



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

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

Parere n. 312 del 20/09/2019

Progetto		<p>ID:4359; ID:4362; ID:4492</p> <p>Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) Valutazione Ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m. i - Verifiche di ottemperanza. Comunicazioni in merito ai pareri CTVA n. 3085, 3086 e 3095 del 19/07/2019</p> <p><i>Parere Art.9 DM 150/07</i></p>
Proponente:		ENAC

4.2
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

FR

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito "DVA"), effettuata con nota prot. DVA/20252 del 01/08/2019 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito "CTVA"), circa il **Progetto di completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto Leonardo Da Vinci (RM) Valutazione Ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i - Verifiche di ottemperanza. - Comunicazioni in merito ai pareri CTVA n. 3085, 3086 e 3095 del 19/07/2019**

VISTA la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS);

VISTA la Direttiva 92/43/CEE (Habitat) del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, recepita con DPR n. 357/97;

VISTA la Direttiva 2009/147/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici, recepita con Legge n. 157/1992, successivamente integrata dalla Legge n. 221 del 3 ottobre 2002;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 10 dello stesso, relativo alle "Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero Dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della CTVA);

VISTO il Decreto Legge 23/05/2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14/05/2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del MATTM e s.m.i. di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art. 12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

CONSIDERATO che la DVA dall'esame dei citati pareri CTVA n. 3085, 3086 e 3095 del 19/07/2019, ha rilevato alcune incongruenze tra le prescrizioni oggetto d'istanza e quelle valutate nei pareri e nello specifico:

- TEMA 1: Parere n. 3085_ID:4359: nel corpo del parere viene valutata la prescrizione A.2, tuttavia la stessa non è oggetto dell'istanza trasmessa dal Proponente e neppure vi sono riferimenti a detta prescrizione nella relazione di ottemperanza consegnata. Si ritiene, inoltre opportuno che con riferimento alla prescrizione A.14 la stessa venga distinta nelle lettere a), b), c) e d) dettagliando le considerazioni ed i valutati in merito
- TEMA 2: Parere n. 3086_ID:4362: nel corpo del parere viene valutata la prescrizione A.2, non oggetto di istanza, mentre non viene valutata la prescrizione A.19, oggetto dell'istanza trasmessa dal Proponente. Si ritiene, inoltre opportuno che con riferimento alla prescrizione A.14 la stessa venga distinta nelle lettere a), b), c) e d) dettagliando le considerazioni ed i valutati in merito
- TEMA 3: Parere n. 3095_ID:4492: nel corpo del parere viene valutata la prescrizione A.18 tuttavia la stessa non è oggetto dell'istanza trasmessa dal Proponente. Si ritiene, inoltre opportuno che con riferimento alla prescrizione A.14 la stessa venga distinta nelle lettere a), b), c) e d) dettagliando le considerazioni ed i valutati in merito

CONSIDERATO e VALUTATO in merito al TEMA 1 per la prescrizione A2

PRESO ATTO dell'entrata in vigore del DPR n. 120 del 13 giugno 2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";

CONSIDERATA la prescrizione A.2 del Decreto VIA n.236/13 relativo al progetto di completamento dell'aeroporto di Fiumicino Sud che richiede: *"Prima dell'inizio dei lavori che comportino la produzione di materiali da scavo dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il Piano di utilizzo ai sensi dell'art. 5 di cui al DM 161/2012"*;

PRESO ATTO che il Proponente ha deciso di aderire alla nuova normativa DPR 120 del 13 giugno 2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164", presentando specifica istanza e inviando l'intera documentazione necessaria ai sensi dell'articolo 24, Titolo IV del DPR 120, presso il MATTM e l'ARPA Lazio;

CONSIDERATO che il parere di compatibilità ambientale per il progetto dell'aeroporto di Fiumicino sud, al quale la presente opera si riferisce, è stato emesso nell'anno 2013 e che in tale periodo era vigente il DM 161/12 e che pertanto la prescrizione A2 si riferita a tale disposto normativo

CONSIDERATO che a differenza del DM 161/12, l'attuale norma - rappresentata dal DPR 120/17 - disciplina sia "le terre e rocce da scavo che soddisfano la definizione di sottoprodotto" (riferimento al Titolo II del DPR 120/17) a cui si riferiva espressamente il precedente DM, sia le "terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina dei rifiuti" (riferimento al Titolo IV del DPR 120/17) in conformità ai requisiti di cui all'art. 185 comma 1 lettera c) del Dlgs 152/06 e smi

CONSIDERATA la scelta del proponente di aderire alla nuova norma,

CONSIDERATO che il DPR 120/17 art. 24 prevede che al fine dell'esclusione dall'ambito di applicazione della normativa sui rifiuti le terre e rocce da scavo devono essere conformi ai requisiti di cui all'art. 185, co 1 lettera c) del Dlgs 152/06 e la non contaminazione deve essere verificata ai sensi dell'allegato 4 del DPR 120/17 e che nel caso di opere sottoposte a VIA la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui al

comma di legge precedentemente ricordato deve essere effettuata mediante la presentazione di un “Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti” (punto 3 art. 24 DPR 120/17) e che in fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell’inizio dei lavori deve essere effettuato il campionamento dei terreni per la loro caratterizzazione al fine di accertare la non contaminazione ai fini dell’utilizzo allo stato naturale e sviluppato un apposito progetto nel rispetto delle indicazioni di cui al co. 4 let. b) del citato DPR

CONSIDERATO inoltre che gli esiti dell’attività sopra ricordate ai sensi del co 5 dell’art. 24 del DPR 120/17 devono essere trasmessi all’autorità competente e all’Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente prima dell’avvio dei lavori

CONSIDERATO che con nota n. 125493 del 14/11/2018, acquisita dalla DVA il 22/11/2018, ENAC ha trasmesso documentazione contenente il “Progetto di utilizzo in sito del materiale scavato”. relativo al progetto in oggetto ai sensi delle disposizioni contenute al Titolo IV, Art. 24 del DPR 120/17 e che la medesima documentazione è stata trasmessa all’Agenzia di Protezione Ambientale della Regione Lazio ai sensi dell’Art. 24, comma 5, del Decreto con nota ENAC n. 124345 del 12/11/2018

VALUTATA la necessità, per quanto sopra rappresentato, di esprimere un parere in merito all’applicazione del Titolo IV art. 24 del DPR120/17

CONSIDERATO E VALUTATO, così come segnalato dalla DVA, che il Proponente non ha presentato istanza rispetto alla prescrizione A2 non avendo interessato la fattispecie relativa alla medesima prescrizione

VALUTATA quindi la non necessità di esprimere parere rispetto alla prescrizione A2

VALUTATO in ogni caso che quanto presentato dal Proponente risponde ai requisiti previsti dal DPR120/17 e che quindi ricorrono gli estremi per l’esclusione dalla disciplina dei rifiuti delle terre e rocce di cui trattasi

CONSIDERATO e VALUTATO in merito al TEMA 1 per la prescrizione A14 si segnala che la stessa è stata articolata in due momenti differenti sulla base di quanto indicato dalla Relazione Generale Programmatica inviata dal Proponente con nota n. 149104 in data 24/12/2013. Nello specifico quanto previsto in detta RGPO è stato condiviso da Codesta DVA che ha espresso la propria condivisione con nota prot. DVA-2014-3257 del 10/02/2014. La RGPO prevedeva l’ottemperanza della prescrizione A14 in relazione e a due distinte tempistiche e fasi di lavoro: la prima generale per l’ante ed il post operam ed una specifica per la fase di costruzione legata ai singoli interventi.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Piano di Monitoraggio Ambientale presentato dal Proponente ha riguardato le fasi ante e post operam perché generali e riferibili all’intero sedime e all’intero intervento di completamento dell’aeroporto di Fiumicino Sud e che tale PMA ha avuto esito positivo relativo con precedente parere della CTVIA e che il precitato RGPO rimandava ai singoli interventi la fase di monitoraggio della fase costruttiva solo e soltanto per quegli aspetti e quelle tematiche ambientali che il progetto specifico metteva in evidenza e per le quali si riteneva opportuno intervenire.

VALUTATO che si è operato secondo quanto sopra indicato e ben noto a Codesta DVA e pertanto si conferma l’espressione del parere già citato senza la necessità della suddivisione indicata da codesta Direzione non essendo pertinente nel merito specifico per quanto sopra ricordato

CONSIDERATO e VALUTATO in merito al TEMA 2 per la prescrizione A2 quanto già indicato per il Tema 1

CONSIDERATO e VALUTATO in merito al TEMA 2 per la prescrizione A14 quanto già indicato per il Tema 1 confermando pertanto si conferma l’espressione del Parere n. 3086 del 19.7.2019

CONSIDERATO e VALUTATO in merito al TEMA 2 per la prescrizione A19 la necessità di esprimere il proprio parere come di seguito indicato

CONSIDERATO che la prescrizione A19 è applicabile solo agli edifici e che prevede che “Considerato il profilo temporale del progetto, si richiede che, per le nuove costruzioni e/o ristrutturazioni rilevanti dei terminali aeroportuali, in fase di progettazione esecutiva si prevedano interventi finalizzati al contenimento del consumo energetico degli edifici, in un’ottica di “edifici a energia quasi zero”, come previsto nella Direttiva 2010/31/UE; a tal fine dovrà essere presentata al MATTM prima dell’inizio dei lavori una specifica relazione contenente le soluzioni tecniche allo scopo adottate.

CONSIDERATO che il proponente ha presentato specifiche relazioni circa la “Modellazione energetica in regime dinamico degli edifici” A783T15DGGGERGEN011-0, e A783T15DGGGERGEN012-0 e che in cui ha riportato le principali soluzioni tecnologiche adottate e rappresentato i fabbisogni energetici stimati in base a simulazioni sia in regime statico (UNI 11300) sia in regime dinamico dell’edificio (con l’ausilio del codice di calcolo statunitense Energy Plus – DOE – e dell’interfaccia grafica Design Builder). Gli interventi inclusi nel Lotto 2 del Sistema Aerostazioni lato Est dell’aeroporto di Fiumicino riguardano i seguenti edifici:

STRALCIO 3 (ET1)

- Estensione terminal 1 (ET1)
- o Livello interrato (area impianto bagagli)
- o Livello +1,72 (piano terra incluso centrali tecnologiche poste nell’AIC)
- o Livello +6.55 (piano primo)
- o Livello +11.04 (piano mezzanino)
- o Copertura

STRALCIO 4 (NID e AIC)

- Area di imbarco C (AIC)
- o Livello +1,72 (piano terra escluso centrali tecnologiche)
- o Livello +6.55 (piano primo)
- o Copertura
- Nodo radice imbarco D (NID)
- o Livello +1,72 (piano terra)
- o Livello +6.55 (piano primo)
- o Copertura

CONSIDERATO che a fronte della prescrizione A19 che indica la necessità di prevedere in fase progettuale la realizzazione di interventi finalizzati al contenimento dei consumi di energia nell’ottica degli edifici ad energia quasi zero, il Proponente ha illustrato come, considerati tutti i vincoli aeroportuali, gli edifici in oggetto rappresentino la miglior soluzione in termini di contenimento dei fabbisogni energetici realizzabile con le tecnologie attualmente disponibili. Si evidenzia che, mentre la definizione generale di edificio ad energia quasi zero qui considerata è data dalla Direttiva 2010/31/UE - recepita in Italia dalla L. 90/2013 - al momento della progettazione dell’edificio in oggetto e del rilascio del relativo titolo autorizzativo (Progetto di completamento di Fiumicino Sud) non era ancora stata formulata dal legislatore la metodologia di calcolo delle prestazioni energetiche e di definizione dei requisiti minimi per gli edifici nZEB di cui al Decreto Interministeriale 26/06/2015 ma era rispettato il regime normativo DPR 02/04/2009 n.59. Pertanto, la progettazione non ha potuto tener conto dei criteri di cui al D. Interm. 26/06/2015 per la configurazione degli edifici come nZEB e si è piuttosto attenuta all’adozione di tutte le migliori soluzioni tecnologiche disponibili volte al contenimento dei fabbisogni energetici. Ciononostante, l’edificio in questione rispetta egualmente tutti i requisiti minimi per gli nZEB previsti dal DM 26/06/2015 relativamente agli involucri edilizi.

CONSIDERATO e VALUTATO che, vista dunque la antecedenza della progettazione all’emanazione del D. Interm. 26/06/2015 e quanto più oltre riportato in termini di risultati, si può ritenere comunque che il sistema edificio-impianto sia progettato in un’ottica di edificio nZEB con l’adozione di tutte le migliori soluzioni tecnologiche disponibili volte al contenimento dei fabbisogni energetici.

CONSIDERATO che dal punto di vista impiantistico, nel Lotto 2 dell'ampliamento Ovest del Terminal T1 la produzione dei fluidi termovettori caldi è garantita dal collegamento alla rete aeroportuale di teleriscaldamento, mentre la produzione dei fluidi termovettori frigoriferi è garantita da gruppi refrigeratori ad alta efficienza (ESEER >6) in grado di garantire elevate prestazioni ai carichi parziali. Entrando nel merito delle prestazioni energetiche dell'edificio in progetto il Proponente evidenzia, per quanto concerne le aree ET1+NID+AIC, la modellazione energetica in regime dinamico ha evidenziato un consumo di energia primaria pari a 1060 tep/anno, al netto di 108 tep/anno prodotti in situ dall'impianto fotovoltaico ubicato in copertura, come risulta dalla seguente tabella. Ancor più significativa è la prestazione energetica rappresentata dai consumi specifici di energia primaria per unità di volume (riferita ai soli volumi climatizzati) che si attestano a circa 46.6 kWh/m³/anno.

ET1+NID+AIC - Servizio energetico	Consumi annui di energia primaria (TEP)	Consumi annui specifici di energia primaria (kWh/m ³ /anno)
Riscaldamento	14,7	0,6
Raffrescamento	341,6	15,0
Auxiliari (ventilatori, pompe, umidificazione)	726,6	31,9
Illuminazione locali climatizzati	85,1	3,7
TOTALE GENERALE	1.168,0	51,3
Produzione FV	-108	-4,7

CONSIDERATO che i fattori principali che determinano dette buone performance energetiche dell'ampliamento ovest Lotto 2 sono i seguenti:

1. L'impiego di macchine ad alta efficienza raffrescamento degli ambienti;
2. Lo sfruttamento della rete di teleriscaldamento alimentato da cogenerazione ad alta efficienza;
3. Gli impianti di climatizzazione estiva a tutt'aria a portata variabile (VAV), l'uso di UTA con recupero di calore e free-cooling;
4. L'elevata quota di illuminazione naturale in accoppiamento con la regolazione automatica puntuale e continua del flusso luminoso e con la tecnologia a LED;
5. Le buone caratteristiche dell'involucro termico, sia per le strutture opache che per quelle trasparenti;
6. La percentuale di energia primaria prodotta dagli impianti fotovoltaico ubicati sulla copertura dell'edificio.

CONSIDERATO che un importante elemento di eco-sostenibilità, talvolta sottovalutato anche dalla stessa normativa, è la priorità che il progettista ha dato alle soluzioni per l'efficienza energetica rispetto all'uso di fonti rinnovabili. Prima sono state utilizzate le migliori tecnologie disponibili, compatibilmente coi vincoli locali, per contenere quanto più possibile il fabbisogno energetico ed i consumi di energia primaria, mantenendo ovviamente il livello di comfort desiderato; poi è stata usata la tecnologia fotovoltaica per coprire il fabbisogno di energia primaria "residuale". Questo approccio è corretto perché l'efficienza energetica ha un valore di eco-sostenibilità maggiore rispetto all'uso di energie rinnovabili, sia in termini di *life-cycle* (consumo di energia e materie prime) che di impatti sull'ambiente locale (es. inquinamento elettromagnetico, paesaggio, *shift* su fonti fossili in caso di malfunzionamenti, ecc.). Le energie rinnovabili, soprattutto se prodotte in sito, restano un fattore importantissimo per la definizione di edifici ad energia quasi zero, ma in subordine rispetto all'efficienza energetica che è il primo e più importante elemento di eco-sostenibilità. Di questo sottile concetto è stato tenuto conto nella progettazione del Lotto 2 del Sistema Aerostazioni Lato Est, che pertanto presenta performance energetiche piuttosto elevate anche senza considerare la produzione locale di energia rinnovabile.

Per tener conto del più ampio concetto di eco-sostenibilità, non legato esclusivamente al consumo di energia primaria degli edifici, è stata applicata all'edificio in progetto in via sperimentale una metodologia di classificazione del livello di eco-sostenibilità, definita nello studio ENAC "*Criteri di progettazione ecosostenibile e gestione dei terminal aeroportuale*", elaborato dallo scrivente su incarico ENAC nell'ambito del *POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013* ed approvato formalmente da ENAC il 15.7.2014. In particolare, è stata costruita per gli edifici in esame una matrice di eco-sostenibilità che, grazie ad una serie di indicatori numerici definiti in apposite schede di valutazione e combinati secondo certi criteri stabiliti nello studio succitato, ha determinato un livello numerico di eco-sostenibilità (punteggio in centesimi) classificandolo secondo una scala di eco-sostenibilità crescente da 1 a 5. Il risultato è stato un

punteggio di 72 per ET1+NID+AIC, con una classe di eco-sostenibilità pari a 4 in una scala crescente da 1 a 5.

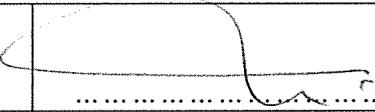
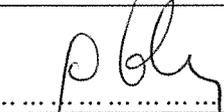
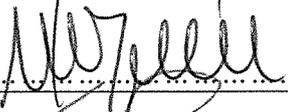
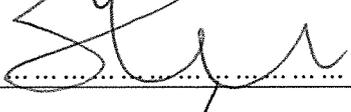
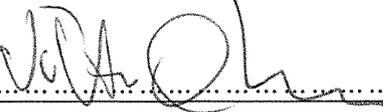
Studio ENAC: "Criteri di progettazione eco-sostenibile e gestione dei terminal aeroportuali" POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013	ET1+AIC+NID
Punteggio di eco-sostenibilità conseguito (in centesimi)	72
Livello di eco-sostenibilità raggiunto (classi da 1 a 5 in ordine crescente)	4

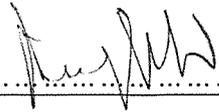
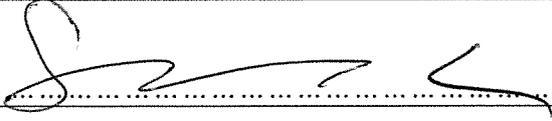
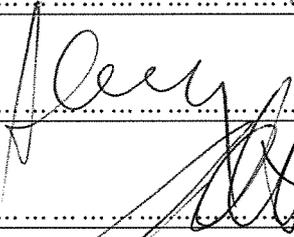
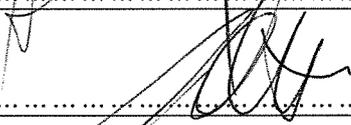
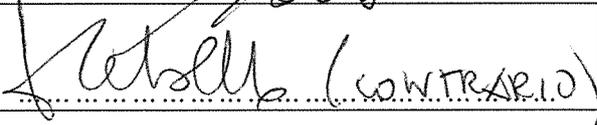
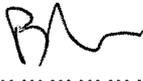
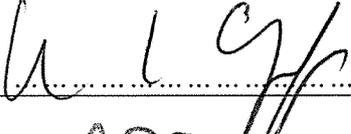
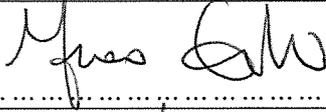
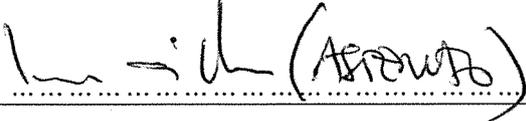
VALUTATO quindi perseguito l'obiettivo della prescrizione A19 per gli edifici del Lotto 2 del Sistema Aerostazioni lato Est dell'aeroporto di Fiumicino stralcio 3 e stralcio 4 di cui in oggetto

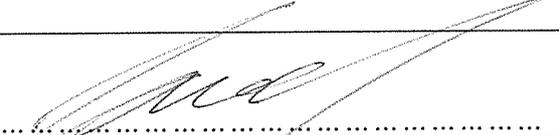
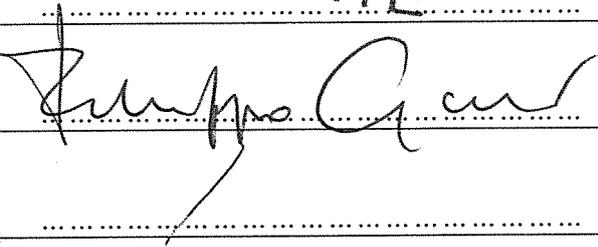
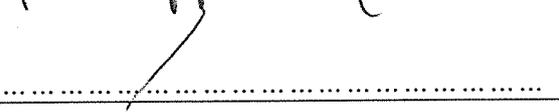
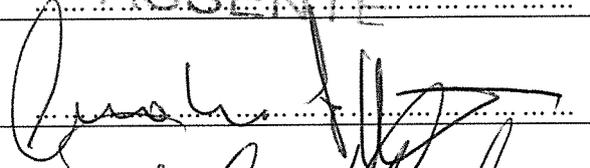
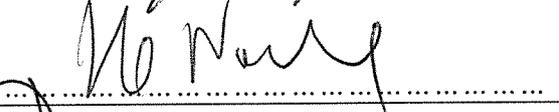
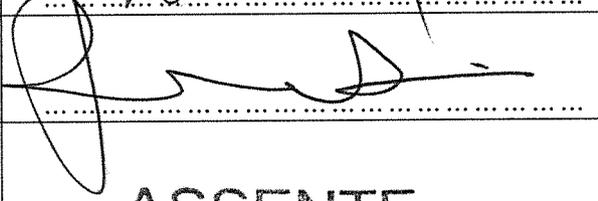
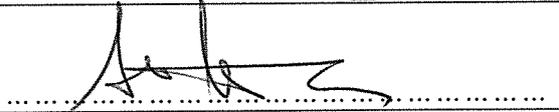
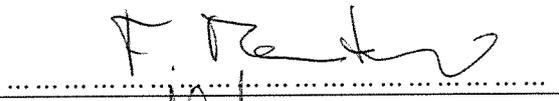
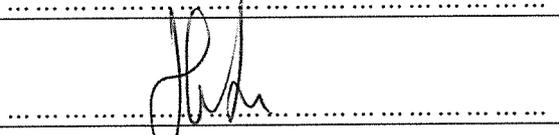
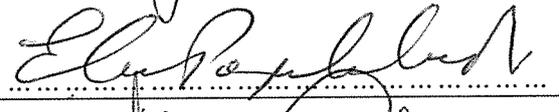
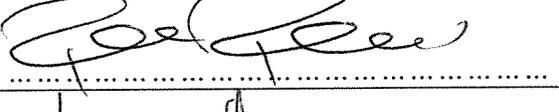
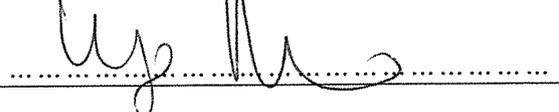
CONSIDERATO e VALUTATO in merito al TEMA 3 per la prescrizione A14 quanto già indicato per il Tema 1 e considerando che con nota prot. 97217 del 20/08/2019, acquisita al prot. DVA/21496 del 20/08/2019, il Proponente ha fatto richiesta di ottemperanza per la prescrizione A18 avendo in realtà già presentato la documentazione valutata nel parere 3095 che si conferma

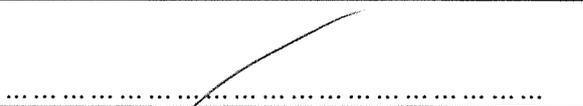
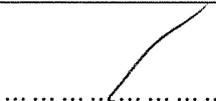
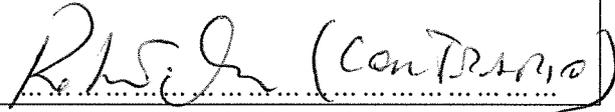
**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

- conferma i pareri CTVA n. 3085, 3086 e 3095 del 19/07/2019 già espressi e oggetto del presente parere integrativo a meno della prescrizione A2 per la quale, non essendo stata presentata istanza, non può essere esaminata;
- considera ottemperata anche la prescrizione A19 relativa al procedimento ID 4392;
- ritiene per i progetti "Progetto 6a – Raddoppio via di rullaggio Bravo – Lotto A" (ID 4359) e "Progetto 19 - Sistema Aerostazioni lato Est, lotto 2 – Estensione T1, Nodo Area imbarco D e Area Imbarco C"(ID4362) che ricorrano le condizioni di cui all'art. 24 del DPR 120/17.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	

Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	

Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	

Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	 (contrario)