



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - DEC - 2007 - 0000507 del 14/06/2007

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per gli interventi di riqualificazione dell'Aeroporto di Trapani - Birgi da realizzarsi in Comune di Trapani (TP) presentata dalla Società AIRGEST S.p.A. con sede in Aeroporto Civile Trapani-Birgi 91020 Trapani, acquisita in data 30 dicembre 2005 con protocollo n. DSA-2005-34037, pubblicata sui quotidiani "Italia Oggi" e "La Repubblica edizione Sicilia" in data 27 dicembre 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società AIRGEST S.p.A. acquisita in data 25 luglio 2006 con protocollo n 2937;

VISTA la nota n. 25124 della Regione Siciliana del 05 aprile 2006, pervenuta il 07 aprile 2006, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. DG/BAT/S02/18716 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 ottobre 2006, pervenuta in data 20 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 870 positivo con prescrizioni formulato in data 14 marzo 2007 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società AIRGEST S.p.A.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il progetto riguarda interventi di riqualificazione dell'aeroporto di Trapani – Birgi, consistenti nella ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri, dell'aerostazione merci, degli edifici operativi e degli impianti, nonché nell'allargamento del piazzale di sosta aeromobili;
- gli interventi previsti sono stati sviluppati per rispettare gli standards internazionali di localizzazione, distribuzione, dimensionamento delle aree funzionali interne all'aerostazione tenendo conto delle nuove norme e raccomandazioni internazionali in uso in ambito aeroportuale, quali ICAO, FAA e IATA;
- l'aeroporto Trapani-Birgi è localizzato sulla costa della Sicilia nord-occidentale, nella porzione di territorio compresa tra le città di Trapani e Marsala, distando da essi circa 15 km. Il territorio circostante il sedime aeroportuale è caratterizzato da un uso agricolo prevalentemente a serra e a colture miste legnose;
- il contesto paesaggistico-ambientale si caratterizza per la presenza delle riserve naturali legate al habitat delle saline;
- il sistema infrastrutturale è prevalentemente costituito dalla direttrice est-ovest rappresentata dall'autostrada A 29 Trapani-Palermo e A 29 dir. Alcamo-Birgi, dall'asse nord-sud dell'autostrada A 29 Mazara del Vallo – Alcamo e dalla S.S. 115 Marsala-Trapani;
- lo scalo di Trapani-Birgi è un aeroporto internazionale militare aperto al traffico civile con piste di decollo autonome;
- l'area militare, posta a nord dell'aerostazione passeggeri ha come terminale la pista 31, oltre la quale si sviluppa l'area destinata alla aviazione civile. La pista 31 utilizzata per il traffico aeroportuale civile è, tuttavia, sotto la giurisdizione dell'Aeronautica Militare Italiana;
- la pianificazione d'area vasta, allo stato attuale, è ancora ad un livello preliminare, essendo in stesura il Piano Urbanistico Regionale previsto dalla L.R. 28/62;
- la Provincia Regionale di Trapani ha redatto il progetto di massima del Piano Territoriale Provinciale approvato dalla giunta provinciale con deliberazione n. 386 del 20/10/03. Il documento costituisce il primo atto di una fase pianificatoria orientata ad un approccio per progetti e programmi in grado di cogliere la complessità delle problematiche in atto e di assicurare un disegno unitario;
- il Comune di Trapani, è dotato, allo stato attuale, del Programma di Fabbricazione approvato con D. A. n. 138 del 05/06/1970. Dalla lettura del Pdf l'area in cui ricade il sedime è soggetto alle limitazioni ai sensi della L. n. 58 del 04/02/1963 che individua le zone di rispetto aeroportuale, inoltre il comune non è ancora dotato di classificazione acustica del territorio;
- sulla base dell'analisi svolta nell'ambito della individuazione dei vincoli all'interno del Piano territoriale Paesistico Regionale e del Progetto di Massima per il Piano Territoriale Provinciale



*Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

di Trapani, si rileva l'assenza, all'interno dell'ambito di intervento, di aree vincolate ai sensi della L. 1497/39, della L. 1089/39, della L. 431/85, di vincoli idrogeologici;

- inoltre all'interno dell'ambito di indagine si segnala la presenza dei seguenti siti Natura 2000: SIC e ZPS Saline di Trapani (ITA010007); SIC e ZPS Saline di Marsala (ITA010021); SIC e ZPS Isole dello Stagnone di Marsala (ITA010001); SIC Fondali dell'Isola dello Stagnone di Marsala (ITA010026), si esclude comunque una interferenza diretta, in quanto non sono previste opere di ampliamento del sedime aeroportuale;
- le aree più vicine riguardano il settore settentrionale delle Saline di Marsala che dista dal sedime aeroportuale circa 500 m, mentre il settore meridionale del sito Saline di Trapani è posto ad una distanza di circa 3 Km dall'aeroporto, distanza tale da non far ritenere necessaria uno specifico approfondimento;
- in ragione della distanza dei siti SIC dal sedime aeroportuale, nonché delle analogie fra loro, è stata analizzata l'incidenza dell'area SIC e ZPS Saline di Marsala e dell'area SIC e ZPS Isole dello Stagnone di Marsala;
- per quanto riguarda il SIC Fondali dell'Isola dello Stagnone di Marsala, non è stata redatta una apposita analisi di incidenza in ragione del fatto che il SIC è stato designato unicamente per la presenza di due habitat inclusi nell'allegato I della Direttiva Habitat (Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina e Praterie di Posidonia oceanica), rispetto ai quali si esclude qualsiasi tipo di interferenza;
- relativamente al settore trasporti, a livello regionale, il Piano Direttore evidenzia la necessità di potenziare ed ammodernare le strutture aeroportuali. Tale necessità di consentire e migliorare l'operatività e le condizioni generali di sicurezza dell'aeroporto di Trapani è contenuto oltre che all'interno degli interventi previsti dai Piani Attuativi del Piano Direttore, anche negli atti di programmazione negoziata;
- le coerenze tra il progetto e il quadro programmatico fanno riferimento al riconoscimento della posizione marginale dell'attuale aeroporto di Trapani - Birgi, rispetto allo scalo di Palermo e quindi alla necessità di creare uno stretto collegamento funzionale fra il potenziamento dell'aeroporto di Birgi la realizzazione di nuovi assi viari di penetrazione verso la fascia sud-orientale dell'isola, la necessità di interventi di potenziamento del trasporto aereo e di quello su strada;
- il Piano Territoriale Provinciale rileva che il potenziamento dello sviluppo dell'economia trapanese lungo le direttrici territoriali centrale e sud-orientale, presuppone interventi di tipo integrato che investano la riqualifica della struttura aeroportuale ed il completamento della rete stradale lungo le direttrici territoriali, con particolare il Piano riferimento alla costruzione della strada statale Trapani - Mazara del Vallo ed al completamento della bretella uscita A 29 diramazione Trapani - SP Trapani - Marsala;
- l'offerta di trasporto aereo nella situazione attuale, per quanto riguarda l'aeroporto di Trapani si riferisce al servizio su 4 scali nazionali con 8 coppie di voli di linea giornalieri;
- i dati relativi agli aeromobili, passeggeri e merci in arrivo e in partenza dall'aeroporto di Trapani per gli anni dal 2000 al 2004 (fonti ENAC e Asseaeroporti) hanno evidenziato una situazione di

picco nei mesi estivi dell'ultimo anno. Il mese di agosto nel 2005 ha fatto rilevare 825 movimenti, con un numero di passeggeri pari a circa 53.000 unità. I valori dei movimenti dell'anno sono (con riferimento al 2004) di circa 7000 movimenti aeromobili e di circa 410.000 passeggeri;

- l'analisi dei flussi di passeggeri movimentati nell'arco dell'anno dall'aeroporto di Trapani – Birgi, evidenzia che il traffico prevalentemente turistico e conseguentemente, in quanto interessato alla fruizione delle risorse locali;
- l'aerostazione esistente è stata progettata e realizzata negli anni '80 per una capacità di 1.000.000 di passeggeri ma non ha, ad oggi, raggiunto tale valore di traffico proprio in ragione delle carenze che il progetto si pone l'obiettivo di risolvere;
- l'ipotesi progettuale relativa al traffico passeggeri sulla quale si è basato lo studio ha come riferimento la capacità massima per la quale l'aeroporto è stato realizzato, ovvero di 1.000.000 di passeggeri;
- gli interventi in progetto non vanno ad incidere sulla struttura aeroportuale in modo significativo e non hanno lo scopo di aumentare la capacità massima dell'aerostazione ma sono volti ad eliminare le criticità che non consentono la completa messa a regime della struttura;
- l'incremento di traffico aereo previsto dal progetto in esame riguarda un passaggio di movimentazioni da 8 voli giornalieri attuali (intesi come andata e ritorno) a 24 voli giornalieri, scenario di riferimento il 2015;
- lo studio trasportistico è stato finalizzato all'individuazione degli effetti nello scenario di progetto (2015) nei confronti delle principali direttrici di adduzione aeroportuale con particolare riferimento ai possibili risvolti in termini di inquinamento (acustico ed atmosferico);
- l'influenza del potenziamento dell'aeroporto di Trapani – Birgi sulle condizioni di traffico della rete infrastrutturale è stata effettuata mettendo in relazione le informazioni disponibili sugli spostamenti sistematici all'interno della provincia di Trapani, i dati sul traffico giornaliero medio (TGM) sui flussi di passeggeri dell'aeroporto;
- l'analisi territoriale svolta in relazione agli aspetti trasportistici mostra che gli interventi di riqualifica dell'aeroporto di Trapani, pur producendo un miglioramento dei servizi ed un conseguente aumento dei movimenti passeggeri, non producono un consistente aumento di traffico sulla rete. Infatti, a fronte di un triplicamento circa degli attuali volumi di passeggeri movimentati, al raggiungimento della potenzialità massima dell'aeroporto, si ha una "produzione" di traffico veicolare solamente pari a circa il 3% dei volumi di traffico di base sulla rete considerata, all'orizzonte di riferimento (2015). L'incremento percentuale rispetto al traffico di base all'orizzonte temporale attuale (2004) è leggermente più basso, pari cioè al 2.1%;
- gli obiettivi da perseguire sono quelli di una riorganizzazione distributiva e funzionale, la messa in sicurezza dello scalo e pervenire ad un suo recupero architettonico. Il primo obiettivo si concretizza, per quanto riguarda il sistema Air Side, nella previsione dell'allungamento del piazzale di sosta aeromobili, e nella riorganizzazione spaziale e funzionale dei locali deposito carburanti e ricovero mezzi di rampa, nella riorganizzazione dell'articolazione spaziale interna dell'aerostazione per le aree dedicate alle attività di servizio e di supporto all'attività



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

aeroportuale, nonché in una nuova soluzione architettonica per la facciata esterna dell'aerostazione, al fine di innescare quei processi riqualificativi atti a rendere l'aspetto formale coerente con il rango che a livello trasportistico deve rivestire. Il secondo obiettivo riguarda la necessità di potenziare le attrezzature e le dotazioni logistiche ed impiantistiche attuali in modo da renderle adeguate per soddisfare gli standard normativi di sicurezza aeroportuale;

- il progetto riguarda, pertanto, i seguenti interventi:

aerostazione passeggeri:

- gli interventi sono volti alla riorganizzazione delle principali aree funzionali, al fine di raggiungere una adeguata razionalità dell'impianto distributivo e garantire la separazione tra i diversi flussi passeggeri (arrivi, partenze, nazionali ed internazionali) senza prevedere modifiche alle destinazioni d'uso attuali ed alle volumetrie. Gli interventi riguardano: hall arrivi/hall partenze, check-in, controlli di sicurezza, sale d'imbarco, sala di restituzione bagagli, corti interne e spazi operativi e commerciali;

involucro esterno dell'aerostazione passeggeri:

- si prevedono interventi di riqualificazione formale e funzionale dei prospetti dell'edificio dell'aerostazione attraverso l'adozione di un sistema di facciate in vetro, finalizzato sia al risparmio energetico ed alla protezione contro il rumore, che alla valorizzazione degli elementi architettonici che caratterizzano il manufatto;

padiglioni trattamento bagagli:

- il progetto prevede la realizzazione di due nuovi padiglioni esterni ad un piano adiacenti al corpo di fabbrica dell'aerostazione da destinarsi al trattamento dei bagagli rispettivamente in arrivo ed in partenza, secondo quanto prescritto dalle nuove normative per la sicurezza aeroportuale;

deposito carburanti:

- il progetto prevede la realizzazione di un nuovo deposito carburante per aeromobili, da ubicarsi in area Nord-Ovest dell'Aeroporto. Il deposito ha una capacità di stoccaggio operativa di 800 m³, una capacità di erogazione di 120 m³/h di JET A1 ed una capacità di ricezione di 60 m³/h. E' prevista la realizzazione di un impianto di trattamento delle acque oleose, costituito da una vasca di raccolta da 10 m³ che riceve le acque con contenuti di idrocarburi provenienti sia dai piazzali di carico che dai serbatoi drenaggi e gasolio. A valle della vasca di raccolta è installato un impianto di trattamento a carboni attivi da 3 m³/h che aspira il liquido contenuto nella vasca e dopo trattamento lo invia alle fognature bianche;

edificio ricovero mezzi di rampa:

- sarà realizzato un nuovo edificio, ubicato tra l'aerostazione e l'edificio merci, al fine di garantire il riparo per i mezzi di rampa;
- il nuovo edificio per ricovero mezzi di rampa si svilupperà su una superficie coperta in pianta di circa 820 m² per un'altezza complessiva di circa 7,80 m² e sarà articolato in due distinte aree funzionali, una destinata alle attività di movimentazione e parcheggio dei mezzi di rampa e un'altra riservata ad officina, ed uffici di gestione delle attività connesse;

AR

ristrutturazione dell'edificio adibito a deposito e controllo delle merci in transito:

- si prevedono interventi di recupero, sia attraverso la redistribuzione degli ambienti interni sia attraverso opere edili di risanamento, al fine di garantire una migliore efficienza e fruibilità nelle operazioni di carico/scarico e nel disbrigo dei compiti d'ufficio;
- tutti gli interventi previsti si sviluppano all'interno del perimetro aeroportuale, le aree di cantiere saranno poste in corrispondenza delle opere da realizzare, mentre il campo base sarà localizzato all'interno del sedime aeroportuale.

La durata dei lavori per l'attività più onerosa della ristrutturazione aerostazione passeggeri, edifici operativi e impianti è di circa 480 giorni naturali;

- in merito alla fase di costruzione si evidenzia che non vi sono interferenze significative derivanti né dalle lavorazioni, che si svolgono tutte all'interno dell'attuale sedime e lontano da bersagli potenziali di impatto, né per l'approvvigionamento dei materiali considerato che la realizzazione delle opere edili riguarda elementi prefabbricati; per quello dei calcestruzzi da utilizzare per le opere di fondazione si farà riferimento alle imprese iscritte negli elenchi della Regione Siciliana, presso il Corpo regionale delle Miniere (Distretto Minerario di Palermo), che possano garantire il soddisfacimento delle minime distanze di collegamento con l'area di progetto. I materiali provenienti dagli scavi, per circa 6.000 m³, saranno riutilizzati nell'ambito del sedime per opere di mitigazione ambientale, oltre che per eventuali livellamenti. I materiali di risulta provenienti dalle opere di riqualifica delle aerostazioni passeggeri e merci, saranno opportunamente depositati presso discariche autorizzate come peraltro previsto dalla vigente normativa per le Opere Pubbliche;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il contesto di intervento risulta caratterizzato da ampi spazi privi di elementi di rilievo per quanto riguarda l'antropizzazione visto anche che gran parte del territorio è occupato da aree militari. Nei confronti delle aree a valenza naturalistica le loro presenze sono senz'altro più interessanti come testimoniano le aree di interesse presenti ma le distanze rispetto alle zone di interesse sono non trascurabili;
- la zona è infatti caratterizzata dalla presenza di vigneti, colture in serra, aree a seminativo, mentre le aree residenziali più prossime all'area di intervento sono costituite dai centri abitati di Birgi Nuovo e Birgi Vecchio, poste a circa 1300 m dal sedime aeroportuale;

la qualità dell'aria:

- vi è l'assenza di dati relativi alla caratterizzazione della qualità dell'aria per la mancanza di stazioni di rilevamento nell'intera provincia, tuttavia, si evidenzia l'assenza di centri abitati o di altre sorgenti emissive significative nell'intorno aeroportuale;
- si è comunque provveduto a far eseguire all'ARPA Sicilia una serie di rilevamenti in campo. In particolare, dal 19 dicembre 2006 al 7 gennaio 2007, sono stati eseguiti rilievi dal laboratorio mobile posizionato all'interno del sedime aeroportuale in un'area adiacente al piazzale aeromobili ed al piazzale auto. Sulla base dei dati raccolti, l'ARPA Sicilia ha rilevato uno stato di qualità dell'aria buono;
- i rilievi eseguiti hanno riguardato il biossido di zolfo (media oraria compresa tra 3 e 4 µg/m³), monossido di carbonio (media oraria compresa tra 0,1 e 0,2 µg/m³), biossido di azoto (media



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

oraria compresa tra 5 e 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con picchi orari inferiori a 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con esclusione del 29.12.2006 con picco orario di 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e il 4.1.2007 con 37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, polveri (media giornaliera inferiore a 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con esclusione del 26.12.2006 con 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 27.12.2006 con 19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), ossidi di azoto, ozono, idrocarburi, benzene, toluene, O-xilen, oltre che ai parametri meteorologici;

- le condizioni meteorologiche del periodo dei rilievi sono caratterizzate da venti mediamente compresi tra 1 e 2 m/s (solo il 3 gennaio i valori hanno superato i 6m/s), assenza di pioggia (a meno di alcune ore in via sporadica) e umidità relativa tra 40% e 80% a seconda delle ore della giornata;
- si è proceduto alla stima delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti in determinati punti circostanti l'aeroporto considerando il codice di riferimento CORINAIR per il traffico veicolare, mentre per i fenomeni connessi all'aeroporto (movimento aeromobili, mezzi di supporto, impianti, ecc.) è stato utilizzato il modello previsionale EDMS (Emission and Dispersion Modeling System), specifico per la valutazione delle concentrazioni di inquinanti all'intorno dell'aeroporto. Lo studio ha riguardato lo scenario di traffico previsto per il 2015;
- le simulazioni effettuate hanno tenuto conto del numero di movimenti giornalieri degli aeromobili relativamente al mese di agosto, risultato il mese di massimo traffico aereo dell'anno;
- per quel che riguarda l'operatività di un aeromobile in vicinanza del suolo, il modello considera le seguenti fasi: fase di rullaggio, corsa al decollo, attesa e avvicinamento. Per i veicoli a motore sono stati considerati autoveicoli di rampa; GPU (110 Kw); scala scoperta; trattore (alimentazione diesel); nastro bagagli a traino; mezzo per scarico wc; cargo; mezzo ricarica acqua potabile. E' stata, inoltre, considerata, quale sorgente all'interno del sedime aeroportuale il parcheggio dei veicoli, considerato, negli scenari come sempre totalmente occupato;
- è stato valutato anche l'incremento del numero di veicoli transitanti sulla rete viaria a seguito dell'esercizio e del potenziamento dell'aeroporto. Le strade alle quali è stato assegnato tale flusso aggiuntivo di veicoli sono quelle di accesso e uscita dall'aeroporto, in particolare le direttrici nord-sud ed est-ovest, definite nell'analisi trasportistica;
- le simulazioni sono state effettuate con una griglia di ricettori posta sia all'interno del sedime aeroportuale sia nelle aree limitrofe al fine di osservare la dispersione e diffusione dell'inquinamento prodotto dalle sorgenti simulate. I risultati delle simulazioni hanno evidenziato che le isoconcentrazioni delle immissioni inquinanti prodotti dalle sorgenti indagate sono contenute, per quanto non trascurabili.

All'interno del sedime aeroportuale le ricadute previste dal modello per gli ossidi di zolfo raggiungono concentrazioni massime di 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (come media massima oraria, nel mese di agosto), nella situazione attuale, mentre nello scenario 2015 le ricadute massime raggiungono livelli di concentrazione di 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, nelle aree di piazzale, dove si incentrano le attività dei mezzi speciali e le operazioni degli aerei a terra.

Le concentrazioni massime di ossido di azoto sono state stimate dai 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ allo stato attuale ai 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nello scenario 2015 sempre all'interno dell'aeroporto.

Il valore delle polveri sottili (PM10) restituito dal modello per lo scenario attuale è di pochi microgrammi al metrocubo; mentre nello scenario futuro raggiunge fino a $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nelle aeree di piazzale.

I valori sopra indicati riguardano esclusivamente le aree interne dell'aeroporto, le ricadute nelle aree esterne all'aeroporto risultano inferiori di almeno un ordine di grandezza;

- ad oggi, la Regione Siciliana non ha elaborato alcun piano/programma in materia di tutela e risanamento della qualità dell'aria ai sensi del D.Lgs.351/99 e del D.M. 60/2002;
- l'assenza dei dati di monitoraggio di lungo periodo impone una valutazione basata essenzialmente sull'assunzione delle risultanze dei modelli di simulazione e sulle misure indicative effettuate. La durata della campagna è ovviamente troppo breve per essere rappresentativa dell'intero anno, tuttavia è stata condotta nel periodo invernale, che è quello mediamente più critico sotto il profilo delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera e in corrispondenza di condizioni meteo piuttosto stabili. Tale circostanza, unita alla assenza di significative fonti di emissione nell'area circostante, consente di considerare ragionevolmente buona la qualità dell'aria.

Le ricadute più significative evidenziate dal modello per la fase di esercizio riguardano le aree interne dell'aeroporto. I livelli di inquinanti nelle aree interne non possono, in ogni caso, essere considerati rappresentativi dell'esposizione della popolazione in quanto direttamente influenzati dalle sorgenti di emissione, le ricadute nelle aree esterne all'aeroporto non risultano tali da variare significativamente gli attuali livelli di concentrazione di inquinanti;

l'ambiente idrico:

- gli interventi in oggetto non prevedono opere di deviazione o attraversamento di corsi d'acqua o canali irrigui. In sostituzione delle attuali "trappole anticherosene", il progetto prevede un sistema di trattamento delle acque di prima pioggia ed un sistema di filtraggio, localizzati in corrispondenza del lato Nord dell'attuale piazzale di sosta aeromobili. Le acque raccolte dal nuovo sistema di drenaggio, acque di piazzale, verranno recapitate all'impianto di trattamento e successivamente alle vasche di laminazione prima dello scarico finale nell'esistente bacino di raccolta;

idrogeologia:

- l'area oggetto di studio è caratterizzata da una elevata vulnerabilità dell'acquifero, essendo situata in una zona a permeabilità variabile sia in senso verticale che laterale, complessivamente tendente a un grado medio-alto, con livelli di falda che durante il periodo di massima risalita possono raggiungere livelli compresi tra i $-3,50$ mt e i $-4,00$ m da piano campagna;
- lo studio che evidenzia le interferenze sono legate alle attività di realizzazione delle fondazioni per la costruzione del nuovo edificio mezzi rampa, in quanto la profondità dei pali di lunghezza superiore ai 5 metri lineari va ad interferire con i livelli acquiferi che si trovano ad un massimo di 4.00 metri dal piano campagna, ma lo stesso studio indica l'impermeabilizzazione dei fondi di scavo quale mitigazione della protezione delle acque sotterranee e del sottosuolo da fenomeni di inquinamento;
- non si rilevano interferenze con le acque sotterranee in relazione alla costruzione del nuovo deposito carburanti costituito da due serbatoi verticali fuori terra in lamiera di acciaio al carbonio



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

saldate, da 500 mc cadauno, dotati di strumentazione a corredo, dispositivi di sicurezza e bacino di contenimento in cls, in caso di sversamento di carburante. La struttura del bacino di contenimento dei due serbatoi è stata concepita in maniera tale che, anche in caso di sversamento accidentale di carburante, questo venga trattenuto ermeticamente all'interno dello stesso senza possibilità di percolazioni nel sottosuolo. Le acque oleose provenienti sia dai piazzali di carico del deposito carburanti sia da quelli dei serbatoi di drenaggio e di gasolio, vengono convogliate in una vasca di raccolta a valle della quale è installato un impianto di trattamento a carboni attivi che aspira il liquido contenuto nella vasca e dopo il trattamento lo convoglia nella rete delle fognature bianche. Pertanto non si riscontrano interferenze con la componente suolo e sottosuolo anche nei confronti dell'ambiente idrico sotterraneo;

gli aspetti vegetazionale:

- in relazione alle caratteristiche bioclimatiche, l'area risulta appartenere alla regione xeroterica (sottoregione termomediterranea) del clima mediterraneo, cui corrisponde una vegetazione potenziale costituita dalla macchia sempreverde termofila con dominanza di olivastro e carrubo che, allo stato attuale, risulta però non esistere più. Tale vegetazione è stata, nel corso dei secoli, sostituita dalle coltivazioni che, insieme al pascolo indiscriminato ed al taglio raso, hanno contribuito alla completa eliminazione delle formazioni forestali;
- il settore costiero compreso tra Marsala e Trapani risulta, prevalentemente antropizzato. Segno caratterizzante di tale fenomeno è lo sfruttamento di questa porzione di terra, bagnata da acque basse e caratterizzata da temperature spesso elevate, che ha portato alla creazione del sistema di saline;
- le saline, oltre che rappresentare un'importante testimonianza storica, economica e culturale delle attività dei luoghi, costituiscono degli ecosistemi complessi, ricchi di vita, soprattutto quando la produzione industriale è abbandonata e la salina è lasciata a spontanei processi di rinaturalizzazione;
- per il rilevante valore naturalistico delle saline, che in molti casi si trovano all'interno di siti Natura 2000 o aree tutelate nell'ambito di parchi nazionali, regionali o riserve naturali, esse sono considerate zone umide di interesse europeo, in quanto sono utilizzate come strategici siti di svernamento o di sosta durante le migrazioni dal nord Europa verso l'Africa da centinaia di specie ornitiche quali piovanelli, gambecchi, corrieri, limicoli di ogni genere, oltre ad aironi, oche e anatre. Altre specie di uccelli come l'avocetta (*Recurvirostra avosetta*), la volpoca (*Tadorna tadorna*) o il gabbiano roseo (*Larus genei*), anch'esse adatte agli ambienti salmastri, utilizzano queste zone per l'alimentazione e la riproduzione;
- le analisi svolte hanno evidenziato come le formazioni vegetali presenti sul territorio interessato più direttamente dagli interventi siano, oltre che ridotte e limitate a piccoli nuclei adiacenti al sedime aeroportuale, anche di scarso pregio naturalistico;
- l'area in cui si prevede la realizzazione del piazzale di sosta aeromobili è attualmente caratterizzata da incolti, di bassa qualità ambientale, per cui non si rileva alcuna interferenza;
- in considerazione della previsione, lungo la viabilità di accesso all'aeroporto e negli spazi interni al sedime, della predisposizione di opere a verde a funzione di arredo, lo studio indica la realizzazione di prato cespugliato, ossia un manto erboso, unito alla messa a dimora di essenze

vegetali a portamento arbustivo di dimensioni modeste, tali da garantire una buona visibilità in corrispondenza degli svincoli;

- non si evidenzia alterazione né sottrazione di habitat faunistici di tipo naturale, bensì di ambiti già compromessi in termini di naturalità (incolti) e comunque esterni e lontani dai siti di pregio. Le formazioni vegetali distribuite sul territorio ed i popolamenti animali ad esse associati risultano poco sensibili alle variazioni dei parametri ambientali indotte dall'incremento del traffico aereo, in quanto sono specie adattate alle perturbazioni legate alle attività antropiche (calpestio, incendio, rumore, disturbi);
- non si rilevano interferenze per l'ornitofauna in relazione all'incremento delle attività di volo, in quanto gli aeromobili non rappresentano agli occhi degli animali un predatore pericoloso, che possa minacciare la loro incolumità o intralciare il regolare svolgimento delle loro attività;

aree protette o siti di interesse comunitario:

- si segnalano nel settore settentrionale rispetto all'aeroporto di Trapani - Birgi la Riserva Naturale orientata Saline di Trapani e Paceco e il SIC e ZPS Saline di Trapani (ITA010007). La Riserva delle Saline di Trapani e Paceco, istituita con decreto dell'Assessore Regionale Territorio e Ambiente n. 257 dell'11 maggio 1995 e affidata in gestione all'Associazione Italiana per il WWF, si estende su quasi mille ettari, suddivisi in zona A di Riserva (707 ha) e zona B di Pre-Riserva (278,75 ha);
- nel settore meridionale rispetto all'aeroporto di Trapani - Birgi si segnalano la Riserva Naturale orientata Isole dello Stagnone di Marsala SIC e ZPS Saline di Marsala (ITA010021); SIC e ZPS Isole dello Stagnone di Marsala (ITA010001) e SIC Fondali dell'Isola dello Stagnone di Marsala (ITA010026);
- la Riserva è stata istituita con D.A. n. 215 del 04.07.1984 e affidata in gestione alla provincia di Trapani al fine di conservare l'ambiente salmastro, caratterizzato dalla vegetazione alofila e da un consistente popolamento avifaunistico. La Riserva è suddivisa in zona A, comprendente le isole dello Stagnone (Santa Maria, San Pantaleo ed Isola Grande, la zona lagunare compresa tra l'isola Grande e la linea di costa) e la zona B, che include il sistema di saline costiere, tra cui le saline di San Teodoro, le più vicine all'aeroporto di Trapani - Birgi, e parte delle aree agricole che insistono sulla linea di costa;
- in relazione alla tipologia di interventi previsti ed alla loro localizzazione all'interno del sedime aeroportuale, non si rileva alcun tipo di interferenza diretta rispetto agli habitat di interesse comunitario segnalati nei SIC;
- per la stima dell'incidenza rispetto alle specie faunistiche è stata utilizzata una matrice di analisi in cui sono state valutate le interferenze di tipo diretto, quali il rischio di collisione con gli aeromobili, la sottrazione di risorse (acqua, spazi, cibo, riparo), e indiretto, quali il disturbo connesso al rumore, alle vibrazioni;
- a seguito della caratterizzazione dei due siti SIC, lo studio di incidenza ha evidenziato l'assenza di interferenze dirette indotte dalle azioni di progetto rispetto agli habitat e alle specie oggetto di tutela, in quanto il progetto in esame non determina alcuna occupazione di suolo, né sottrazione di risorse specifiche di tali habitat, quali acqua, cibo ecc;



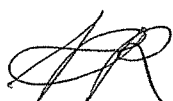
*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- rispetto agli interventi air side connessi all'incremento dei voli, attraverso una matrice delle interferenze, sono stati presi in considerazione gli habitat di frequentazione dei volatili, le risorse utilizzate, il disturbo connesso alle attività aeroportuali e all'incremento dei voli, con particolare riguardo al rischio del birdstrike. I risultati hanno messo in evidenza come tutte le specie ornitiche, oggetto di tutela, frequentano per la ricerca di cibo, riparo e siti di riproduzione, habitat specifici delle zone umide costiere, quali le lagune, le aree palustri con fitti canneti, oltre alle saline stesse. La specificità di tali ambienti porta a ritenere che le specie ornitiche di interesse comunitario non siano quindi frequentatrici della zona aeroportuale, in quanto difficilmente disposte ad allontanarsi dai luoghi idonei alla sopravvivenza e a spingersi verso altri, che non posseggono le risorse adeguate. Per quanto riguarda il disturbo, l'incremento dei voli è da considerarsi esiguo in termini assoluti, per cui non si avranno ripercussioni sui popolamenti delle saline, le specie non si configurano, pertanto, come potenziali specie bersaglio a rischio di collisione con aeromobili, come confermato dalla casistica degli episodi trasmessa dall'Aeronautica Militare dell'Aeroporto di Trapani, relativa agli ultimi tre anni;

il rumore:

- il contesto entro cui è inserito il sedime dell'aeroporto, costituito da territorio prevalentemente agricolo, i cui caratteri identitari sono distinguibili nel paesaggio delle saline. La presenza di tessuti urbani è riferibile ai centri residenziali a carattere stagionale e a vocazione turistico-ricreativa, quali quelli di Lido di Marausa, e agli abitati di Birgi Novo e Birgi Vecchio a sud ovest, Locogrande, a nord-est, prevalentemente legati alle attività agricole.
- è stata eseguita una campagna fonometrica di caratterizzazione del territorio escludendo problematiche connesse alle movimentazioni dei voli e si è evidenziato che non si presentano situazioni critiche;
- lo studio acustico è stato impostato in relazione all'incremento di traffico aereo, da 8 cicli di volo (intesi come decollo/atterraggio) a 24 di volo giornalieri e che è stato utilizzato il software di modellazione acustica Integrated Noise Model specifico per l'ambito aeroportuale, per definire, rispetto ai due scenari di traffico aeronautico (attuale ed al 2015), l'impatto acustico prodotto sul territorio circostante l'aeroporto. E' stato, inoltre, caratterizzato il clima acustico indotto dal traffico veicolare nell'intorno aeroportuale, attraverso l'utilizzo del software previsionale MITHRA;
- la valutazione dell'impatto acustico aeroportuale presente e futuro è stata condotta su una area che comprende il sedime aeroportuale ed il territorio circostante, incentrata sull'aeroporto e che si estende per circa 24 x 24 chilometri quadrati;
- allo stato attuale, con riferimento al solo traffico civile, lo studio riporta che sia la curva isofonica rappresentativa del livello LVA (Livello di valutazione del rumore aeroportuale) pari a 65 dBA che implica limitazioni d'uso del territorio sia anche quella dell'LVA pari a 60 dBA sono interamente all'interno del sedime aeroportuale. Sempre nel sedime è anche l'isofonica LAeq pari a 55 dBA;
- allo stato attuale le simulazioni eseguite non mettono in evidenza situazioni critiche, anche per lo stato di progetto, con riferimento al solo traffico civile incrementato secondo le previsioni considerate, lo studio riporta che le curve isofoniche rappresentativa dei livelli LVA pari a 60

- dBA e 65 dBA sono interamente all'interno del sedime aeroportuale. Per quanto riguarda l'impegno del territorio da parte dell'isofonica LAeq pari a 60 dBA si segnala che la stessa risulta leggermente oltre il perimetro dell'area dell'aeroporto ma non include aree con residenze;
- le simulazioni eseguite quindi per lo scenario di progetto non mettono in evidenza situazioni critiche e che pur in assenza dei risultati della Commissione ex art. 5 del DM.31.10.97 si ritiene che, limitatamente al traffico di 24 cicli di volo giornalieri stimati come orizzonte di massimo utilizzo dell'aeroporto, non vi sia da prevedere impatto derivato dal rumore aeronautico civile visto che all'esterno dell'intorno aeroportuale, i livelli di LVA risultano sempre inferiori al livello di 60-65 dBA;
 - in riferimento al Decreto legislativo 17.1.05 n. 13 relativo all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari, per l'aeroporto di Trapani – Birgi non sono definiti i limiti acustici come individuati in attuazione dell'art. 3 comma 1 lettera m numero 3 della L. 447 del 26.10.95 e dell'art. 6 comma 2 e art. 7 del DM 31.10.97 ove sono determinate le attività consentite;
 - in base ai risultati delle simulazioni sia allo stato attuale che in quello futuro le isofoniche "limite" riferite al traffico civile sono all'interno del sedime aeroportuale e quindi non si presentano interferenze non essendo da prevedersi limitazioni d'uso dell'intorno aeroportuale né motivi ostativi all'esercizio attuale e futuro dell'aeroporto nei limiti indicati dal progetto (24 cicli giornalieri di voli). Detta valutazione deve essere soggetta a controlli e monitoraggi;
 - sono stati eseguiti altresì approfondimenti per individuare l'incidenza che l'insieme di tutte le operazioni presenti nel sedime aeroportuale (civili e militari) possono avere sui ricettori presenti all'intorno e secondo le informazioni raccolte non risultano disponibili le tracce radar, dei voli civili, in quanto il traffico aereo dell'aeroporto è gestito dall'Aviazione Militare, dalla quale dipende direttamente anche la torre di controllo e la sorveglianza radar.
- Non sono quindi state confrontate le reali rotte di atterraggio e decollo degli aeromobili con quelle utilizzate nel modello previsionale adottato: tali rotte sono descritte negli ECHO REPORT, e risultano coincidenti con quelle previste nella documentazione ufficiale AIP ITALIA – ENAV, salvo l'applicazione della dispersione standard adottata da INM 6.1 (riferita a dati medi ICAO). I movimenti (decolli o atterraggi, sia per la definizione dello stato attuale, che futuro, sia militari che civili) sono stati suddivisi al 70% sulla rotta "verso il mare" (STAR31 – SID13) ed al 30% sulla rotta "verso terra" (STAR13 – SID31);
- il contenuto numero di movimenti e, soprattutto, la distanza dei centri abitati dal sedime aeroportuale, hanno portato a ritenere che le operazioni a terra di qualsiasi tipo non possano contribuire in modo significativo ai livelli sonori stimati in situazione attuale e/o futura. Infatti, il più vicino insediamento abitativo si trova a circa 1.300 m dal sedime aeroportuale, e quindi il proponente ritiene che operazioni a terra (taxing, utilizzo bretelle, attività piazzale) non possono in alcun caso determinare livelli sonori avvertibili a tali distanze.
- In ogni caso, nel materiale presentato è stata rivista la modellazione dell'impatto acustico allo stato attuale tenendo conto, nei modi e termini previsti dal software previsionale INM 6.1 utilizzato nel caso specifico, dei rullaggi sulle bretelle e taxiways, ottenendo sostanzialmente la





*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

medesima impronta già ottenuta in precedenza per quanto riguarda l'esterno del sedime aeroportuale e la popolazione interessata;

- non sono riportati dati del traffico militare in quanto, il Comando Militare competente (37° Stormo) non ha reso noto le movimentazioni afferenti al traffico militare;
- allo scopo di verificare i risultati ottenuti con la modellazione acustica allo stato attuale (traffico civile e militare) è stata condotta una ulteriore campagna di monitoraggio nelle date 12-13-14-15 dicembre 2006. Il punto di monitoraggio prescelto insiste sulla parte di territorio compresa tra l'aeroporto ed il mare maggiormente interessata dai sorvoli, sia in fase di atterraggio che di decollo, e risente del contributo acustico di attività di terra e della fase iniziale di spinta e di corsa per decollo nel caso di utilizzo della pista 13R. Successivamente, gli eventi registrati sono stati confrontati con l'operativo voli, per l'identificazione degli eventi aeronautici civili. I restanti eventi, che teoricamente possono essere sia eventi aeronautici legati a sorvoli o movimento a terra degli aeromobili militari sia eventi non aeronautici, a titolo cautelativo sono tutti stati catalogati come eventi aeronautici di tipo militare. Sono stati così individuati gli eventi di tipo aeronautico civile afferenti alle operazioni di arrivo e partenza; per tutti gli altri eventi registrati ma non riscontrati sull'operativo voli, che potrebbero quindi essere movimenti militari o anche eventi non aeronautici con andamento simile a quello aeronautico è stata considerata la tipologia di ENR (evento non riconosciuto), salvo i casi in cui il SEL registrato sia risultato più elevato di 100 dB(A), per cui è stato stimato che sia stato determinato da un sorvolo (traffico militare) definito evento probabilmente militare (PEM);
- relativamente alle giornate del 12, 13 e 14 dicembre 2006, è stato calcolato il parametro Lva (periodo diurno) nelle seguenti ipotesi: 1. solo eventi riconosciuti (traffico civile), 2. tutti gli eventi registrati (traffico civile, militare PEM ed altri eventi, non aeronautici, ENR), 3. tutti gli eventi registrati di probabile natura aeronautica (militare PEM);
- i risultati della campagna di monitoraggio del rumore aeronautico mettono in evidenza che:
 - i livelli sonori risultano molto più elevati in relazione al traffico militare rispetto a quello civile;
 - la modellazione relativa al traffico civile allo stato attuale aveva portato ad ipotizzare un livello sonoro sul territorio nel punto di misura di circa 60 dB(A) in termini di Lva. Questo è confermato dai rilievi effettuati;
 - nel medesimo punto con riferimento al traffico complessivo (quindi anche militare) il livello sonoro misurato (Lva) è prossimo ai 75 dB(A);
- in corrispondenza della isofonica corrispondente a Lva pari a 60 dB(A) non sono presenti ricettori e che gli stessi (case sparse) sono si trovano oltre i 1000 m dal confine del sedime aeroportuale;
- allo scopo di valutare il numero di persone esposto a rumore di origine aeroportuale, sono stati identificati i centri abitati presenti nei pressi dell'aeroporto, ed i relativi dati di censimento sono stati ricavati da specifiche richieste eseguite ai Comuni territorialmente competenti (Trapani e Marsala). In totale i centri considerati contano 924 abitanti in per quelli nel Comune di Marsala e 1167 abitanti per quelli nel Comune di Trapani. In mancanza di informazioni di maggiore dettaglio la popolazione residente è stata considerata equamente distribuita sulla superficie

- edificata del territorio di interesse (Birgi novo, Birgi Vecchio, Lido Marausa, Locogrande). L'asserzione è confortata dall'osservazione in loco, che evidenzia in ciascuno dei centri considerati un tessuto urbanistico molto omogeneo, caratterizzato da netta dominanza di fabbricati a bassa elevazione (1 – 2 piani fuori terra). Con riferimento alle modellazioni eseguite, si ribadisce che in tutti gli scenari esaminati i centri abitati circostanti l'aeroporto si collocano all'esterno della curva di isolivello LVA = 60 dB(A);
- lo studio delle integrazioni riporta anche un'analisi delle isofoniche fino alla isofonica di LAeq = 45 dB(A); allo stato attuale l'unico abitato interessato da dette curve è quello di Lido Marausa che nella porzione a sud - sud-ovest interessa circa 25 abitanti;
 - lo studio riporta, inoltre, delle elaborazioni eseguite considerando un traffico militare ipotizzato (in assenza di dati ufficiali) di 4 movimenti (atterraggio-decollo). In tal caso è evidenziata l'assenza di ricettori all'interno della isofonica di LVA = 60 dB(A) e la presenza di 100 abitanti nella fascia con LAeq compreso tra 50-55 dB(A);
 - sono state eseguite le attività richieste come integrazioni, a meno del confronto con le informazioni che dovevano derivare dalle istituzioni militari (verifica delle tracce radar e movimentazioni a carattere militare). Sono stati eseguiti dei monitoraggi specifici che pur se limitati nel tempo forniscono informazioni per comprendere il rapporto tra il rumore derivato dalle attività civili e quelle che gli autori presumono siano militari. In particolare in corrispondenza della curva teorica (da modello) del traffico civile, allo stato attuale, di LVA pari a 60 dB(A) si rileva un valore LVA dovuto al traffico civile pari a circa 59 dB(A) e quello dovuto al traffico militare pari a circa 75 dB(A). Sommando energeticamente i due contributi si nota che il traffico civile incide per meno di 0,1 dB(A) sul rumore totale; in conclusione l'incidenza del traffico civile è praticamente nulla rispetto al militare; l'intero territorio interessato dalle isofoniche simulate dal proponente tenendo conto di tutte le operazioni (civili e militari) è privo di abitazioni per le isofoniche superiori a Lva di 65 dB(A); le elaborazioni eseguite in merito al rumore prodotto dal traffico militare hanno tenuto conto di un'ipotesi di una movimentazione giornaliera di 4 operazioni;
 - per quanto riguarda la valutazione degli impatti acustici derivanti dall'incremento del traffico di origine aeroportuale sul traffico veicolare di base, è stata preliminarmente condotta una indagine fonometrica ante operam, eseguita attraverso l'installazione di 3 punti di misura secondo la tipologia MAOG, al fine di definire il clima acustico presente nell'area in esame. Lo studio di impatto ambientale evidenzia come il traffico stradale presente nell'intorno aeroportuale, pur considerato globalmente come somma del traffico di base più quello indotto dall'attività aeroportuale, non produce impatti significativi sui ricettori circostanti. I risultati delle simulazioni, infatti, volte alla individuazione delle interferenze indotte sui ricettori dal traffico veicolare di origine aeroportuale, per lo scenario futuro (2015), hanno evidenziato come i livelli indotti nei ricettori circostanti gli assi viari di adduzione all'area aeroportuale siano di entità trascurabile per effetto della notevole distanza degli stessi dall'infrastruttura stradale considerata. In particolare i valori nei ricettori residenziali (civili) più vicini raggiungono livelli pari a 48 dB(A) e 44 dB(A) rispettivamente per la SP 21 e la A 29;





*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATA la nota n. 25124 della Regione Siciliana del 05 aprile 2006, pervenuta il 07 aprile 2006, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di seguito riportate:

si ritiene che il progetto "Interventi di riqualifica dell'Aeroporto di Trapani – Birgi" possa riuscire a soddisfare le finalità per le quali è stato studiato, cioè adeguare la struttura ricettiva esistente ai nuovi flussi di traffico e pertanto appare, ad avviso di questo Ufficio, meritevole di un positivo giudizio di compatibilità ambientale;

preso preliminarmente atto che in sede di progetto non sono state proposte particolari misure di mitigazione in quanto ritenute non necessarie, si ritiene, tuttavia, opportuno esplicitare proposta di raccomandazioni, tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame, che, ove condivise, potranno essere inserite nell'atto conclusivo del giudizio di compatibilità ambientale;

per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate od, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;

la coltre vegetale superficiale dovrebbe, invece, essere separata dal restante materiale di scavo per un suo successivo riutilizzo nelle aree a verde da costituire;

per la dismissione dell'area carburanti si ritiene che vadano prese tutte le possibili precauzioni per evitare fenomeni di inquinamento della falda superficiale o dei recapiti superficiali con sostanze inquinanti;

si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, nonché l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;

appare altresì opportuno raccomandare che una rete di drenaggio venga immediatamente realizzata a servizio delle opere esistenti, con idonee sezioni in rapporto agli attuali tipi di precipitazioni meteorologiche, e nel corso dell'attuazione del piano di sviluppo per le altre opere;

le acque meteoriche dovranno essere trattate dall'impianto di depurazione secondo le tabelle di cui al D.Lgs 152/99;

si auspica, altresì, che, nell'ambito dei criteri dello sviluppo sostenibile, i reflui depurati, non reimmessi in falda possano essere riutilizzati nell'ambito della struttura aeroportuale per usi irrigui o non potabili;

sembra inoltre opportuno, anche in relazione ai possibili casi di allagamento che potrebbero interessare le aree circostanti, richiedere una periodica pulizia straordinaria dei canali perimetrali

e, a titolo compensativo, la pulizia straordinaria del loro recapito superficiale fino alla foce o un eventuale sbocco in un corso d'acqua maggiore;

si suggerisce, anche, per le opere di mitigazione che costituiscono l'interfaccia tra l'aeroporto e la città, di aumentare le aree destinate a verde, ed in particolare quelle alberate, anche a discapito della superficie destinata ai futuri edifici, con l'obiettivo sia di costituire un parco urbano di pur modeste dimensioni, sia per realizzare uno schermo naturale con l'intento di ottenere un migliore effetto mitigativo sia del rumore aeroportuale verso le aree abitate, sia dell'aumentato inquinamento atmosferico provocato dalla maggiore attività aeroportuale e dall'accresciuto traffico automobilistico che vi affluirà;

poiché il rumore rappresenta motivo di turbativa, sia pure di media entità, della qualità ambientale, sembra opportuno raccomandare che venga effettuata una campagna di monitoraggio del rumore di ampia durata sul territorio circostante che confermi le ipotesi avanzate nel SIA, sia per quanto riguarda il rumore aeroportuale sia per i sorvoli a bassa quota, al fine di poter attuare eventuali interventi correttivi dei livelli di rumore percepiti nell'ambiente aeroportuale ed in quello circostante;

a tal proposito, si suggerisce di adottare pienamente la Direttiva 2002/30/CE sia per ridurre ulteriormente il rumore immesso nell'ambiente in ambito aeroportuale, sia per presentare una minore impronta acustica dei velivoli, in fase di decollo ed atterraggio;

si raccomanda, altresì, l'attivazione di un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico che tenga sotto controllo l'emissione di inquinanti dovuti sia al traffico aereo ed aeroportuale sia al traffico veicolare che circherà sulla viabilità circostante l'aeroporto tale da fornire un adeguato numero di dati ed adottare adeguate misure di contenimento;

si ritiene, infine, di dovere raccomandare che gli edifici aeroportuali vengano progettati e costruiti utilizzando criteri di sviluppo sostenibile con particolare attenzione per il risparmio energetico, utilizzando materiali e tecniche costruttive che permettano una riduzione dei consumi energetici, in particolar modo per i servizi di climatizzazione e riscaldamento ambientale, impiegando, ove possibile, energia proveniente da fonti rinnovabili;

gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG/BAT/S02/18716 del 13 ottobre 2006, pervenuto in data 20 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

“VISTO l'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;

VISTO il D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni;

VISTO IL D.P.C.M. 27 dicembre 1988;

VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006;

VISTO l'art. 8, comma 2, lett. o) del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 24 settembre 2004 recante "Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 271 del 18 novembre 2004 ed in particolare l'Allegato 3;

VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 17 febbraio 2006 "Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante : < Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali >" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 92 del 20 aprile 2006;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del Direttore Generale per i beni architettonici e paesaggistici;

VISTO il decreto 3 luglio 2006, del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, di nomina ad interim del Capo Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, con decorrenza 1 luglio 2006;

CONSIDERATA l'istanza del 28.12.2005, prot. n. 1208-05, pervenuta alla Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici in data 29.12.2005, ed acquisita agli atti con prot. n. BAP S02 34.19.04/76 del 2.1.2006, con la quale la società AIRgest - Società di gestione Aeroporto civile di Trapani ha richiesto, trasmettendo copia degli elaborati progettuali e della documentazione prescritta dall'art. 2 del D.P.C.M. 27.12.1988, la valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, del progetto dei lavori di cui all'oggetto;

CONSIDERATO che le pubblicazioni a mezzo stampa dell'avviso di richiesta di pronuncia di compatibilità d'impatto ambientale, ai sensi del D.P.C.M. n. 377 del 10.8.1988, sono risultate effettuate in data 27.12.2005 sui quotidiani "Italia oggi" e "Repubblica - ed. Sicilia";

CONSIDERATO che la procedura di valutazione è stata quindi avviata con nota del 2.2.2006, prot. BAP S02 34.19.04/2283, con contestuale richiesta di formulazione dei pareri di competenza agli Uffici regionali ;

TENUTO CONTO che gli interventi di progetto consistono, così come dichiarato nello studio d'impatto ambientale, "essenzialmente, in una ristrutturazione architettonico - funzionale dell'attuale aerostazione finalizzata a garantire un adeguato livello di servizio e di sicurezza per il passeggero, secondo le linee guida di cui al piano di sviluppo redatto dalla società AIRgest "(cfr. p.to 4 della relazione al quale si rimanda nel dettaglio);

CONSIDERATO che l'Assessorato Territorio ed Ambiente – Dipartimento Territorio ed Ambiente - Servizio VIA della Regione Sicilia con nota del 5.4.2006, prot. n. 25124, acquisita agli atti della Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici al prot. n. 10226 del 31.5.2006, dopo aver relazionato sugli aspetti precipui e specifici dello studio d'impatto, sulla scorta dei quali ha valutato che "Il progetto interventi di riqualifica dell'aeroporto Trapani-Birgi" possa riuscire a soddisfare le finalità per le quali è stato studiato, ha comunicato di ritenere il progetto meritevole di un positivo giudizio di compatibilità ambientale nel rispetto delle seguenti raccomandazioni tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame: "Per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previa analisi, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate od, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive. La coltre vegetale superficiale dovrebbe, invece, essere separata dal restante materiale di scavo per un suo successivo riutilizzo nelle aree a verde da costituire. Per la dismissione dell'area carburanti si ritiene che vadano prese tutte le possibili precauzioni per evitare fenomeni di inquinamento della falda superficiale o dei recapiti superficiali con sostanze inquinanti. Si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo per l'adeguamento in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, nonché l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa. Appare altresì opportuno raccomandare che una rete di drenaggio venga immediatamente realizzata a servizio delle opere esistenti, con idonee sezioni in rapporto agli attuali tipi di precipitazioni meteorologiche, e nel corso dell'attuazione del piano di sviluppo per le altre opere. Le acque meteoriche dovranno essere trattate dall'impianto di depurazione secondo le tabelle di cui al D.Lgs 152/99. Si auspica, altresì, che, nell'ambito dei criteri dello sviluppo sostenibile, i reflui depurati, non reimmessi in falda possano essere riutilizzati nell'ambito della struttura aeroportuale per usi irrigui o non potabili. Sembra inoltre opportuno, anche in relazione ai possibili casi di allagamento che potrebbero interessare le aree circostanti, richiedere una periodica pulizia straordinaria dei canali perimetrali e, a titolo compensativo, la pulizia straordinaria del loro recapito superficiale fino alla foce o un eventuale sbocco in un corso d'acqua maggiore. Si suggerisce, anche, per le opere di mitigazione che costituiscono l'interfaccia tra l'aeroporto e la città, di aumentare le aree destinate a verde, ed in particolare quelle alberate, anche a discapito della superficie destinata ai futuri edifici, con l'obiettivo sia di costituire un parco urbano di pur modeste dimensioni, sia per realizzare uno schermo naturale con l'intento di ottenere un migliore effetto mitigativo sia del rumore aeroportuale verso le aree abitate, sia dell'aumentato inquinamento atmosferico provocato dalla maggiore attività aeroportuale e dall'accresciuto traffico automobilistico che vi affluirà. Poiché il rumore rappresenta motivo di turbati va, sia pure di media entità, della qualità ambientale, sembra opportuno raccomandare che venga effettuata una campagna di monitoraggio del rumore di ampia durata sul territorio circostante che confermi le ipotesi avanzate nel SIA, sia per quanto riguarda il rumore



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

aeroportuale sia per i sorvoli a bassa quota, al fine di poter attuare eventuali interventi correttivi dei livelli di rumore percepiti nell'ambiente aeroportuale ed in quello circostante. A tal proposito, si suggerisce di adottare pienamente la Direttiva 2002/30/CE sia per ridurre ulteriormente il rumore immesso nell'ambiente in ambito aeroportuale, sia per presentare una minore impronta acustica dei velivoli, in fase di decollo ed atterraggio. Si raccomanda, altresì, l'attivazione di un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico che tenga sotto controllo l'emissione di inquinanti dovuti sia al traffico aereo ed aeroportuale sia al traffico veicolare che circolerà sulla viabilità circostante l'aeroporto tale da fornire un adeguato numero di dati ed adottare adeguate misure di contenimento. Si ritiene, infine, di dovere raccomandare che gli edifici aeroportuali vengano progettati e costruiti utilizzando criteri di sviluppo sostenibile con particolare attenzione per il risparmio energetico, utilizzando materiali e tecniche costruttive che permettano una riduzione dei consumi energetici, in particolar modo per i servizi di climatizzazione e riscaldamento ambientale, impiegando, ove possibile, energia proveniente da fonti rinnovabili. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819";

CONSIDERATO che con nota del 29.9.2006, prot. n. 4628, acquisita agli atti di della Direzione Generale sopra menzionata al prot. n. 18248 del 6.10.2006, l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della Pubblica istruzione della Regione Sicilia - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Trapani ha trasmesso copia del parere favorevole rilasciato sul progetto in questione con provvedimento prot. n. 2482 del 13.7.2006, del seguente tenore " Visto l'art. 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, approvato con Decreto Legislativo 22/01/2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni; Questa Soprintendenza, limitatamente agli interventi in zona sottoposta a vincolo paesistico e alle proprie competenze, fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistico-edilizia, in esito alla nota sopra distinta, esprime parere favorevole per l'accluso progetto, ai sensi dell'art. 146 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. Tale progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici allegati. Ogni eventuale variante dovrà essere preventivamente approvata dalla Soprintendenza, per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori dall'art. 167 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio...." attribuendo alla società proponente - AIRgest - l'obbligo della comunicazione d'inizio lavori allo stesso Ufficio regionale;

PREMESSO quanto sopra riportato;

TENUTO CONTO dei pareri formulati dai competenti Uffici della Regione Siciliana in ordine all'intervento in questione, come depositati in atti e sopra riportati;

VISTI gli elaborati progettuali trasmessi e il relativo studio di impatto ambientale;

PRESO ATTO della situazione vincolistica, come verificata nei pareri dagli Uffici regionali sopra citati e riportata nelle tavole progettuali in atti;

CONSIDERATO che in ragione di quanto sopra la Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici ha espresso il parere istruttorio di cui alla nota prot. n. DG-BAP/18249 del 6.10.2006;

QUESTO MINISTERO a conclusione dell'istruttoria di che trattasi esprime **parere favorevole** all'istanza di valutazione d'impatto ambientale relativa all'**Intervento di riqualifica dell'aeroporto**

di Trapani-Birgi presentata dalla società AIRgest – Società di gestione Aeroporto civile di Trapani con istanza del 28.12.2005, prot. n. 1208-05, pervenuta alla Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici in data 29.12.2005, ed acquisita agli atti con prot. n. BAP S02 34.19.04/76 del 2.1.2006, **nell'assoluto rispetto delle seguenti prescrizioni:**

- A) che venga rispettata la partitura strutturale e architettonico - formale dei moduli costituenti gli attuali prospetti della aerostazione, dei quali deve essere mantenuta la maglia orizzontale e verticale. Della stessa maglia devono essere quindi conservate le dimensioni e i materiali e su di essa deve essere esclusa l'utilizzazione delle previste proiezioni di immagini in facciata (riportate su alcuni elaborati di progetto);
- B) che, come richiesto dalla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Trapani, il progetto sia realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici allegati allo studio d'impatto, nel rispetto naturalmente della prescrizione di cui alla lettera "A". Ogni eventuale variante ai grafici presentati venga preventivamente sottoposta per l'approvazione alla Soprintendenza. Alla stessa Soprintendenza sia inoltre comunicato l'inizio dei lavori;
- C) che come raccomandato dall'Assessorato Territorio ed Ambiente – Dipartimento Territorio ed Ambiente - Servizio VIA della Regione Sicilia:
- 1) si proceda nella fase di cantiere all'analisi del materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni al fine di poter effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, previo esame, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o al recupero di aree degradate o, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso le discariche autorizzate di cui siano state rese note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive. La coltre vegetale superficiale sia, invece, separata dal restante materiale di scavo per un suo successivo riutilizzo nelle aree a verde da costituire;
 - 2) per la dismissione dell'area carburanti siano prese tutte le possibili precauzioni per evitare fenomeni di inquinamento della falda superficiale o dei recapiti superficiali con sostanze inquinanti;
 - 3) si proceda ad un costante controllo per l'adozione in fase di cantiere delle misure di mitigazione atte a limitare sia l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, sia l'inquinamento acustico e vibrazionale dovuto all'impiego dei mezzi meccanici, programmando ed adeguando le attività di cantiere in modo tale che non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;
 - 4) venga immediatamente realizzata, a servizio delle opere esistenti e nel corso dell'attuazione del piano di sviluppo per le altre opere, una rete di drenaggio con idonee sezioni in rapporto agli attuali tipi di precipitazioni meteorologiche;
 - 5) vengano trattate dall'impianto di depurazione, secondo le tabelle di cui al D.Lgs 152/99, le acque meteoriche;
 - 6) nell'ambito dei criteri dello sviluppo sostenibile vengano riutilizzati nell'ambito della struttura aeroportuale per usi irrigui o non potabili, e non reimmessi in falda, i reflui depurati;
 - 7) venga effettuata, anche in relazione ai possibili casi di allagamento che potrebbero interessare le aree circostanti, una periodica pulizia straordinaria dei canali perimetrali e,



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- a titolo compensativo, venga altresì realizzata la pulizia straordinaria del loro recapito superficiale fino alla foce o fino allo sbocco, se necessario, in un corso d'acqua maggiore;
- 8) nella opere di mitigazione che costituiscono l'interfaccia tra l'aeroporto e la città sia aumentata la superficie delle aree destinate a verde, ed in particolare di quelle alberate, anche a discapito della superficie destinata ai futuri edifici, con l'obiettivo sia di costituire un parco urbano, seppur di modeste dimensioni, sia per realizzare uno schermo naturale finalizzato ad ottenere un migliore effetto mitigativo sia del rumore aeroportuale verso la aree abitate, sia dell'aumentato inquinamento atmosferico provocato dalla maggiore attività aeroportuale e dall'accresciuto traffico automobilistico che vi affluirà;
 - 9) poiché il rumore rappresenta motivo di turbativa, sia pure di media entità, della qualità ambientale venga effettuata una campagna di monitoraggio del rumore di ampia durata sul territorio circostante che confermi le ipotesi avanzate nel SIA, sia per quanto riguarda il rumore aeroportuale sia per il rumore relativo ai sorvoli a bassa quota, e ciò al fine di poter attuare eventuali interventi correttivi dei livelli di rumore percepiti nell'ambiente aeroportuale ed in quello circostante. A tal fine venga adottata pienamente la Direttiva 2002/30/CE, sia per ridurre ulteriormente il rumore immesso nell'ambiente in ambito aeroportuale, sia per presentare una minore impronta acustica dei velivoli in fase di decollo ed atterraggio;
 - 10) venga messo in atto un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico che tenga sotto controllo l'emissione di inquinanti dovuti sia al traffico aereo ed aeroportuale sia al traffico veicolare che circola sulla viabilità circostante l'aeroporto tale da fornire un adeguato numero di dati per adottare successive e adeguate misure di contenimento;
 - 11) vengano progettati e costruiti utilizzando criteri di sviluppo sostenibile gli edifici aeroportuali con particolare attenzione per il risparmio energetico, utilizzando materiali e tecniche costruttive che permettano una riduzione dei consumi energetici, in particolar modo per i servizi di climatizzazione e riscaldamento ambientale, impiegando, ove possibile, energia proveniente da fonti rinnovabili;
 - 12) gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico vengano progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819";
- D) il progetto esecutivo dell'intervento venga trasmesso a questo Ministero per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni sopra dettate alle lett.re A), B), C). Contestualmente alla presentazione a questo Dicastero lo stesso progetto venga inoltrato agli Uffici regionali competenti affinché possano verificare l'adeguamento degli elaborati esaminati in questa fase di V.I.A. alle condizioni dagli stessi dettate per la realizzazione dell'intervento";

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto per gli interventi di riqualificazione dell'Aeroporto di Trapani - Birgi da realizzarsi in Comune di Trapani (TP) presentato dalla Società AIRGEST S.p.A. con sede in Aeroporto Civile Trapani-Birgi 91020 Trapani **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- 1 nelle more del completamento dei lavori e comunque prima della messa in esercizio dell'aeroporto dovrà essere elaborato uno studio di maggior dettaglio sulla consistenza delle specie ornitiche presenti negli habitat tutelati situati all'intorno dell'aeroporto (SIC ITA010021) volto a confermare l'esercizio dell'aeroporto, possa essere causa di disturbo, specialmente per le fasi di nidificazione delle specie presenti trattate nell'analisi di incidenza;
- 2 successivamente al completamento dei lavori dovrà essere monitorata, per almeno due anni, l'evoluzione della consistenza delle specie ornitiche;
- 3 dovrà essere elaborato un progetto del sistema paesaggistico in cui si inserisce l'aeroporto, che deve considerare oltre alle opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde dell'immediato intorno dell'aeroporto; tutti gli interventi dovranno essere concordati dall'AIRGEST con gli enti locali e con gli enti che gestiscono le aree protette. In particolare, a titolo di compensazione anche alla luce delle indicazioni di cui al precedente punto 1, dovrà essere posta particolare attenzione alle aree del SIC (ITA010021) Saline di Marsala con particolare riferimento alle aree non più oggetto di coltivazione nella parte più a nord del sito stesso. Il progetto in questione dovrà essere realizzato contestualmente agli interventi aeroportuali e pertanto la relativa verifica di ottemperanza dovrà essere acquisita prima dell'avvio dei lavori;
- 4 prima dell'avvio dei lavori dovrà essere verificato il risultato in termini di definizione delle curve isofoniche mediante una campagna di rilievi specifici di idonea durata e in periodi significativi dell'intera attività aeroportuale. Si dovrà in particolare accertare, che la curva LVA pari a 65 dBA dovuta a tutte le attività presenti nell'aeroporto non includa edifici residenziali. Detta attività dovrà essere svolta a cura e spese del proponente, controllata dall'ARPA Siciliana. In caso di esito negativo ovvero se si dovesse riscontrare la presenza di edifici con livello, in facciata, superiore a quello indicato si dovrà provvedere alla riduzione del rumore aeroportuale in relazione a quanto previsto dal Dlgs 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2, ovvero alla delocalizzazione dei ricettori stessi. Quest'ultima azione dovrà essere eseguita tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile e della piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni.

Dovrà, pertanto, essere avviato entro 6 mesi dal presente decreto, il sistema di monitoraggio del rumore connesso all'esercizio dell'opera, che comprenda dei punti di rilievo - da concordare con l'Arpa Sicilia in numero non inferiore a tre - in aree esterne al sedime e dove vi sono edifici adibiti a residenza (anche temporanee - residenze estive). Il monitoraggio dovrà avere lo scopo di controllare che il clima acustico complessivo (dovuto a tutte le attività che si svolgono all'interno dell'aeroporto) non implichi su tutti i ricettori presenti (come risulta dal censimento



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

eseguito nello studio di impatto ambientale) valori dell'indice Lva, considerato in facciata, superiore a 65 dB(A). Qualora dai monitoraggi acustici dovesse emergere che i ricettori residenziali fossero interessati da valori di LVA > 65 dBA si dovrà provvedere:

- ad applicare quanto previsto dal Dlgs 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2;
 - a delocalizzare le abitazioni stesse qualora quanto indicato al punto precedente non fosse sufficiente. Ciò tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni;
- 5 dovrà essere concordata con ARPA e realizzata una campagna di monitoraggio annuale attraverso postazione mobile che:
- riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e/o PM2.5), benzene e ozono;
 - interessi almeno due siti nei dintorni dell'aeroporto scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
 - ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X al DM 60/02 e nell'allegato VII al D.lgs. 183/04;
- per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici;
- 6 le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell'aria etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere, degli impianti ivi inclusa l'adozione dei sistemi e delle tecnologie ivi previsti;
- 7 gli edifici aeroportuali dovranno essere progettati e costruiti utilizzando criteri di bioarchitettura con particolare attenzione al risparmio energetico, l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive diverse che permettono una riduzione dei consumi energetici, (ad esempio per i servizi di climatizzazione e riscaldamento) oppure utilizzando, energia proveniente da fonti rinnovabili;
- 8 nei due anni successivi al completamento dei lavori dovranno essere condotte due campagne di monitoraggio annuali (una per ciascun anno). In ogni caso analoghe campagne annuali dovranno essere realizzate, negli anni successivi, fino a quando la Regione Siciliana non avrà completato i seguenti adempimenti, relativamente al territorio del comune di Trapani:
- definizione della zonizzazione prevista dal D.lgs. 351/99, DM 60/02 e D.Lgs. 183/04;
 - realizzazione di una rete di monitoraggio conforme alle disposizioni delle sopraccitate norme;
 - predisposizione di un piano di risanamento, qualora la zona in cui ricade il comune di Trapani sia interessata da superamenti dei valori limite;
- 9 per ogni fase di realizzazione dovrà essere redatto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di approvvigionamento e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e

livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. Il Proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordare con l'ARPA Siciliana dovrà attuare tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dei dispositivi idonei alla tutela dell'ambiente interessato;

- 10** preventivamente all'operazione di smantellamento delle aree ove attualmente si esplicano le operazioni di rifornimento carburanti ovvero dove sono localizzate le autocisterne, secondo modalità da concordare con l'ARPA Siciliana, dovrà essere caratterizzato uno strato significativo della superficie interessata al fine di verificarne l'eventuale stato di inquinamento e dovranno essere definite le modalità di esecuzione dei lavori e degli eventuali smaltimenti;
- 11** il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819;
- 12** il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso come detto anche all'ambiente idrico superficiale (sistema di scarico delle acque dopo trattamento) e all'avifauna e dovrà essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini;
- 13** dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Siciliana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- 14** la prescrizione **4)** dovrà essere ottemperata dall'ARPA Siciliana e l'avvenuta ottemperanza dovrà essere comunicata, con cadenza annuale, alle amministrazioni interessate;
- 15** tutte le altre prescrizioni dovranno essere soggette alla verifica di ottemperanza dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministero per i beni e le attività culturali e dalla Regione Siciliana;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società AIRGEST S.p.A., al Ministero dei Trasporti, al Ministero delle Infrastrutture, all'E.N.A.C. ed alla Regione Siciliana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**