



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

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

Parere n. 2836 del 12/10/2018

<b>Progetto:</b>	<i>Verifica di ottemperanza</i>  Aeroporto "Falcone - Borsellino" di Palermo, progetto di rimodulazione del Master Plan, aree land side. DEC/VIA/43, del 12/03/2015, prescrizioni nn. 4 e 8  ID_VIP 3785
<b>Proponente:</b>	GESAP S.p.A.

## 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.;

**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 prot.n.13440 del 03/11/2017, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.25420/DVA del 03/11/2017, con la quale la Società GESAP S.p.A. ha presentato istanza ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla prescrizione n. A4) e n. A8) contenuta nel provvedimento di compatibilità ambientale D.M. n.43 del 12/03/2015;

**VISTA** la nota prot.n.26269/DVA del 14/11/2017, acquisita con prot.n.3777/CTVA in data 14/11/2017, con la quale la DVA ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. ed ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale (CTVA) la relativa documentazione;

**CONSIDERATO** che con il D.M.n.43/2015 è stato decretato la compatibilità ambientale del progetto di “*Rimodulazione del Master Plan dell’Aeroporto Internazionale di Palermo*” con prescrizioni;

**CONSIDERATO** che, in particolare, la prescrizione n. A4) del D.M. n.43/2015 riporta quanto segue:  
“*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*”;

**CONSIDERATO** che, in particolare, la prescrizione n. A8) del D.M. n.43/2015 riporta quanto segue:  
“*Al fine di minimizzare i livelli di inquinamento atmosferico è necessario che il proponente definisca, di concerto con l’ARPA, tipologia e numero di centraline 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 MATTM prima dell’avvio dei lavori*”;

**ESAMINATA** la documentazione presentata che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazioni tecniche:
  - o Valutazione di impatto acustico con richiesta di deroga alle emissioni rumorose e polveri per attività di cantiere;
  - o Valutazione delle emissioni e proposta di monitoraggio delle polveri per attività di cantiere;
- Note prot.n.10919/17 del 18/09/2017 e prot.n.12622/17 del 20/10/2017 di trasmissione ad ARPA Sicilia del Piano di monitoraggio polveri e rumore;
- Nota prot.n.20560 del 11/10/2017 del Comune di Cinisi;
- Nota prot.n.63577/17 del 02/11/2017 di Arpa Sicilia – ST Palermo;
- Nota prot.n.13395/17 del 03/11/2017 di riscontro ad Arpa Sicilia – ST Palermo;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è la verifica ottemperanza alla prescrizione n. A4) e n. A8) del D.M.n.43/2015 relativo al progetto di "Rimodulazione del Master Plan dell'Aeroporto Internazionale di Palermo", con particolare riguardo al monitoraggio ambientale al fine di minimizzare i livelli di inquinamento acustico e atmosferico, sia per la fase di cantiere sia per la fase *post operam* (ossia aeroporto attivo nella nuova configurazione);

**CONSIDERATO** in particolare che, le prescrizioni richiedevano di definire il monitoraggio ambientale di concerto con l'ARPA;

**VISTA** la nota prot.n.10919/17 del 18/09/2017 con la quale la Società GESAP S.p.A. ha trasmesso ad ARPA Sicilia la relazione tecnica "Valutazione di impatto acustico con richiesta di deroga alle emissioni rumorose e polveri per attività di cantiere";

**VISTA** la nota prot.n.12622/17 del 20/10/2017 con la quale la Società GESAP S.p.A. specificava che la richiesta di validare i piani di monitoraggio rumore e polveri era attinente esclusivamente alle opere previste al punto 6.8 del "Progetto di rimodulazione del Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto Internazionale di Palermo" ovvero ai lavori di "Riqualifica della pavimentazione delle piste di volo RWY 07/25 e 02/20 ed opere accessorie" dell'Aeroporto Internazionale di Palermo;

**VISTA** la nota prot.n.63577/17 del 02/11/2017 di Arpa Sicilia – ST Palermo con la quale l'ARPA ha espresso il proprio parere con prescrizioni relativo al piano di monitoraggio ambientale; con tale parere l'ARPA si esprime anche sulla relazione tecnica "Valutazione delle emissioni e proposta di monitoraggio delle polveri per attività di cantiere" trasmessa via mail in data 25/10/2017;

**CONSIDERATO** che il documento presentato sviluppa una serie di considerazioni basate su modellistica previsionale dell'impatto acustico del cantiere, indagando gli scenari maggiormente gravosi per i ricettori esposti. Sulla base dei risultati delle simulazioni preliminari sono state date indicazioni per il monitoraggio delle emissioni rumorose. Analogamente il Proponente ha proceduto per le polveri indicando, la dove lo ha ritenuto, azioni intraprese per il contenimento delle relative emissioni;

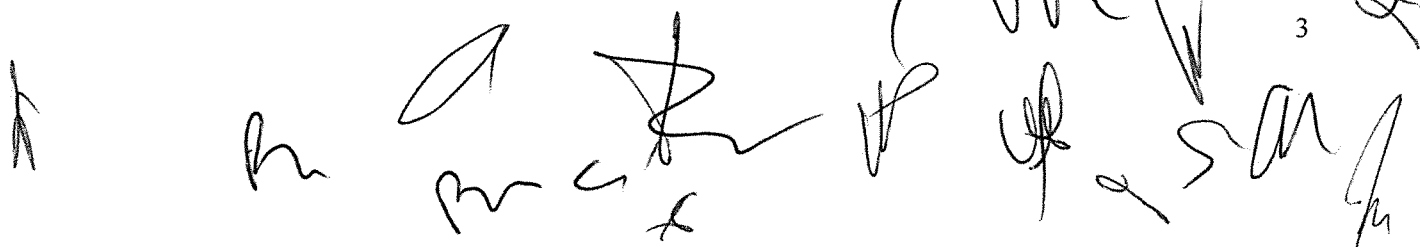
**CONSIDERATO** che i lavori a cui si riferiscono le azioni di costruzione si riferiscono a

1. Riqualifica della RWY 07/25:

- a) Testata 07: rifacimento con sostituzione dei blocchi in cls per una larghezza complessiva della sezione d'intervento pari ai 30 metri centrali a cavallo della mezzeria (Center Line);
- b) Porzione di pista tra le due testate: riqualifica profonda per una larghezza di 20 m a cavallo della Center Line, fasce laterali di riqualifica intermedia e fascia esterna con riqualifica superficiale del manto d'usura;
- c) Testata 25: rifacimento completo con sostituzione integrale della pavimentazione rigida con pavimentazione semirigida analogo a quello messo in opera per la pista.

2. Riqualifica della RWY 02/20:

3



- a) Testata 02 e testata 20: rifacimento limitato ai giunti superficiali delle piastre in cls e alla segnaletica orizzontale (non sono previste demolizioni);
- b) Porzione di pista 02 che si estende dalla progressiva degli 800 m alla progressiva dei 1560 m: riqualifica profonda per una larghezza di 20 metri a cavallo della mezzeria, fasce laterali di riqualifica intermedia e fascia esterna con riqualifica superficiale del manto d'usura;
- c) Porzioni di pista comprese tra le progressive 75 -800 metri e 1560-2025 metri: riqualifica intermedia di per una larghezza di 3 metri a cavallo della mezzeria e riqualifica superficiale sulle fasce esterne.

3. Ulteriori elementi di intervento:

- a) Raccordo G: riqualifica profonda della sovrastruttura portante di tipo flessibile per una larghezza di 18 metri a cavallo della Center Line, riqualifica intermedia sulle fasce laterali e superficiale su quelle esterne (di ampiezza variabile);
- b) Fognoli e camerette/manufatti interni alle due piste: realizzazione di scivoli di transizione in cls conformi alla normativa EASA;
- c) impianto di Aiuto Video Luminoso (AVL): riqualifica e predisposizione installazione impianto a LED con cavidotti ed opere accessorie.

**CONSIDERATO** che i lavori in oggetto interesseranno un totale di 42 giorni e saranno incentrati in due fasi della durata ciascuna di 15 giorni solari consecutivi con uso alternativo delle piste; ciascuna fase sarà inoltre preceduta da attività propedeutiche di apprestamento. L'area logistica di cantiere non presenta sorgenti rumorose;

**CONSIDERATO** che ai fini della caratterizzazione delle potenziali criticità in termini di emissioni sonore presso i ricettori esposti si è fatto riferimento allo scenario più oneroso in quanto oggetto di sovrapposizione di numerose attività demolitive (fresatura, rimozione pavimentazioni in calcestruzzo) e quindi rappresentativo della situazione maggiormente gravosa che possa verificarsi sul cantiere in oggetto. Relativamente a questo sono state individuate le sorgenti che sono state inserite nel modello (Soundplan v.7.2) per individuare i punti più significativi da sottoporre a monitoraggio

**VALUTATO** che per quanto riguarda le attività di realizzazione la metodologia per l'individuazione dei punti di verifica e monitoraggio seguita dal Proponente appare corretta;

**CONSIDERATO** che per il rumore relativo alle fasi di cantiere è stato previsto il posizionamento di centraline fisse in corrispondenza di alcune postazioni rappresentative di ricettori particolarmente esposti nel corso della cantierizzazione e che le stesse, per comodità operativa, saranno ubicate lungo una cintura che lambisce l'area aeroportuale entro il perimetro del sedime aeroportuale e prossime al confine stesso con riferimento ai punti di cui in tabella che segue

COMPONENTE RUMORE			
Fase 1			
Id centralina	Ubicazioni	Descrizione	Scenari critici
F1	Sud testata 02, prossimo a ricettore con impianti sportivi	Cluster di ricettori con riferimento "Florio Park Hotel"	Demolizione e rifacimento raccordo G e pista 02
F2	Sud-sud-est intersezione RWY 02/20 e RWY 07/25	Cluster di ricettori Via Piersanti Mattarella	Demolizione e rifacimento area intersezione RWY 02/20 RWY 07/05, demolizione testata 07
F3	Lungo RWY 07/25, sud-sud-est raccordo B	Cluster di ricettori traversa Via Borsellino - Via Orchidea	Demolizione e rifacimento area intersezione RWY 02/20 RWY 07/05
Fase 2			
Id centralina	Ubicazioni	Descrizione	Scenari critici
F2	Sud-sud-est intersezione RWY 02/20 e RWY 07/25	Cluster di ricettori Via Piersanti Mattarella	Demolizione e rifacimento RWY 07/25
F3	Lungo RWY 07/25, sud-sud-est raccordo B	Cluster di ricettori traversa Via Borsellino - Via Orchidea	Demolizione e rifacimento RWY 07/25
F4	Nord-est testata 25	Cluster di ricettori lungo Via Fondo Orsa compresi tra aeroporto e linea ferroviaria	Demolizione e rifacimento RWY 07/25 e testata 25

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente non definisce, contrariamente alla indicazione della prescrizione A4 quale sarà l'ubicazione delle centraline nel corso dell'esercizio indicando che "la Società GES.A.P. prevede inoltre che le centraline siano utilizzate anche dopo il termine delle attività cantieristiche avendo cura di concordare con l'Ente di controllo il posizionamento definitivo, con la funzione di monitorare la rumorosità dell'aeroporto durante la normale operatività"

**CONSIDERATO** che il proponente indica che "l'attivazione delle centraline sarà cadenzata dall'alternarsi delle due macrofasi di lavorazione descritte, in modo da seguire lo stato di avanzamento del cantiere sulle piste"

**CONSIDERATO** che il proponente indica che "Le centraline utilizzate per il monitoraggio acquisiranno la storia temporale dei livelli acustici in continua e saranno progettate per permettere sia il monitoraggio in tempo reale che in differita, identificando gli eventi spuri quali ad esempio passaggi aerei ed ascrivendoli alle sorgenti corrette".

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico il proponente indica che sarà considerato il monitoraggio delle polveri sottili (PM 2.5 e PM 10) che, secondo quanto indicato dal proponente, "sarà effettuata sempre tramite lo spostamento dell'apparato strumentale dedicato presso postazioni rappresentative delle condizioni di maggiore esposizione alle emissioni polverulente" e "Analogamente a quanto previsto per le centraline fonometriche, l'attivazione delle postazioni per il monitoraggio delle polveri sarà sincronizzata con le due macrofasi di attività cantieristiche; in particolare, facendo riferimento alle postazioni già individuate per il rumore". Viene inoltre indicato che "La centralina di monitoraggio proposta sarà predisposta per il campionamento in tempo reale tramite sensore ottico o LASER e munita di modem per la trasmissione dei dati. Tali dotazioni renderanno possibile il campionamento con storia temporale dei livelli di polveri aerosospese e la valutazione speditiva delle condizioni del cantiere, aspetti che non sarebbero consentiti con l'utilizzo esclusivo del metodo gravimetrico proposto dalla norma UNI EN 12341 ("Aria ambiente - Metodo gravimetrico di riferimento per la determinazione della concentrazione in massa di particolato sospeso PM10 o PM2,5"). Gli strumenti utilizzati ed il posizionamento in situ saranno comunque conformi a quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010 (Allegato III)". Nello specifico sono considerate le postazioni di seguito indicate

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 5.]*

COMPONENTE POLVERI			
Fase 1			
Id centralina	Ubicazioni	Descrizione	Scenari critici
F2	Sud-sud-est intersezione RWY 02/20 e RWY 07/25	Cluster di ricettori Via Piersanti Mattarella	Demolizione e rifacimento area intersezione RWY 02/20 RWY 07/05, demolizione testata 07
Fase 2			
Id centralina	Ubicazioni	Descrizione	Scenari critici
F3	Lungo RWY 07/25, sud-sud-est raccordo B	Cluster di ricettori traversa Via Borsellino - Via Orchidea	Demolizione e rifacimento RWY 07/25

**VALUTATO** che le Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale delle opere soggette a procedura di VIA (D.Lgs 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) a cui normalmente si riferiscono le stime e le previsioni sono quelle presenti nel portale del Ministero dell'Ambiente e che le stesse, unitamente alle norme specifiche di settore, richiedono indicazioni precise e puntuali in merito almeno a:

- Periodo di rilevamento (tempo di riferimento, tempo di osservazione, tempo di misura) e frequenza sia per la fase di costruzione che 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

**VALUTATO** inoltre che la documentazione presentata non indica in modo puntuale l'articolazione temporale dei rilievi che si intendono eseguire, non prende in considerazione la struttura operativa che si intende adottare per l'esecuzione del monitoraggio con riferimento allo sviluppo nelle diverse fasi richieste dalle prescrizioni, non considera la modalità per la validazione dei dati raccolti, la definizione dei valori di riferimento ed i valori soglia anche per la gestione delle anomalie, le modalità di gestione delle informazioni acquisite nonché il sistema di archiviazione e diffusione delle informazioni

**VALUTATO** che la documentazione presentata non consente di dar conto del monitoraggio che si prevede "per la fase post operam (ossia aeroporto attivo nella nuova configurazione)" come richiesto dalle prescrizioni in oggetto.

**VISTO E CONSIDERATO** il parere ARPAV che indica delle prescrizioni

**VISTA** la nota prot.n.13395/17 del 03/11/2017 con la quale la Società GESAP S.p.A., riscontra il parere ARPA Sicilia,

## **TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

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

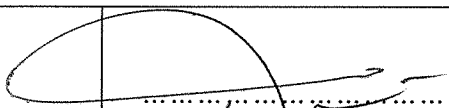
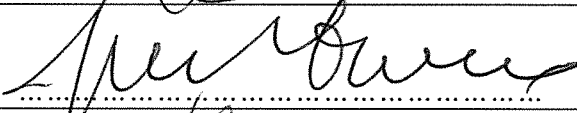
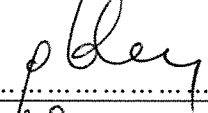
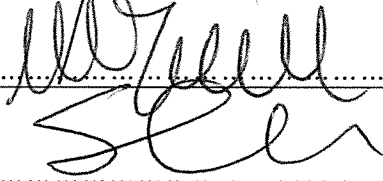

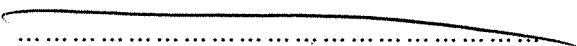

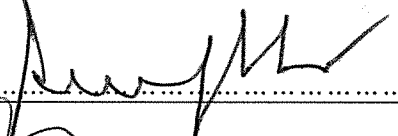
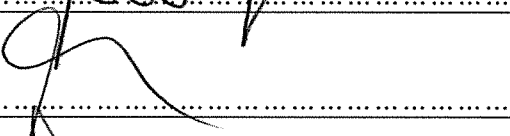
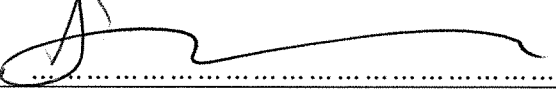
### **E' DEL PARERE**

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 "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:

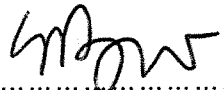
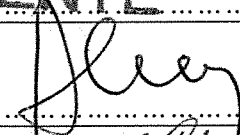
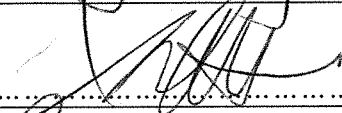
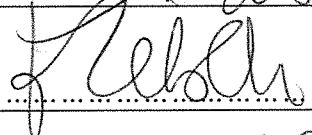
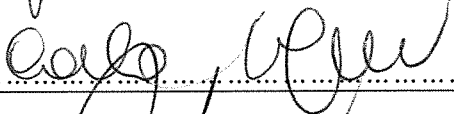
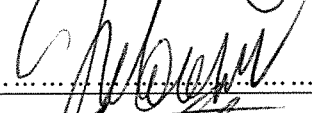
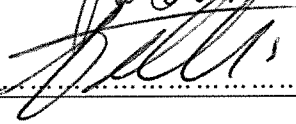
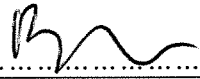
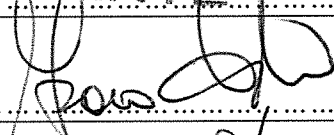
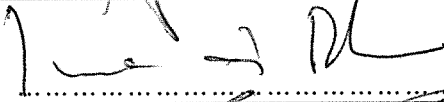
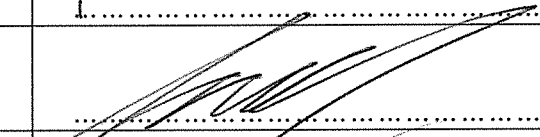
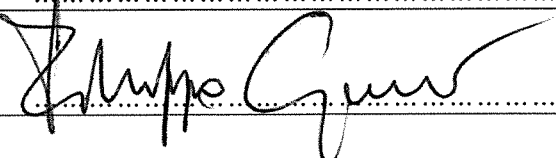
- Periodo di rilevamento (tempo di riferimento, tempo di osservazione, tempo di misura) e frequenza sia per la fase di costruzione sia per quella di esercizio

- Indicatori e parametri (descrittori, condizioni meteo, ecc) che vengono rilevati, implementando i parametri dei rilievi dell'inquinamento atmosferico alle condizioni emmissive 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

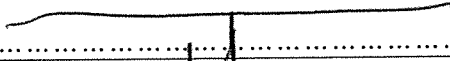
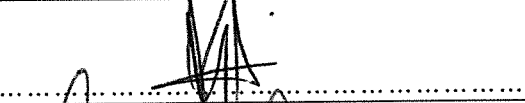


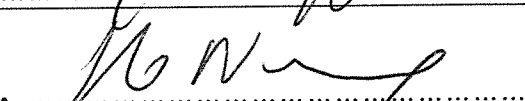
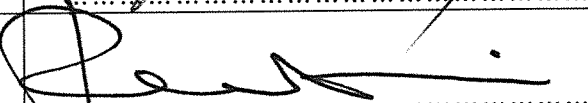
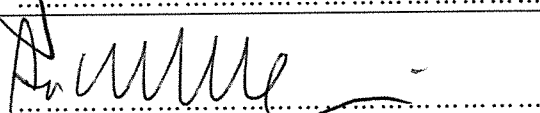



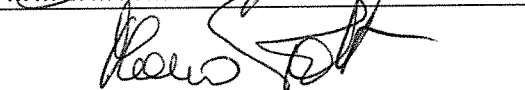

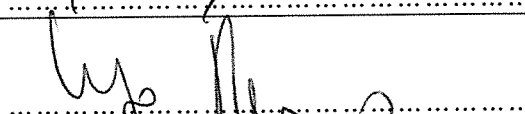
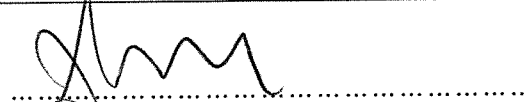
Pertanto, per quanto su detto, sia la Prescrizione A)4 sia la Prescrizione A)8, entrambe del D.M. n. 43/2015, non risultano essere ottemperate.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.]*


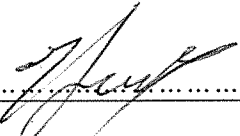
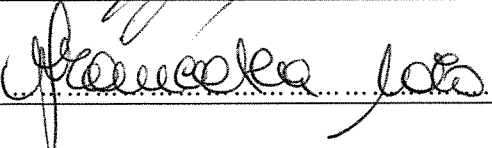

Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	

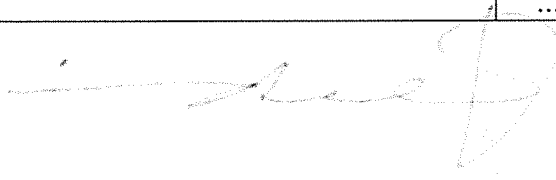


Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	<b>ASSENTE</b>
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	<b>ASSENTE</b>
Avv. Xavier Santiapichi	



ID\_VIP 3785 Aeroporto "Falcone - Borsellino" di Palermo, progetto di rimodulazione del Master Plan, aree land side.  
DEC/VIA/43, del 12/03/2015, prescrizioni nn. 4 e 8

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE