

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

La presente copia fotostatica composta di N° 5 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 28-05-2015



Handwritten mark

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

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

Parere n. 1790 del 22/5/2015

Handwritten initials

Progetto	P S A dell' Aeroporto Galileo Galilei di Pisa Verifica di ottemperanza alle prescrizioni a) e c) Nuova documentazione 25.3.2015
Proponente	Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei s.p.a.

Handwritten initials and marks

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page

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

VISTA la nota DVA 2015/0008597 del 30/03/2015 nella quale vengono ricordati i due pareri di non ottemperanza resi della Commissione VIA/VAS, n. 547 del 19/12/2014 e n. 11726 del 6/3/2015, e con la quale nel contempo viene inviata copia della ulteriore documentazione che il Proponente ENAC ha fatto pervenire con nota n. 321654 del 25/03/2015.

CONSIDERATO che sempre in tale nota la DVA chiede alla CTVIA/VAS di valutare i pareri già espressi alla luce della nuova documentazione fornita e, se del caso, valutare le eventuali conseguenze della mancata ottemperanza delle prescrizioni a) e c) del Dec. VIA n. 6917 del 23/01/2002.

CONSIDERATO che la DVA, con nota prot 2015-0001415 del 16/01/2015, acquista con prot. n. CTVA 2015-0000102 del 19/01/2015, aveva trasmesso la documentazione fornita dal Proponente a seguito del Parere n.547 del 19/12/2014 della CT VIA-VAS di non ottemperanza alle prescrizioni a) e c) e che con tale nota la DVA aveva chiesto alla Commissione "di voler valutare il parere espresso, alla luce delle integrazioni fornite dal Proponente".

RICORDATA la nota DVA-2014-22879 del 10/07/2014, acquisita al prot. CTVA il giorno 11/07/2014 con n. prot. 2470 di avvio delle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni a), b), c) e d) relativamente al Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002.

VISTA la nota DVA-2014-29064 dell'11/09/2014, acquisita al prot. CTVA il 15/09/2014 con n. prot. 2014 - 003133, con cui viene trasmessa la documentazione inviata dalla società Aeroporto Toscano SpA in adempimento alla richiesta di chiarimenti avanzata dalla Regione Toscana.

VISTA la nota DVA-2014-29552 del 17/09/2014, acquisita al prot. CTVA il 17/09/2014 con n. prot. N. 3170, con cui viene trasmessa la nota della Società Aeroporto Toscano SpA del 12/09/2014.

VISTO il Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002 relativo al master plan dell'aeroporto G. Galilei di Pisa.

VISTE le Prescrizioni a) e c) del Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002 cui si fa riferimento nella suddetta richiesta della DVA del 30/03/2015 che recitano :

- a) *preliminarmente all'avvio degli interventi previsti dal piano strutturale Aeroportuale (PSA) dovrà essere predisposto un progetto di riqualificazione ambientale delle aree comprese entro il margine aeroportuale non destinate ad impiego operativo. In particolare, a titolo di compensazione per l'impermeabilizzazione di nuove superfici si ritiene opportuno realizzare interventi quali parcheggi grigliati a fondo verde drenante, coperture a verde pensile degli edifici, vasche ecosistema filtro per le acque di sgrondo in uscita; tali interventi potranno essere progettati e realizzati ove non interferenti con la funzionalità delle operazioni aeroportuali;*
- b) *..... omissis*
- c) *considerata la notevole estensione dell'area che verrà impermeabilizzata e la presenza di falde freatiche anche superficiali che da queste aree vengono alimentate, si prescrive la realizzazione di un sistema di monitoraggio dei livelli freatici che consenta di evidenziare eventuali impatti indotti dalla realizzazione delle opere in progetto e di individuare tempestivamente le relative misure di mitigazione e/o compensazione;*

d) omissis

VISTA la comunicazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 28 Gennaio 2005, prot. n. DSA/2005/02037, relativa alla verifica di ottemperanza al Decreto VIA n. 6917 del 23/01/2002, punto b), che ha ritenuto la suddetta prescrizione rispettata.

VISTI i pareri della Commissione Tecnica VIA – VAS n. 547 del 19/12/2014 e n. 1726 del 6/03/2015 di non ottemperanza alle prescrizioni a), e c) suddette.

RICORDATO che nella relazione trasmessa da ENAC con nota 58631 del 4/6/2014, la Commissione Tecnica VIA/VAS ha rilevato che, in riferimento alla prescrizione a), non sono state fornite utili ed appropriate risposte secondo quanto richiesto dalla prescrizione stessa, e che nella stessa relazione il Proponente dichiara di aver dato incarico ad uno Studio di geologia di provata esperienza per l'esecuzione di quanto richiesto dalla prescrizione c), senza tuttavia presentare alcun risultato e nemmeno un piano di monitoraggio chiaro e dettagliato, da cui poter effettivamente desumere l'efficacia dei futuri monitoraggi.

RICORDATO che la verifica dell'ottemperanza della prescrizione d) del succitato Decreto VIA del 22/1/2002 è di competenza della Regione Toscana e del MIBAC e che la Regione Toscana, attraverso il Nucleo VIA regionale ha ritenuto ottemperate le prescrizioni di sua competenza ad eccezione della n. 7 e n. 11 della DGR n. 856/2001, per le quali la Regione stessa ha chiesto al Proponente di fornire ulteriore documentazione, secondo quanto specificato nella nota acquisita dalla DVA con prot 2014-0038649 del 24/11/2014 e trasmessa alla CTVA con prot. 2014-0041138 del 15/12/2014.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", così come modificato e s.m.i.

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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione)

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 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 maggio 2007, n. 90

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 Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione.

CONSIDERATO che la documentazione inviata da ENAC in data 25/03/2015, è stata prodotta da SAT Spa, società di gestione dell'aeroporto di Pisa.

RIPORTATO quanto dichiarato da ENAC (prot. 0032654 del 25/3/2015) che la documentazione inviata era già stata predisposta a suo tempo, al momento dell'invio della prima documentazione, e che tale documentazione aggiuntiva da ultimo inviata avrebbe potuto consentire, se valutata assieme a quella già acquisita, la formulazione di pareri diversi da quelli invece forniti dalla CT VIA/VAS riguardo alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni a) e c).

VISTA ed **ESAMINATA** la suddetta ulteriore documentazione inviata da ENAC con la nota del 23/03/2015, riguardante il "*Monitoraggio freaticometrico aree sedime civile (2002 – 2014) – Report di sintesi*" e la "*Sintesi delle misure di riqualificazione ambientale (2002-2014)*", documenti che riportano la data di revisione Gennaio 2015, che non compare nella documentazione precedentemente acquisita.

Riguardo alla riqualificazione ambientale di cui alla prescrizione a)

VISTO il documento elaborato dal Proponente "Criteri e linee guida di riqualificazione ambientale – Relazione" e la relativa analisi delle previsioni che riguardano il PSA, con la suddivisione degli interventi tra le aree lato *air side* e quelle lato *land side* relativamente alla applicabilità delle linee guida.

CONSIDERATO che :

- il Proponente ha presentato il documento esplicativo riguardante le misure di riqualificazione ambientale (2002-2014)", che completa e integra il documento "*Criteri e linee guida di riqualificazione ambientale - Relazione*" e che tale report di sintesi descrive gli esiti delle attività per la riqualificazione ambientale realizzate a partire dal 2002;
- uno degli obiettivi primari delle linee guida del suddetto documento risulta essere la massimizzazione delle superfici permeabili, utilizzando materiali verdi, in termini di caratteristiche e specie in coerenza con le peculiarità del contesto di inserimento;
- sulla base della documentazione presentata il Proponente ha inteso valorizzare il potenziale valore fruitivo delle aree a verde anche in considerazione delle caratteristiche localizzative delle aree *land side* dell'aeroporto che si trovano in prossimità delle aree urbane della città di Pisa;
- parimenti, sulla base di quanto presentato, la funzione estetico – architettonica ha delineato l'indirizzo progettuale finalizzato anche alla riqualificazione del paesaggio urbano;
- la documentazione presentata illustra, nel suo complesso, le soluzioni per la impermeabilizzazione e l'arredo a verde delle aree adibite a parcheggio, nonché gli indirizzi programmatici e progettuali con i quali si intende procedere alla riqualificazione ambientale, valutando anche la possibilità di un nuovo, futuro ampliamento di aree verdi per le quali sono state individuate le caratteristiche delle specie arboree, arbustive ed erbacee da utilizzare, naturalmente tenendo sempre presente la necessità di evitare l'incremento della avifauna nel sedime aeroportuale;
- le variazioni compositive e di destinazione d'uso sono state rilevanti e da una parte hanno portato ad una eliminazione degli spazi verdi lato "airside" per le necessità degli impieghi operativi, legati anche alla sicurezza, mentre dall'altra (lato landside) hanno determinato un assetto "caratterizzato dal reperimento e dalla massimizzazione delle aree a verde, sia dal punto di vista della loro funzione (es. fronti landside del terminal), sia come elementi di corredo alle infrastrutture, sia come elementi di arredo e riconfigurazione dell'immagine architettonica complessiva (es. elementi di verde pensile sulla facciata del terminal)".

CONSIDERATO e VALUTATO quanto affermato dal Proponente secondo il quale “*i diversi interventi che hanno caratterizzato l’infrastruttura aeroportuale, in termini di progetti verdi, sono stati caratterizzati, come previsto, dal recepimento delle indicazioni prescrittive del capo a) del Decreto (ministeriale), dalla massimizzazione delle superfici permeabili, dal coordinamento e dalla creazione di un equilibrio tra safety aeroportuale ed esigenze di qualità ecologico-ambientale*”.

CONSIDERATO che complessivamente il sistema del verde ricopre attualmente (lato landside) 21.803 m², pari al 300% in più rispetto a quanto previsto dal PSA del 2002 cui si riferisce il suddetto Decreto 6917/2002; dal computo è esclusa l’area di via Cariola in quanto per essa è in corso il processo di delocalizzazione in base all’Accordo di programma sottoscritto il 19/12/2013 tra i Ministeri interessati e le Amministrazioni locali.

CONSIDERATO che la verifica di ottemperanza alla prescrizione a) avrebbe dovuto essere eseguita prima dell’avvio delle lavorazioni e fermo restando, quindi, la competenza della Direzione ad accertare eventuali conseguenze di questo slittamento.

Riguardo al piano di monitoraggio dei livelli freatici di cui alla prescrizione c)

CONSIDERATO che solo con la ulteriore documentazione—consegnata da ENAC con la nota del 23/03/2015, riguardante il “Monitoraggio freaticometrico aree sedime civile (2002 – 2014) –Report di sintesi” e la “Sintesi delle misure di riqualificazione ambientale (2002-2014)”, documenti che riportano la data di revisione Gennaio 2015, è risultato possibile valutare la coerenza tra le prescrizioni a) e c) del Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002.

CONSIDERATO che il **Piano di monitoraggio dei livelli freatici** è principalmente finalizzato al monitoraggio delle falde attraverso la misura dei livelli piezometrici e l’analisi dei parametri chimico fisici ritenuti più opportuni e che tale piano prevede la caratterizzazione della situazione attuale delle falde, la individuazione delle eventuali anomalie che dovessero verificarsi nell’esercizio della struttura aeroportuale, la verifica delle variazioni che possono intervenire nei parametri chimici e fisici, nonché nei livelli piezometrici della falda superficiale, identificare e definire gli ambiti di intervento.

VISTA e VALUTATA la relazione di sintesi fornita da ENAC nel Marzo 2015, solo successivamente al già citato secondo parere di verifica di non ottemperanza alle prescrizioni a) e c) del Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002 fornito dalla CT VIA/VAS il 6 Marzo 2015.

CONSIDERATO che il piano di monitoraggio con la definizione della rete di monitoraggio al fine di valutare complessivamente il comportamento dell’acquifero nell’ambito del sistema idrogeologico dell’area, si articola in tre diverse fasi e precisamente :ante operam, in itinere e post operam.

CONSIDERATO che il Piano di Monitoraggio così come indicato dal Proponente ha riguardato :

- l’area relativa all’intervento Edifici per servizi (inizio lavori Marzo 2002, fine lavori Dicembre 2005);
- l’area relativa all’intervento di ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili (dal luglio 2006 al Febbraio 2008);
- l’area relativa all’intervento Deposito carburanti e Cargo Village (inizio lavori rispettivamente Giugno 2007 e Dicembre 2008, fine lavori rispettivamente Agosto 2008 e Ottobre 2010);

l'area Piazzale A/G via Cariola non è stata sottoposta ad attività di monitoraggio in quanto non è stata oggetto del pur previsto intervento.

VISTI i dati relativi alle lettura piezometriche effettuate nei diversi tipi di piezometri che mostrano un livello di prima falda prossimo al piano campagna, impostato e circolante all'interno depositi superficiali sabbioso – limosi, fino ad uno spessore massimo di circa tre metri, confinati inferiormente da depositi argillosi più impermeabili

CONSIDERATO che, per quanto riguarda i piazzali di sosta aeromobili :

- le campagne di indagine eseguite a partire dal 1997 (m 1,2 dal pc) hanno messo in evidenza la presenza di una piezometria locale mediamente impostata a -2,0 m dal p.c., con innalzamento sino a - 0,9 metri in coincidenza con periodi a forte piovosità e a -3,0 metri dal p.c. nel periodo più siccitoso che è stato dato osservare (luglio 2000);
- le letture nella fase in itinere hanno registrato una quota posta a circa - 1,1 m dal p.c., mentre nella fase post operam, successiva a Febbraio 2008, il livello si è attestato a circa -1,0 metri dal p.c.;
- come anche per l'area relativa agli interventi per gli edifici non sono state registrate anomalie di quota della falda significative, quanto invece delle oscillazioni tipiche delle zone alluvionali (correlazione tra livelli della falda e ed intensità e durata delle precipitazione).

VISTE le letture ai piezometri dell'area "piazzali di sosta aeromobili" riportate nella documentazione dal Febbraio 2007 al novembre 2008.

Riguardo all'area 3, deposito carburanti e cargo village :

CONSIDERATO che :

- sulla base anche di specifiche richieste della Provincia di Pisa è stata compiuta una analisi per quanto riguarda il rischio di potenziale impatto per l'area destinata al deposito oli e che per un solo piezometro fu riscontrato un valore superiore a quello riportato nella Tab. 2, all. 5, parte IV del D.Lgs 152/2006;
- dalle valutazioni effettuate anche sugli altri piezometri viene rilevato che "semberebbe trattarsi" di una contaminazione localizzata e che comunque ulteriori approfondimenti saranno effettuati nell'ambito della definizione di un nuovo piano di monitoraggio per il Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2014 – 2028.

CONSIDERATO che le letture piezometriche relative alle campagne fatte a partire dal Febbraio 1997 e fino al Novembre 2010 ha mostrate una variazione tra i - 0,8 e -1,3 metri dal p.c., evidenziandosi come le variazioni della falda superficiale siano minime nell'arco temporale di circa 13 anni.

CONSIDERATO che il monitoraggio relativo alla qualità delle acque di falda relativamente ai parametri "idrocarburi e BTEX" eseguito nel Marzo 2010 ha mostrato, prima della collocazione degli oli minerali, come predetto, una concentrazione superiore al valore limite (420 µg/l contro 350 µg/l) al solo piezometro 26, posto a monte, in senso idrogeologico, rispetto alla localizzazione del deposito carburanti.

VALUTATO che si renderà opportuno, nell'ambito del nuovo master plan 2014 – 2028, seguire l'evoluzione della condizione di anomalia al suddetto piezometro.

PRESO ATTO che il Proponente ha confermato che la impermeabilizzazione delle diverse superfici del sedime aeroportuale e la movimentazione di consistenti volumi di terreni non hanno portato a variazioni significative della piezometria locale.

VALUTATO infine che riguardo alla riqualificazione ambientale e al piano di monitoraggio della falda acquifera la documentazione integrativa presentata per l'ottemperanza alle prescrizioni a) e c) del Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002 risulta sufficientemente adeguata per l'espressione del presente giudizio.

CONSIDERATO che gli interventi previsti dal PSA 2002 – 2010 hanno coperto un intervallo temporale ampio e che nella evoluzione del progetto di riqualificazione ambientale gli interventi sono stati diversi da quelli in origine previsti, in quanto le variazioni compositive e di destinazione d'uso sono state rilevanti hanno determinato un assetto lato landside caratterizzato dal reperimento e dalla massimizzazione delle aree a verde, sia come elementi di corredo che come arredo e riconfigurazione dell'immagine architettonica complessiva.

RITENUTO, alla luce degli atti, la tempistica conseguente alla mancata ottemperanza nei tempi previsti della VO di cui alla lettera a) non ha dato luogo ad alcuna conseguenza pregiudizievole per l'ambiente.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Ritiene che, per quanto sopra esposto, possa essere considerata verificata l'Ottemperanza alle prescrizioni a) e c) del Decreto VIA n. 6917 del 23 Gennaio 2002 relativo al master plan dell'aeroporto G. Galilei di Pisa, esteso fino all'orizzonte temporale del 2014.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'W' and several initials.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Handwritten signature of Guido Monteforte Specchi over a dotted line.

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Handwritten signature of Maria Fernanda Stagno over a dotted line.

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Handwritten signature of Sandro Campilongo over a dotted line.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a signature that appears to be 'S. Campilongo'.

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

.....

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

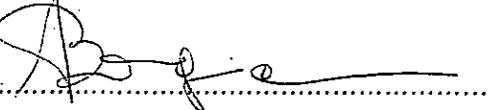
.....

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

.....

Dott. Andrea Borgia



ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

.....

Ing. Stefano Calzolari



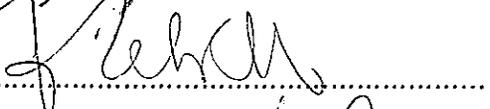
Ing. Antonio Castelgrande



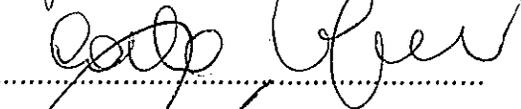
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



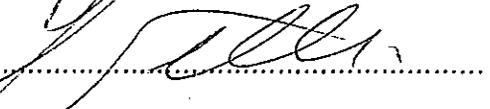
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



ASSENTE

Prof.ssa.Barbara Santa De Donno

.....

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

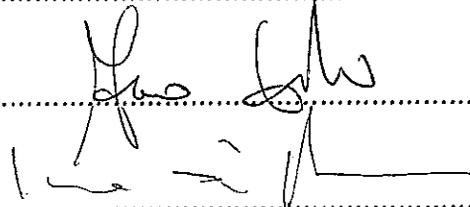
.....

130 DE

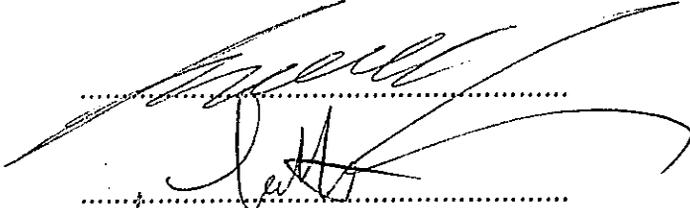
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

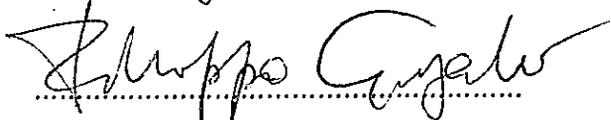


Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto



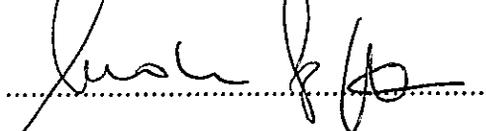
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

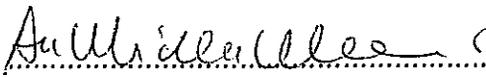
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

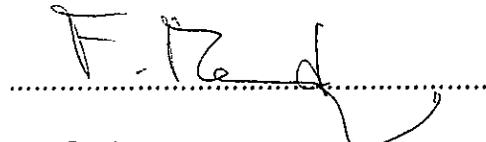
Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

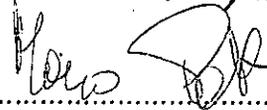




Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



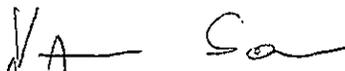
Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

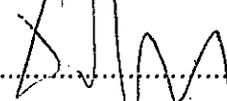
Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



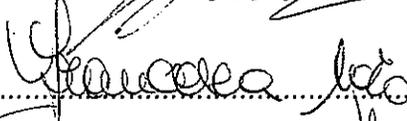
Dott. Paolo Saraceno



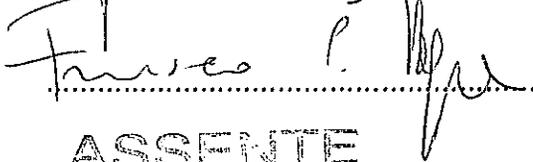
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



ASSENTE

Ing. Roberto Viviani