

DIREZIONE GENERALE  
Dipartimento Attività Produttive e Impatto sul  
Territorio  
UOC Valutazione e Pareri - UOS VIA/VAS/VINCA



A:

Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile  
e la Qualità dello Sviluppo  
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale  
PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

e p.c.:

Assessorato del Territorio e dell'Ambiente  
Dipartimento dell'Ambiente  
Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali"  
PEC: dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it

ENAC

PEC: protocollo@pec.enac.gov.it

**OGGETTO: [ID: 5124] Aeroporto "Fontanarossa" di Catania. Aggiornamento Masterplan 2030.  
Procedimento di VIA. Trasmissione documentazione integrativa e nuovo avviso al  
pubblico - Invio osservazioni ARPA Sicilia**

In riferimento alla nota prot. n. 2842 del 12/01/2022 del Ministero della Transizione Ecologica pervenuta via PEC al prot. ARPA Sicilia n. 1251 del 12/01/2022, relativa alla valutazione ambientale del Piano in oggetto, la scrivente Agenzia comunica quanto segue:

- L'aeroporto è attualmente dotato di un terminal passeggeri in esercizio (Fontanarossa) a cui si affiancano un altro terminal in disuso (Morandi) e un ulteriore padiglione (Norma), oltre che di una sola pista di decollo/atterraggio. L'aeroporto è attualmente privo di una vera e propria taxi way e presenta, pertanto, una commistione tra aree di parcheggio aeromobili e aree di transito per ingresso in pista. Il Masterplan in esame prevede un processo di riqualificazione, adattamento e riorganizzazione che consiste in:
  - la realizzazione della una nuova pista di volo pari a 3.000 m. (l'attuale è pari a 2436 m.) per offrire la massima flessibilità in termini di tipologie di aeromobili e destinazioni di lungo raggio e per aumentare il livello di sicurezza. con conseguente ampliamento del sedime aeroportuale verso sud e ovest su terreni in parte agricoli e in parte afferenti all'area ferroviaria Bicocca, la cui linea sarà interrata secondo il progetto già elaborato da RFI, non ricompreso nel Masterplan ma in fase di valutazione, sia per garantire all'aeroporto la possibilità di sviluppo e crescita dei prossimi decenni sia al fine della sicurezza degli utenti del mezzo ferroviario (trovandosi la linea ferroviaria in corrispondenza dei con di atterraggio e decollo dell'aeroporto);
  - conversione della pista esistente in taxiway;




- ristrutturazione ed ampliamento dell'aerostazione esistente;
- riorganizzazione del sistema parcheggi e accessibilità;
- riorganizzazione e pianificazione funzioni ed edifici airside.

Inoltre, sono stati previsti due interventi al fine di implementare le prestazioni ambientali dello stesso Masterplan:

- Intervento 21 - "Polo ambientale", previsto nella zona a nord-est dell'aeroporto;
  - Intervento 32 - "Verde di ambientazione Stazione Aeroporto", per la riqualificazione dell'area incolta a ridosso della fermata Catania Aeroporto Fontanarossa della linea ferroviaria.
- Per assicurare i servizi di emergenza, illuminazione piste, servizio antincendio ecc., in caso di interruzione della fornitura, l'aeroporto è dotato di 10 gruppi elettrogeni.

La gran parte dei rifiuti prodotti sono RSU e sono conferiti al servizio municipale di raccolta dei rifiuti. Nell'aeroporto è praticata la raccolta differenziata (carta, plastica ecc.).

La centrale termica aeroportuale (composta da 4 caldaie, di cui 3 in funzione e 1 di riserva) permette il riscaldamento invernale degli edifici per 8 ore al giorno. I fumi di combustione vengono convogliati all'esterno del locale caldaia mediante collettore e camino di scarico in acciaio, dell'altezza di 25 m dal piano di campagna. Si chiede di specificare se siano previsti interventi sulla tecnologia della centrale termica al fine di ridurre l'impatto emissivo o di valutarne l'opportunità di introduzione nelle azioni previste dal MP.

- L'analisi degli impatti dello Studio di Impatto ambientale è stata effettuata per:
- *Sito*: corrispondente al sedime aeroportuale;
  - *Intorno Aeroportuale*: comprendente la fascia di territorio contermina all'aeroporto, compresa nel raggio di 1-2 km dalla recinzione aeroportuale;
  - *Area Vasta*: comprendente il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili (comuni di Catania e Misterbianco). Gli effetti degli impatti sulle varie componenti sono stati comunque studiati all'interno di aree di diversa estensione in funzione della distanza massima di possibile impatto.

Le componenti ambientali valutate sono state:

- Atmosfera, in un dominio di calcolo di circa 10 km centrato sul sedime aeroportuale;
- Ambiente Idrico, Suolo e Sottosuolo, Salute Pubblica, Rumore, Paesaggio, esteso all'area vasta e all'area di sito;
- Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi, esteso all'area vasta (superficie rettangolare estesa circa 3-4 km oltre il sedime aeroportuale) ed all'area di sito (superficie di espansione direttamente interessata dal progetto);

#### *Atmosfera:*

Per la fase di cantiere, l'impatto maggiore previsto è costituito dalle polveri, soprattutto nel cantiere che sarà allestito per la realizzazione della nuova pista. Per la fase di esercizio, l'impatto maggiore previsto è costituito dal numero più elevato di aeromobili in movimento. Tuttavia, nonostante l'aumento del numero di movimenti aerei, non è previsto un incremento significativo delle emissioni di inquinanti, in considerazione dell'innovazione tecnologica che permetterà in futuro di disporre di motorizzazioni più efficienti degli aeromobili ed un passaggio quasi integrale alla motorizzazione elettrica per i mezzi di supporto a terra. Inoltre, l'incremento del traffico stradale indotto dall'attività dell'aeroporto sarà mitigato dal trasferimento dell'utenza su mezzi di trasporto pubblico grazie al



futuro allacciamento dell'aeroporto con la linea metropolitana e ferrovia e dal progressivo rinnovamento del parco vetture private circolante.

Per le simulazioni è stata utilizzato il software AEDT 2b (*Aviation Environmental Design Tool – Version 2b*). Si sono presi in considerazione gli inquinanti tipicamente emessi da un aeroporto, ovvero: NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, PM10, PM2.5 e CO, confrontandoli con i limiti imposti dal D. Lgs. 155/2010. Si propone di aggiungere il monitoraggio di PST e del PM1.

Si prevede di effettuare il monitoraggio, sia in fase di corso d'opera che post operam, utilizzando la centralina di monitoraggio in continuo della qualità dell'aria esistente che, in fase di apertura del cantiere sarà necessario ricollocare in quanto si trova attualmente nelle aree direttamente interessate dagli interventi. La nuova collocazione della centralina sarà in posizione analoga all'attuale rispetto al nuovo sedime.

È previsto anche il rilevamento degli eventi meteorologici attraverso l'utilizzo di due stazioni meteorologiche collocate in corrispondenza delle centraline P1 e P2 di monitoraggio acustico. Per la descrizione meteo-climatica dell'area di studio sono stati elaborati i risultati derivanti dall'applicazione di modellistica meteorologica per la ricostruzione dei campi di vento e dei parametri meteo effettuata mediante il modello meteorologico prognostico MM5 (5th generation Mesoscale Model) che non utilizza dati meteorologici convenzionali misurati, bensì parametri meteorologici ricavati da analisi condotte mediante modelli globali sviluppati e gestiti da centri meteorologici riconosciuti a livello internazionale.

Per la fase Corso Operam, dovrà essere previsto un campionamento di almeno due settimane per ogni punto di campionamento, individuati nelle aree più esposte alle emissioni provenienti dai lavori che verranno effettuati. La strumentazione utilizzata dovrà essere conforme a quanto previsto nel D. Lgs. 155/2010. Per il particolato PM10 dovranno essere utilizzati analizzatori che restituiscano il dato in continuo e diano la possibilità di effettuare la speciazione sui filtri. In alternativa, potranno essere usati due analizzatori, uno per restituire il dato in continuo e uno il dato delle 24 ore. Sarà cura del proponente, ovvero della ditta incaricata, comunicare l'inizio e la fine di tutte le campagne di monitoraggio al fine di permettere all'Agenzia di predisporre per tempo tutte le eventuali attività connesse.

I metalli e gli IPA da determinare saranno:

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

La speciazione dei filtri campionati per la determinazione di IPA e metalli (solo PM10) sarà effettuata accorpare i filtri, a gruppi di 5 per gli IPA e a gruppi di 3 per i metalli. A tal fine, i filtri selezionati saranno tagliati in due parti uguali, una parte che sarà destinata all'analisi dei metalli e l'altra all'analisi degli IPA. Inoltre, in accordo con le UOC Laboratorio ARPA di Palermo o Siracusa, il 10% dei filtri PM10 in cui sarà effettuata la determinazione degli IPA e metalli verrà suddiviso in due parti di cui una sarà consegnata ai suddetti Laboratori per la verifica.

Il monitoraggio Post Operam dovrà essere svolto con le stesse modalità se durante le fasi precedenti non sono stati osservati superamenti altrimenti dovranno essere valutate e concordate con ARPA Sicilia le opportune modifiche al PMA.

La validazione dei dati verrà effettuata da ARPA Sicilia sulla base delle procedure di assicurazione e controllo qualità (QA/QC) redatte da ARPA Sicilia e coerenti con il DM 30/03/2017 (PO00-004, PO00-005, PO00-006, PO00-008).



La ditta incaricata della manutenzione degli strumenti dovrà provvedere alla taratura trimestrale, con o senza la presenza di ARPA Sicilia.

### *Ambiente Idrico*

Le acque reflue (acque servizi, bottini di bordo degli aeromobili) sono convogliate al depuratore biologico e, quindi, scaricate al canale Fontanarossa, tributario del torrente Forcile. Sono recapitate al depuratore anche le acque provenienti dal locale UTA derivanti dal lavaggio dei filtri e le acque di flussaggio provenienti dall'addolcitore asservito alle torri evaporative dell'impianto di trattamento aria: tali apporti sono discontinui e la loro quantità irrilevanti rispetto ai volumi di refluo giornalmente trattati dal depuratore.

L'autorizzazione allo scarico è stata rinnovata con provvedimento del Comune di Catania in data 17/12/2013 e prevede il rispetto dei valori limite previsti dalla tabella 3 dell'allegato 5 alla Parte Terza del D.Lgs 152/2006. Si chiedono aggiornamenti in merito al suo rinnovo.

Le acque meteoriche di piazzale, previo trattamento di disoleazione, sono convogliate e scaricate in 8 punti di scarico affluenti al canale Forcile e presso altri canali naturali. Il canale su cui scarica il punto M8 presenta sbocco al mare e pertanto tale punto viene chiuso nella stagione estiva. La sostanza oleosa separata viene smaltita come rifiuto. Tali punti di scarico vengono controllati 2 volte l'anno, in corrispondenza di eventi meteorici significativi, in regime di autocontrollo e saranno monitorati anche durante la fase di corso d'opera degli interventi. Una volta realizzate le attività previste dal Masterplan, il punto di scarico M8 sarà rilocalizzato per risolvere il problema legato allo scarico in periodo estivo: è prevista, infatti, la realizzazione di una condotta di scarico a mare che permetta l'opportuno allontanamento delle acque scaricate. Si chiede di specificare lo stato di manutenzione e rendimento del depuratore dedicato all'impianto aeroportuale e i tempi e le modalità previsti per la realizzazione della condotta, che attualmente non sembra ricompresa nel progetto di Masterplan.

Nella prevista condotta di scarico a mare saranno avviate a regime anche le acque reflue civili trattate nel depuratore biologico in modo da evitare lo scarico nel canale Fontanarossa e ridurre i contributi dell'aeroporto verso il nodo idraulico Fontanarossa – Forcile. Esso, infatti, si è rilevato vulnerabile anche per eventi con ridotto tempo di ritorno e meriterebbe l'attuazione di interventi volti ad assicurare il corretto deflusso delle portate di piena durante gli eventi meteorici. Intorno all'aeroporto il reticolo idraulico composto da rami del fiume Simeto, infatti, risulta complesso, essendo caratterizzato da un complesso di sabbie ad elevata permeabilità e a rapida imbibizione, che concorrono al verificarsi di piene ed esondazioni. A tal proposito, la configurazione ottimizzata del piazzale aeromobili ovest, del polo cargo e della nuova taxiway consente una riduzione complessiva di suolo impermeabilizzato. Inoltre, sono previsti:

- drenaggio delle nuove aree permeabili e impermeabili;
- adeguamento idraulico delle reti esistenti;
- risagomatura della sezione del Fosso Fontanarossa e prolungamento dello stesso Fosso fino al mare;
- sostituzione delle attuali tubazioni interrato di attraversamento di Viale Kennedy e della duna costiera con un canale trapezio e relative opere per l'attraversamento in sovrappasso dello stesso viale;
- nuove canalizzazioni a servizio della nuova pista;
- realizzazione di una vasca di laminazione al fine di limitare le portate massime al recapito
- installazione di strumentazione di misura di precipitazione, portata e livelli idrometrici nelle sezioni più significative delle reti di canalizzazioni

Le tre superfici di copertura degli edifici dei 3 Terminal previsti consentirebbero di raccogliere le acque meteoriche, tramite l'implementazione di appositi sistemi di recupero e trattamento, per poi utilizzarle sul posto per scopi non potabili (irrigazione delle aree a verde *airside* e *landside*, flussaggio



dei WC degli stessi terminal, lavaggio aree a piazzale o aree a parcheggio all'interno del sedime), includendo una o più vasche di accumulo opportunamente dimensionate. Tale sistema potrebbe consentire il duplice obiettivo di controllo *on-site* delle acque di deflusso meteorico e di utilizzo della acque meteoriche ai fini del risparmio di acqua potabile.

### *Rumore*

Per il monitoraggio della componente rumore, nel PMA si specifica che il monitoraggio viene attualmente effettuato utilizzando la rete di monitoraggio costituita da 3 centraline fisse (di cui una non dotata di stazione Meteorologica) e una mobile (non dotata di stazione Meteorologica). Viene inoltre proposta una ri-locazione delle attuali centraline di monitoraggio, inevitabile visto lo spostamento della pista, e l'inserimento di ulteriori centraline fisse, atte sia al monitoraggio dell'operatività aeronautica sia delle sorgenti concorsuali.

Nella documentazione è presente un'analisi di contesto sulla presenza dei possibili recettori sensibili. Rispetto al descrittore  $Leq(A)$  per la valutazione sono state individuate tre zone, la prima dove il contributo dell'attività aeroportuale è predominante (dove  $LVA > 60 \text{ dB(A)}$ ); la seconda dove il contributo è pertinente ( $LVA > 55 \text{ dB(A)}$ ) e infine una terza zona dove il contributo è non pertinente ( $LVA < 55 \text{ dB(A)}$ ).

Le aree all'intorno del sedime aeroportuale che risultano connotate dalla presenza di ricettori ad uso residenziale sono esclusivamente collocate in corrispondenza del margine settentrionale. In fase di esercizio si assisterà ad un incremento della rumorosità ambientale dovuta al maggior numero di aeromobili che decolleranno ed atterreranno sulla nuova pista ed al traffico di mezzi indotto per il trasporto di merci e persone. Come richiesto dal MiTE, lo studio acustico è stato effettuato sulla base dei dati relativi all'anno 2019, considerato quale anno a traffico maggiore nel periodo 2013-2019 e, non essendo disponibili degli studi sulle procedure di volo previste dallo spostamento della pista nel MP2030, le simulazioni sono state effettuate a partire dalle attuali traiettorie di volo spostandole in modo conforme allo spostamento della pista verso sud, pari a circa 190 metri rispetto all'attuale localizzazione. Tale spostamento comporta un allontanamento delle curve isofoniche in LVA dalla porzione di tessuto misto a nord dell'aeroporto, con una riduzione dei ricettori interessati e, pertanto, la configurazione di progetto risulta, sotto il profilo degli effetti acustici, migliorativa rispetto allo scenario attuale.

Nonostante ciò, le curve di isolivello acustico in  $Leq(A)$  night vanno ad interessare una parziale area dell'abitato a nord dell'aeroporto, coinvolgendo alcuni edifici di classe III, più a sud rispetto allo scenario attuale. Inoltre, le curve  $Leq(A)$  night dei 45 e 50 dBA vanno ad interessare una parte del tessuto urbano lungo la SP53, composto da edifici prevalentemente residenziali di classe II. Nello studio viene, pertanto, evidenziata la necessità di interventi di risanamento e mitigazione acustica in particolar modo per un edificio di tre piani, posto ad ovest dell'aeroporto, il quale risulta soggetto a valori superiori a 60 dB(A), sia nello scenario attuale sia in quello di progetto. Nel documento vengono delineate solo le linee guida che dovranno essere messe in atto per l'attuazione delle azioni di risanamento. Dalla cartografia con la localizzazione delle centraline risulta che nessuna centralina verrà posizionata nelle prossimità dell'edificio suddetto. Si ritiene pertanto necessario approfondire le azioni che verranno intraprese per la verifica dei limiti nell'edificio in oggetto.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, le simulazioni sono state effettuate mediante il software previsionale SoundPlan considerando l'area aeroportuale come un'unica area di cantiere all'interno della quale sono contemporaneamente operative l'insieme delle tipologie di mezzi d'opera necessari alla realizzazione degli interventi del MP e sugli esiti di queste sono state individuate le azioni di mitigazione (barriere anti rumore mobili) da mettere in atto in particolare in 5 aree potenzialmente interessate da immissione, oltre i limiti previsti, di rumore proveniente dall'attività di cantiere. Le simulazioni effettuate hanno mostrato il rispetto dei limiti di immissione con l'inserimento delle mitigazioni previste. Non sono state effettuate delle misure presso i recettori sensibili per valutare il



clima acustico pre-esistente ma, trattandosi di attività svolta esclusivamente in orario diurno e per un tempo limitato e che le simulazioni sono state effettuate considerando la condizione peggiorativa, l'installazione delle barriere anti rumore può essere considerata una soluzione di mitigazione sufficiente. I punti scelti per il monitoraggio di questa componente si ritengono soddisfacenti.

Si suggerisce di effettuare prima dell'inizio delle attività di cantiere misure di residuo al fine dell'applicazione del criterio differenziale. Essendo le barriere anti rumore mobili, all'esito dei primi rilevamenti sarà possibile, ove necessario, attuare ulteriori azioni di mitigazione con l'introduzione di ulteriori barriere o rilocazione delle stesse.

Per quanto riguarda le cartografie, richieste nella nota integrativa, sono state tutte realizzate ed inserite all'interno dei documenti; sarebbe auspicabile poter disporre anche delle tavole singole, per una migliore visualizzazione delle stesse.

Il piano di monitoraggio proposto, sia per quanto riguarda la durata che la periodicità, si ritiene complessivamente adeguato. Si ribadisce la necessità di approfondire, mediante misure, il clima acustico in prossimità dell'edificio posto ad ovest dell'aeroporto in cui sono stati evidenziati i superamenti dei limiti acustici suddetti.

#### *Rifiuti*

Nell'aeroporto è praticata la raccolta differenziata (carta, plastica ecc.) e i rifiuti sono conferiti al servizio municipale di raccolta dei rifiuti. L'aeroporto attualmente non ha ancora adottato una politica di gestione/riduzione dei rifiuti. Si propone di sviluppare questi aspetti nel MP proposto.

#### *Terre e Rocce da Scavo*

Il documento "PGT.00" trasmesso a corredo del Progetto del MP risulta conforme a quanto previsto dal DPR 120/2017.

Si rappresenta che, in riferimento all'eventuale trattamento a calce dei materiali da scavo, dovrà essere prevista l'adozione di idonee misure di prevenzione quali presidi ambientali a salvaguardia delle matrici potenzialmente impattate in corrispondenza delle aree ove saranno effettuati i lavori di stabilizzazione dei materiali di scavo. Infatti, potrebbe verificarsi dilavamento della calce dal piano di posa durante la fase di spargimento conseguente all'azione di eventi meteorici importanti ed improvvisi, diretto rilascio accidentale di calce in corpi idrici superficiali adiacenti alle zone di lavorazione, percolazione delle acque piovane col trascinarsi della calce in esso contenuto all'interno della falda. Saranno, quindi, necessari la realizzazione di impermeabilizzazioni (o idoneo sottofondo) delle aree sede di stoccaggio e lavorazione e opere di raccolta e regimazione delle acque meteoriche incidenti, oltre che nebulizzazione della parte lavorata durante la giornata al termine di ogni giornata lavorativa, allo scopo di fissare l'eventuale calce non reagita col terreno.

Inoltre, sempre per quanto concerne i potenziali impatti che il trattamento a calce può provocare sulla qualità dell'aria, si segnala che per sua stessa natura la calce può, in presenza di vento, raggiungere le zone adiacenti ai cantieri. Anche se in generale gli impatti ambientali causati dalle polveri di calce sono tollerabili, è buona norma predisporre una serie di misure che riducano il problema. Relativamente alle misure per la mitigazione degli effetti sulla qualità dell'aria, si potrà far riferimento al testo "Traitement des sols à la chaux et/ou aux liants hydrauliques" edito dal Ministero dei Trasporti Francese, riconosciuto come il miglior testo europeo di riferimento per le operazioni di stabilizzazione delle terre a calce e per le regole di protezione ambientale. In caso di pioggia e vento forte, la stabilizzazione a calce dovrà essere sospesa, per evitare di rendere l'intervento non efficace.

Infine, dovrà essere previsto il monitoraggio delle polveri prodotte da tutte le attività di cantiere, attività che dovranno essere inserite nel Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo.

- Le aree di cantiere saranno articolate in aree tecniche (AT), esclusivamente finalizzate alla realizzazione degli interventi di progetto, e in aree di cantiere operativo fisso (CO).



- Le attività riguardanti la frantumazione e la vagliatura degli inerti provenienti dalle demolizioni, nonché lo stoccaggio dei materiali di risulta prodotti e di quelli di approvvigionamento verranno concentrate all'interno della sola area di cantiere fisso.
- Prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche.
- Verranno separati i flussi veicolari di cantierizzazione da quelli relativi all'operatività aeroportuale e di connessione diretta alla rete viaria primaria e principale a Sud dell'aeroporto, con integrazione dei varchi di accesso al sedime aeroportuale (Varco Sud) anche per limitare l'interessamento di ambiti caratterizzati dalla presenza di ricettori ad uso residenziale. Nel progetto di cantierizzazione, però, la viabilità prevista per la fase di realizzazione della nuova pista passa sulla nuova pista (rif. scheda Area Tecnica AT.2-03 dell'elaborato A-CNT.00 "Progetto di cantierizzazione"). Si chiede di verificare questa apparente incongruenza e specificare come verrà garantita la viabilità di cantiere in quel punto in relazione ai progressi di realizzazione della nuova pista.

La stima degli impatti permetterà di precisare quali misure dovranno essere applicate in particolare in ciascun sito di cantiere in virtù delle criticità rilevate. Prima dell'inizio dei lavori, l'impresa appaltatrice dovrà predisporre un piano, da concordare con SAC e gli Enti interessati, per l'organizzazione dei cantieri.

- In ragione dell'ampiezza della porzione territoriale oggetto di MP2030 e, soprattutto, delle profonde differenze del contesto di localizzazione dell'Aeroporto di Catania Fontarossa, sotto il profilo della natura dei luoghi e della presenza/consistenza di tessuti edilizi ad uso abitativo, il proponente afferma che il monitoraggio di corso d'opera è da intendersi espressamente riferito a singoli interventi. Dovranno comunque essere considerati gli eventuali impatti cumulativi, sulle medesime porzioni di territorio, di diverse attività, sia contemporanee che con effetti prolungati nel tempo, qualora prevedibili.
- Nel quadro progettuale del SIA si specifica che SAC, nell'obiettivo di ridurre l'impatto delle proprie attività sull'ambiente, ha deciso di aderire al programma volontario *Airport Carbon Accreditation* (ACA) dell'Airports Council International (ACI) che ha l'obiettivo di documentare gli sforzi degli aeroporti nella gestione, riduzione ed infine neutralizzazione delle emissioni di gas climalteranti. La 1° fase (mapping) è già stata completata attraverso l'esecuzione di audit energetici agli edifici aeroportuali all'interno del Progetto POI (Programma Operativo Interregionale) di ENAC, da cui si evince che il dato di partenza è molto distante dai limiti normativi ma che proprio per questo l'aeroporto di Catania ha un ampio margine di intervento di riduzione sui propri consumi energetici. Si chiede di conoscere gli eventuali aggiornamenti sull'implementazione degli obiettivi ACA.
- SAC predisporrà una sezione "Monitoraggio Ambientale" nel proprio sito istituzionale allo scopo di informare il pubblico dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale condotte.

All'interno del sito saranno resi disponibili al pubblico:

- il Piano di Monitoraggio dell'infrastruttura;
- la localizzazione dei punti di monitoraggio;
- i report periodici predisposti da SAC sui risultati ottenuti dalle attività di monitoraggio.

All'interno del sito saranno inoltre fornite le indicazioni al pubblico per la trasmissione di eventuali segnalazioni e verrà definita una procedura di gestione delle segnalazioni ricevute.

- Al § 4.4.2 (Stima e valutazione degli impatti) della Sintesi non Tecnica del SIA si spiega che l'espansione dell'area di sedime nello scenario definito dal MP comporterà l'estensione della fascia acustica aeroportuale B, in cui non sono compatibili funzioni residenziali. L'analisi compiuta ha evidenziato 4 fabbricati ad uso residenziale inclusi in tale fascia, già oggi contigui a infrastrutture



(grande viabilità, scalo ferroviario di Bicocca) che ne caratterizzano la localizzazione. Non è chiaro, però, come il progetto di espansione si relazionerà con questi edifici, rimandando a successive ma non specificate valutazioni. Si chiede di chiarire questi aspetti.

- L'aeroporto in esame rientra nelle aree potenzialmente interessate da dispersione di ceneri, in atmosfera e al suolo, in caso di attività esplosiva del vulcano Etna ma nell'analisi di contesto non si fa specifico riferimento alle inevitabili influenze dell'attività eruttiva del vulcano nelle attività dell'aeroporto. Nel SIA, inoltre, non si fa riferimento alla gestione delle ceneri vulcaniche che ricadono sul sedime aeroportuale. Si chiede di chiarire questi aspetti.
- L'intervento di interrimento della linea ferroviaria e l'attestamento del collegamento metropolitano nell'ambito del polo parcheggi multipiano saranno propedeutici alle azioni previste dal MP anche se verranno realizzati da altri soggetti attuatori. Si ritiene che nell'ambito del quadro programmatico, del PMA e del progetto di cantierizzazione dovrebbero esplicitarsi le correlazioni tra questi progetti e il MP, anche rispetto ad eventuali sovrapposizioni di impatti ambientali, in quanto i tempi e i modi di realizzazione di questi interventi sono direttamente correlati agli interventi del MP in esame e, quindi, al raggiungimento dei suoi obiettivi e alla valutazione dei relativi indicatori di risultato.
- Così come già richiesto con nota MiTE prot. 56409/2021, si chiede di aggiornare lo scenario di riferimento, attualmente limitato al 2014, all'ultimo anno disponibile e/o rappresentativo.
- Alcuni elaborati non sono coerentemente aggiornati all'ultima versione del progetto (in alcuni sono ancora riportate le 4 fasi iniziali e in altri le 2 fasi definitive) e sono al momento apparentemente legati fra loro. Si propone di svilupparli con maggiore coerenza per permetterne una valutazione appropriata.

Responsabile dell'Istruttoria

*(CTPS Arch. C. Colletta)*

Il Dirigente Responsabile  
UOC Valutazione e Pareri  
(Dott. Ing. S. Caldera)



Il Direttore Generale

(Dott. Vincenzo Infantino)

