



Ministero della Transizione Ecologica

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE

Alla Direzione Generale per la Crescita
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
cress@pec.minambiente.it

e p.c. Al Coordinatore della Sottocommissione
VIA
Avv. Paola Brambilla
SEDE

Oggetto: [ID_VIP 5124] Istruttoria VIA Aeroporto "Fontanarossa" di Catania. Aggiornamento Masterplan 2030, Proponente ENAC

Richiesta di integrazioni

Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta, il Gruppo Istruttore ritiene necessario chiedere al Proponente le integrazioni di seguito indicate:

a) Aspetti generali:

1. poiché l'obiettivo dell'intervento sarà raggiunto completamente solo dopo la realizzazione dell'intera infrastruttura aeroportuale, compresa quella ferroviaria, lo Studio di Impatto ambientale deve essere predisposto per l'intero intervento, compreso il sottopasso ferroviario, e non limitato solo alle opere aeroportuali, anche se gli altri interventi potrebbero essere oggetto di specifiche procedure di valutazione;
2. a tale proposito dovranno essere considerati i possibili impatti cumulativi e gli effetti sull'ambiente e sul territorio dell'insieme di progetto;

b) Aspetti progettuali e ambientali:

Per le acque sotterranee

3. approfondire l'assetto idrogeologico dell'area vasta confrontando poi il modello idrogeologico attuale, considerate le oscillazioni stagionali e le attuali interferenze fra cui quelle legate ai prelievi dei pozzi esistenti opportunamente da censire, con quello futuro che risulterà dalle interferenze indotte dalla realizzazione delle opere sotterranee di progetto, fra cui gli interventi di *jet grouting*, e dei tratti in trincea e galleria artificiale della linea ferroviaria di sottopasso alla pista aeroportuale, necessari per il suo prolungamento verso Ovest. I risultati delle modellazioni, effettuate anche attraverso l'ausilio di idonei programmi, dovranno essere anche rappresentati attraverso elaborati cartografici planimetrici e sezioni a scala non inferiore a 1:10.000;
4. considerate le interferenze attese fra la falda superficiale e le opere sotterranee necessarie per la realizzazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, sulla base delle risultanze delle modellazioni di cui al punto precedente e degli eventuali interventi di mitigazione necessari, presentare un piano per la realizzazione di una campagna di monitoraggio piezometrico e di qualità delle acque sotterranee da eseguirsi durante la fase di cantiere e per almeno due anni dalla sua conclusione, definendo

opportunamente la rete di punti di misura e prelievo, anche eventualmente integrata con quanto esistente.

Per le acque superficiali

5. al fine di poter garantire una adeguata caratterizzazione qualitativa e delle risorse idriche superficiali, direttamente e/o indirettamente correlate all'opera in progetto, attraverso la selezione dei parametri che concorrono alla definizione dello stato ecologico e dello stato chimico, indicare in maniera esaustiva la normativa di settore in vigore e la documentazione tecnica applicabile considerate, evidenziando la coerenza delle soluzioni progettuali individuate;
6. approfondire in riferimento alle caratteristiche idrografiche e idrologiche dell'area vasta:
 - lo stato qualitativo - quantitativo delle risorse idriche interferite direttamente e indirettamente in riferimento alla normativa e alla pianificazione vigente,
 - gli usi delle acque, la caratterizzazione quali-quantitativa delle acque di transizione marino costiere, la caratterizzazione chimico-fisica ed ecotossicologica dei corpi idrici potenzialmente contaminati;
7. relativamente al sistema di trattamento e rete di raccolta, allontanamento e smaltimento delle acque, già in questa fase progettuale:
 - individuare un idoneo sistema di trattamento in funzione dei contaminanti presenti nell'area in esame,
 - prevedere una campagna di monitoraggio della qualità prevedendo punti specifici per le acque superficiali,
8. fornire la descrizione, corredata di elaborati cartografici, del sistema di approvvigionamento e dell'intera rete di raccolta delle acque di dilavamento, di disoleazione, di prima pioggia di piattaforma compresa la zona air-side, di convogliamento e trattamento delle acque, con informazioni specifiche sul depuratore e sulle tipologie di trattamento, riportando le stime dei volumi di reflui in ingresso allo stesso depuratore, della condotta di scarico a mare e gli effetti ambientali che avrà sull'ambiente marino, allegando a tal fine planimetrie di dettaglio dello stato attuale di localizzazione degli 8 punti di scarico delle acque meteoriche e dello stato futuro di progetto con la rilocalizzazione del punto di scarico M8.

Per gli aspetti idrologici e idraulici

- fornire:
 - uno studio idrologico in particolar modo delle precipitazioni brevi ed intense e delle portate del Torrente Forcile;
 - lo studio idrologico, citato nella valutazione degli interventi allo Studio Idrologico e Idraulico del Prof. Modica e del Prof. Campisano dell'Università di Catania ed i relativi esiti, che tuttavia non è riportato;
 - uno studio idrologico e idraulico dal quale si dimostra l'effettivo beneficio che gli interventi proposti apportano al rischio idraulico nelle aree già soggette a questo rischio, in termini di riduzione del livello di rischio idraulico prodotto dalle e sulle opere in progetto;

- uno studio atto ad individuare idonei punti di monitoraggio quantitativi specifici per le acque superficiali, da utilizzarsi nell'ambito di una campagna di monitoraggio da compiersi in fase di costruzione e di esercizio.

Per il suolo e il sottosuolo

- fornire un approfondimento dell'assetto geologico dei siti di progetto e di un ragionevole intorno, un approfondimento dell'analisi degli impatti, attualmente limitata all'occupazione di suolo, da estendersi a tutti gli altri aspetti sui quali le "pressioni" di progetto possono determinare impatti significativi.

In relazione all'esposizione ai rischi naturali

- eseguire uno studio di analisi degli effetti ambientali conseguenti alla possibile esposizione dell'infrastruttura a terremoti e ad eventi di *tsunami* e ai fenomeni di eruzione vulcanica, considerando pure gli effetti indiretti indotti dalla temporanea interruzione dei voli.

In relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo

- preso atto che la mancata presentazione, prima della conclusione del procedimento di VIA, del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo o, in alternativa, del Piano Preliminare di Utilizzo, implica necessariamente la gestione dei materiali di scavo come rifiuti, ciò comportando ulteriori impatti ambientali significativi e negativi da determinare, considerati pure i maggiori volumi derivanti dagli scavi del sottopasso ferroviario necessario per il prolungamento della pista aeroportuale, si chiede di valutare l'opportunità di predisporre uno dei due documenti indicati al fine della verifica dei requisiti per il riutilizzo di detti materiali.

c) Piano di monitoraggio

9. predisporre il Piano di Monitoraggio Ambientale, con le relative metodiche, frequenze delle campagne, con esplicitazione di dettaglio delle modalità di elaborazione dei dati, inerente agli interventi proposti in valutazione e per le varie matrici ambientali, redatto secondo le Linee guida nazionali e Linee guida SNPA 28/2020 recanti le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019 e le linee guida nazionali sul piano di monitoraggio ambientale;
10. presentare un programma dettagliato dei monitoraggi previsti in fase *ante operam* (della durata minima di 12 mesi), in corso d'opera (per tutta la durata dei lavori) e *post operam* (per almeno un triennio dopo l'entrata in esercizio).

d) Predisposizione di un progetto di cantierizzazione nel quale definire e valutare, anche con riferimento agli aspetti progettuali e ambientali sopra esplicitati:

11. informazioni dettagliate sulla localizzazione e sull'estensione delle aree di cantiere, comprese anche le aree destinate al deposito dei materiali; il sistema di raccolta e trattamento delle acque; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati e le aree di stazionamento; raccolta, trasporto a smaltimento dei materiali residui delle lavorazioni;
12. le operazioni necessarie alla predisposizione delle aree di intervento, il fabbisogno del consumo di acqua, di energia, le fonti di approvvigionamento dei materiali con possibili interferenze con la viabilità, le risorse naturali impiegate e/o coinvolte, la quantità, tipologia e gestione dei rifiuti prodotti dalle lavorazioni;

13. l'impatto dei mezzi di cantiere e di trasporto sulla pubblica viabilità mediante stima dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tempi di percorrenza, tipo di mezzi, volume di traffico);
14. la gestione delle situazioni di emergenza e le misure da mettere in atto per il contenimento dei carichi inquinanti dovuti a sversamenti accidentali.

e) Valutazione dell'impatto sulla salute umana:

15. integrare la stima dei possibili impatti derivanti dalle attività previste per la fase di cantiere sulla salute umana descrivendo anche i possibili impatti derivanti dall'alterazione del clima acustico;
16. condurre la stima dei possibili impatti derivanti dalla dimensione Operativa in riferimento a tutti i singoli ricettori identificati, segnalando, se presenti, i ricettori sensibili. Inoltre, nella stima dovranno essere tenuti in considerazione anche i possibili impatti derivanti dalle attività della rete ferroviaria, dopo le attività degli interventi descritti;
17. i dati sanitari forniti si riferiscono all'intera provincia di Catania, quindi sono evidentemente incongrui dato che l'impatto, essenzialmente per via inalatoria, si riferisce a specifiche unità di censimento all'interno del comune di Catania. Occorre quindi fornire dati sanitari di mortalità e di ricoveri ospedalieri per l'intero comune di Catania e per il distretto (o altra unità amministrativa locale) più vicino al sedime aeroportuale con particolare enfasi sulle patologie dell'apparato respiratorio (acute e croniche), e, in particolare, alla mortalità e ai ricoveri ospedalieri per asma bronchiale (anche per la fascia d'età 0-19 anni) e sulle patologie dell'apparato cardiovascolare e del sistema nervoso centrale e degli organi di senso. Auspicabilmente i dati dovrebbero essere forniti anche per le unità di censimento più impattate dalle emissioni aeroportuali, identificate sulla base della modellistica diffusionale;
18. analogamente occorre prevedere un'attività di monitoraggio non soltanto limitata all'aggiornamento su base quinquennale dei dati sopra riportati ma integrata da uno studio epidemiologico analitico, da aggiornare su base quinquennale, sui residenti nei recettori più impattati e nella corrispondente unità di censimento, con particolare attenzione alla ipertensione arteriosa, ai disturbi del sonno e al consumo di farmaci ansiolitici, ipnoinducenti e gastroprotettori;
19. per quanto riguarda la qualità dell'aria, occorre che la stima dell'impatto degli inquinanti atmosferici sia effettuata non solo sulle centraline lontane, ma anche sulla centralina per il monitoraggio della qualità dell'aria esistente all'interno del sedime aeroportuale e sui recettori sensibili prossimi.

f) Valutazione dell'impatto sul rumore:

20. risulta necessario fornire informazioni relative allo stato di attuazione della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (qualora la caratterizzazione acustica fosse stata approvata, dovrà essere presentata la cartografia in scala adeguata delle zone di rispetto A, B e C e delle rotte di volo) e alla presenza di procedure antirumore;
21. dovrà essere effettuata l'analisi del traffico aeronautico nell'intervallo 2013÷2019, per la definizione dell'anno con il maggior traffico aeronautico cui far riferimento nello studio acustico;
22. la valutazione dell'impatto acustico dell'opera in progetto deve essere effettuata ed estesa su tutto il territorio circostante l'infrastruttura aeroportuale attuale e di progetto, al fine di una valutazione completa degli impatti su tutti i ricettori presenti nell'intera area di influenza, e non a campione, per la verifica del rispetto dei valori limite normativi;
23. in assenza della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale è necessario valutare il rispetto dei limiti sui ricettori presenti all'interno dell'intorno aeroportuale come definito all'articolo 2, punto 7 del DM 31/10/1997, e quindi dimostrando il rispetto del livello LVA. Per i ricettori posti al di fuori

dell'intorno aeroportuale, oltre ai livelli in LVA, occorrerà riportare, su cartografia in scala adeguata, anche i livelli LAeq (diurni e notturni) prodotti dall'infrastruttura aeroportuale, da confrontare con la classificazione acustica comunale. Tali verifiche devono essere condotte per lo scenario attuale e quello futuro di esercizio;

24. occorre riportare su cartografia adeguata le aree del sedime aeroportuale interessate dalle attività di cantiere, individuando su di essa i ricettori prossimi alle aree di cantiere stesse e riportando, in apposita tabella, il comune di ubicazione, la destinazione d'uso e di valori limite di emissione e assoluti di immissione di cui al DPCM 14/11.1997, di accettabilità di cui al DPCM 01.03.1991 e differenziali di immissione, individuando potenziali superamenti dei limiti acustici;
25. al fine di una valutazione completa dello scenario futuro, poiché le modifiche al tracciato dell'infrastruttura ferroviaria in adiacenza all'infrastruttura aeroportuale sono necessarie e propedeutiche alla realizzazione della pista dell'aeroporto come prevista nel Master Plan al 2030, occorre valutare sul territorio, e quindi sui ricettori, gli effetti acustici combinati dalla realizzazione delle due opere, nonché sarà necessaria la valutazione cumulativa degli impatti in considerazione del traffico stradale, compreso quello indotto dalle proposte progettuali;
26. è necessario individuare, anche cartograficamente, quali ricettori al 2030 ricadranno all'interno delle curve isolivello LVA 60 e 65, evidenziando i ricettori residenziali all'interno dell'area racchiusa tra le curve LVA 65-75, critici, perché incompatibili con le destinazioni urbanistiche previste in zona B;
27. si ritiene necessario, oltre agli interventi diretti sui ricettori, individuare prioritariamente altri interventi di mitigazione, privilegiando gli interventi alla sorgente, come nuove rotte di decollo, specifiche procedure antirumore ed eventuali restrizioni operative;
28. si ritiene opportuno completare/aggiornare il PMA della componente rumore considerando ulteriori punti di monitoraggio presso i ricettori critici per i vari scenari ipotizzati, compresa la fase di cantiere ed anche del contributo acustico prodotto dalla linea ferroviaria presente nel territorio circostante l'aeroporto ed il traffico stradale. Per la fase di cantiere dovrà essere valutato anche il rumore residuo per l'applicazione del criterio differenziale all'esterno delle zone A, B e C. Il Piano dovrà prevedere anche, a seguito della realizzazione di eventuali interventi di mitigazione, ulteriori rilievi fonometrici per valutarne l'efficacia.

g) Valutazione impatto atmosfera

29. il proponente nella relazione "R.03-A2 Studio di Impatto Ambientale" prende a riferimento solo il Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela della Qualità dell'Aria Ambiente della Regione Sicilia approvato con D.A. 176/GAB del 9 agosto 2007; pertanto il proponente dovrà verificare la coerenza del progetto con il Piano Regionale di Tutela della Qualità dell'Aria, approvato dalla Giunta della Regione Siciliana nel luglio del 2018. Inoltre, si ritiene necessario tenere conto delle informazioni, riportate nel succitato ultimo piano, relative alla caratterizzazione meteorologica, al quadro emissivo e ai dati di qualità dell'aria e delle relative simulazioni modellistiche e con specifico riferimento alle azioni e misure, legate all'opera in progetto da individuare ai fini della riduzione delle concentrazioni degli inquinanti. Infine, considerare le misure previste riguardanti gli obiettivi la riduzione delle emissioni di CO₂.
30. sarà necessario aggiornare la caratterizzazione meteo climatica al più recente anno meteorologico disponibile riportando, oltre ai dati di precipitazioni, temperatura, umidità relativa, regime anemologico e pressione atmosferica, anche i seguenti dati:
 - in formato tabellare (in %, ecc.) la direzione e velocità del vento espressa in frequenze annuali (millesimi) e le classi di stabilità espressa in frequenze stagionali e annuali (millesimi) ed in forma grafica la distribuzione delle frequenze annuali di direzione e

velocità del vento e le classi di stabilità atmosferica, evidenziando eventuali situazioni di criticità (es. velocità del vento basse prossime alle calme di vento (0-0,5 m/s), eventi di inversione termica ecc.);

- in maniera dettagliata i dati meteo orari relativi all'anno meteorologico utilizzato in input al modello;

31. in riferimento al quadro emissivo nella relazione R.03-A4 Studio di Impatto Ambientale non si riporta la caratterizzazione del quadro emissivo dell'area oggetto di studio. Pertanto sarà necessario riportare le informazioni contenute nell'ultimo aggiornamento dell'inventario delle emissioni della Regione Siciliana con specifico riferimento all'area di studio. Inoltre, sarà necessario:

- caratterizzare l'area in progetto individuando e localizzando tutte le sorgenti emissive di inquinanti presenti nell'area di studio e riportando le emissioni associate a ciascuna di esse;
- riportare l'analisi della natura ed entità delle emissioni di gas a effetto serra attraverso una descrizione e stima delle emissioni dovute al progetto proposto;

32. per la caratterizzazione della qualità dell'aria sarà necessario:

- riportare i dati della recente centralina di monitoraggio di qualità dell'aria installata all'interno del sedime dell'Aeroporto Fontanarossa che non è stata considerata ai fini della caratterizzazione della qualità dell'aria;
- aggiornare la caratterizzazione della qualità dell'aria riferendola agli anni più recenti disponibili e localizzando su mappa le centraline di qualità dell'aria, identificandole nel dominio di calcolo utilizzato per le simulazioni modellistiche;
- riportare i dati di concentrazione in formato tabellare con il relativo confronto dei limiti di legge previsti dal D. Lgs. n. 155/2010, evidenziando situazioni di criticità, quali superamenti dei limiti di legge, che scaturiscono dal confronto tra i valori misurati ed osservati per tutti gli inquinanti considerati;

33. per la fase di cantiere, si chiede di integrare la stima degli impatti, con:

- la stima delle emissioni di polveri associate agli interventi previsti (considerando anche l'interramento dei binari ferroviari e lo spostamento dello scalo Bicocca e gli interventi di ristrutturazione e/o dismissione del terminal Morandi). Si segnalano, per una corretta stima delle emissioni da polvere, le "Linee guida per intervenire sulle attività che producono polveri" redatte da ARPA Toscana, disponibili al link <http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arpat/linee-guida-per-intervenire-sulle-attivita-che-producono-polveri>;
- la stima delle ricadute al suolo attraverso l'utilizzo di un modello di dispersione, considerando come dato di input tutte le emissioni di polveri associate agli interventi previsti ed alle relative attività di lavorazione;
- l'individuazione delle aree più sensibili con cartografia in scala adeguata e la rappresentazione sia su mappa che in formato tabellare dei valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori discreti (es. case, scuole, cimiteri, ecc.) individuati;

34. vista la complessità degli interventi che verranno effettuati in fase di cantiere, si ritiene necessario analizzare la stima degli impatti indotti dal traffico di cantiere, (considerando anche l'impatto dovuto all'interramento dei binari ferroviari e lo spostamento dello scalo Bicocca e agli interventi di ristrutturazione e/o dismissione del terminal Morandi) riportando:

- la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali da e verso i cantieri ed i fattori di emissioni per tutti gli inquinanti in input al modello di simulazione;
- i flussi di traffico (numero di veicoli, tratte interessate, ecc.) generati da ogni singolo cantiere e cumulati lungo le viabilità percorse, considerando quindi tutte le infrastrutture esistenti interessate dai suddetti flussi di cantiere in un ambito territoriale sufficientemente rappresentativo;
- la stima delle ricadute a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere e del sollevamento polveri causato dal movimento dei mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili;

Infine, si ritiene necessario corredare tale analisi con una cartografia tematica in scala adeguata che individui le aree più sensibili e riportare sia su mappa che in formato tabellare i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo ai ricettori discreti (es. case, scuole, cimiteri, ecc.) individuati.

35. in merito alla Stima degli impatti scenario attuale e scenario futuro, per le simulazioni modellistiche relative allo scenario attuale e futuro si ritiene necessario:

- riportare i dati di input al modello in formato tabellare;
- aggiornare lo scenario attuale, previsto al 2014, all'ultimo anno disponibile e rappresentativo;
- utilizzare i dati meteo in input riferendoli all'ultimo anno meteorologico disponibile e rappresentativo;
- individuare i ricettori (case, scuole, cimiteri, ecc.) ricadenti in tutti i comuni direttamente coinvolti nell'azione di progetto e riportare i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo sia su mappa che in formato tabellare ai ricettori discreti individuati, riferendoli ai valori limite riportati nel D. Lgs. n. 155/2010;
- integrare la stima degli impatti con il contributo dei parcheggi a servizio dell'area aeroportuale e delle emissioni prodotte dalla centrale termica alimentata a gas naturale;

36. vista la complessità del traffico stradale indotto, legata ad un importante incremento delle attività aeroportuali in termini di incremento di traffico previsto al 2030 rispetto allo scenario attuale, risulta necessario analizzare separatamente la stima degli impatti allo stato attuale e futuro (2030), con un adeguato modello di simulazione per sorgenti lineari, al fine di avere un raffronto basato sull'influenza del solo traffico. In particolare, è necessario analizzare la stima degli impatti delle ricadute degli inquinanti al suolo del traffico stradale indotto, per gli scenari attuale e futuro, utilizzando:

- per gli scenari da simulare (attuale e futuro) lo stesso dominio di calcolo;
- i dati meteo rappresentativi dell'ultimo anno meteorologico disponibile dell'area oggetto di studio, evidenziando eventuali situazioni di criticità;

- i flussi di traffico, riportando oltre al traffico annuo anche il traffico giornaliero medio, per tutte le tratte interessate dal traffico indotto dall'esercizio dell'aeroporto, considerando anche i flussi derivanti dalle strade statali/provinciali, autostrade e raccordi esistenti in un ambito territoriale sufficientemente rappresentativo;
- i fattori di emissioni medi di tutti gli inquinanti tipici del traffico veicolare, fornendo elementi dettagliati sul parco veicolare per gli scenari considerati;

Inoltre, si ritiene necessario riportare:

- al fine di valutare il contributo delle concentrazioni simulate al 2030 rispetto ai limiti di qualità dell'aria, un'ulteriore stima che tenga conto dei valori di concentrazione attuali di qualità dell'aria delle centraline più rappresentative sommati al delta di concentrazione degli inquinanti calcolato tra scenario futuro 2030 e attuale;
- i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo sia su mappa che in formato tabellare ai recettori residenziali, ricadenti in tutti i comuni direttamente coinvolti nell'azione del Master Plan, riferendoli ai valori limite riportati nel D. Lgs. n. 155/2010.

37. in merito agli interventi di mitigazione nella relazione "R.03-A4 Studio di Impatto Ambientale_Quadro di riferimento Ambientale" si riportano a pagg 29 e 30 le principali misure di mitigazione che si prevedono di adottare durante la fase di cantiere. Si ritiene necessario integrare lo ~~SIA~~ **SIA** dettagliando, per tutti interventi che verranno effettuati in fase di cantiere, le misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico durante i quali si dovranno adottare tutte le modalità operative utili ad impedire il più possibile il sollevamento delle polveri dalle aree di cantiere. Si ritiene altresì necessario integrare lo studio con opportuni interventi per la mitigazione da prevedere durante la fase di esercizio;

38. in merito al piano di monitoraggio atmosferico si ritiene necessario integrare il piano di monitoraggio:

- con le indicazioni metodologiche ed operative riportate nel documento "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)";
- con i risultati modellistici ottenuti dalle stime degli impatti in fase di cantiere e scenario attuale e futuro (vedi punti precedenti), da prendere in considerazione nella scelta dei punti di campionamento relativamente a tutte le fasi di monitoraggio (AO, CO e PO);
- prevedendo quattro campagne stagionali di 2 settimane oppure due campagne di 4 settimane ciascuna per la fase ante-operam e post-operam e, per la fase corso d'opera campagne con frequenza strettamente correlate con il cronoprogramma dei lavori ed alle fasi di lavorazione potenzialmente più impattanti, indicativamente stagionale ed ogni tre mesi circa.

h) Valutazione Biodiversità:

39. fornire un approfondimento sulle criticità per l'avifauna per le ricadute potenzialmente negative, in termini sia di rumore sia di emissioni in atmosfera anche durante la fase di cantiere;

40. considerare le misure di mitigazione, al fine di ridurre o annullare ogni possibile forma di deterioramento degli habitat e di disturbo alle specie, in particolare all'avifauna, e di compensazione,

inclusi gli interventi di ripristino della vegetazione e di restauro a fini conservativi degli habitat naturali;

i) Valutazione Consumo di suolo:

- fornire uno studio approfondito di alternative per limitare l'impermeabilizzazione del suolo e progettazione della compensazione per il consumo di suolo.

j) Valutazione Monitoraggio dei volumi di traffico aereo attesi:

- verificare le previsioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale.

k) Scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei:

- fornire uno studio con modelli di calcolo predisposto da esperti qualificati, con descrizione e quantificazione di possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, e illustrazione delle eventuali misure mitigative e compensative.

l) Fornire un riscontro al parere del Ministero delle Cultura pubblicato sul sito internet istituzionale.

Per il Presidente, giusta delega agli atti

Coordinatore Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla

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