito il proprio parere favorevole di ottemperanza, come richiesto dalle condizioni ambientali n. 4 e n.8 e ribadito dal decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020 di mancata ottemperanza alle stesse prescrizioni. L’ARPA Sicilia nel proprio parere ha indicato anche alcune considerazioni finali riportate integralmente nel presente parere;
- in relazione al decreto direttoriale n. 401 del 25/10/2018. con cui è stato fornito parere di non ottemperanza e al decreto direttoriale n. 76 del 7/05/2020, con cui è stata determinata nuovamente la non ottemperanza alle stesse condizioni, entrambi con possibilità di ottemperanza a condizione di completare la verifica con una serie di indicazioni che sono state fornite dai decreti stessi, cui il Proponente ha fornito esaustivo riscontro nella documentazione presentata ai fini della presente verifica;
- sono valutate positivamente dalla Commissione le indicazioni sulle apparecchiature, sul piano di monitoraggio e sui monitoraggi svolti e da svolgere con riferimento alle condizioni ambientali di competenza della Direzione Generale (n. 4 e n. 8 del D.D. n. 43 del 12/03/2015);

In conclusione, la condizione n. 4 e la condizione n. 8 del D.D. n. 43 del 12/03/2015 sono, pertanto, da considerarsi ottemperate;

### **La Sottocommissione VIA**

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede e, in particolare, i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

### **MOTIVATO PARERE**

In ordine alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 4 e n. 8 del D.D. n. 43 del 12/03/2015 relativo al progetto "Aeroporto di Palermo - Rimodulazione (aree land side) Master Plan.", così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità prot.n. MASE/91097 del 17/05/2024:

- **la condizione n. 4 e la condizione n. 8 del D.D. n. 434/2018 sono ottemperate. Dovranno altresì essere seguite le raccomandazioni indicate dall'ARPA Sicilia nel proprio parere e riportate integralmente nel corpo del presente parere.**

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA  
Avv. Paola Brambilla**