



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

Settore Valutazione Impatto Ambientale
Valutazione Ambientale Strategica

III REGIONE REGIONALE

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb.

E. prot DVA - 2015 - 0031175 del 15/12/2015

Alla c.a. di

Ministero dei beni e della attività culturali e del turismo
Direzione Generale Belle arti e Paesaggio
Servizio III Tutela paesaggio

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II

Enac
Direzione Centrale -Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo
Direzione Pianificazione e Progetti

Sat - Società Aeroporto Toscano Spa
alla c.a dell'Ing. Pasquale Tirota

Comune di Pisa
Direzione Urbanistica

Provincia di Pisa
Dipartimento del Territorio
Servizio Ambiente

Autorità Idrica Toscana - Conferenza Territoriale n. 2 Basso Valdarno

Autorità di Bacino del Fiume Arno

Consorzio di Bonifica n. 4 Basso Valdarno - Sede di Pisa

Parco Regionale Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli

Acque S.p.A.

ANAS

della Direzione Ambiente ed Energia:

- Settore "Energia e inquinamenti"
- Settore "Servizi pubblici locali e bonifiche"
- Settore "Autorizzazione sismica"
- Settore "Miniere e monitoraggio acque minerali e termali"
- Settore "Tutela della natura e del mare"

della Direzione Urbanistica e Politiche Abitative:

- Settore "Pianificazione del Territorio"
- Settore "Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio"

Alle VIA
c





REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

Settore Valutazione Impatto Ambientale
Valutazione Ambientale Strategica
OOPP di interesse strategico regionale

della *Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporti Pubblici*
Locale:

- Settore "Infrastrutture di cave"
- Settore "Mobilità"
- Settore "Trasporto pubblico"
- Settore "Viabilità di interregione"

della *Direzione Difesa del suolo e Protezione Civile:*

- Settore "Genio civile bacino Arno - Toscana centro"
- Settore "Assetto idrogeologico e tutela dell'acqua"

della *Direzione Diritti di cittadinanza e coesione sociale:*

- Settore "Prevenzione e sicurezza in ambienti di vita, alimenti e veterinaria"

Alla Direzione Tecnica dell'ARPAT - Settore VIA/ VAS

All'Azienda USL n. 5 di Pisa – Servizio Igiene Pubblica

Oggetto: Art. 20 D.lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010 – Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale: "Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa", nel Comune di Pisa. Proponente: ENAC – Provvedimento conclusivo.

Con la presente,

si trasmette

la Delibera della Giunta Regionale n.1204 del 09/12 /2015, di conclusione del procedimento in oggetto.

L'atto è consultabile sul sito della Regione Toscana, seguendo il percorso:

- Regione / Leggi, atti e normative / Atti regionali / Atti della Giunta

Distinti saluti.

LA RESPONSABILE
Arch. Carla Chiodini

DGSalvaguardia.ambientale

Da: regionetoscana@postacert.toscana.it
Inviato: venerdì 11 dicembre 2015 15:08
A: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Art. 20 D.lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale: "Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa", nel Com
Allegati: Segnatura.xml; 183451.PDF.P7M

Regione Toscana predispose i propri documenti in originale informatico sottoscritto digitalmente ai sensi del DLgs 82/2005 - Codice dell'amministrazione digitale. Per aprire i file firmati digitalmente in formato P7M è possibile usare uno dei software gratuiti (Dike, ArubaSign) indicati dall'Agenzia per l'Italia digitale alla pagina: <http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-verifica> Nel caso in cui per aprire la PEC venga usato Thunderbird per vedere i documenti firmati digitalmente allegati, si deve verificare che sia disattivato il controllo sui file P7M.



REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DAL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 09-12-2015 (punto N 5)

Delibera N 1204 del 09-12-2015

Proponente

ENRICO ROSSI
DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA

Pubblicità/Pubblicazione Atto soggetto a pubblicazione integrale (PBURT/BD)

Dirigente Responsabile CARLA CHIODINI

Estensore ELISA INNOCENTI

Oggetto

Art. 20 D.lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale: "Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa", nel Comune di Pisa. Proponente: ENAC.

Presenti

ENRICO ROSSI	VITTORIO BUGLI	VINCENZO CECCARELLI
STEFANO CIUOFFO	FEDERICA FRATONI	CRISTINA GRIECO
MARCO REMASCHI	STEFANIA SACCARDI	MONICA BARNI

Assenti

ALLEGATI N°1

ALLEGATI

<i>Denominazione</i>	<i>Pubblicazione</i>	<i>Tipo di trasmissione</i>	<i>Riferimento</i>
A	Si	Cartaceo+Digitale	NUCLEO DI VALUTAZIONE

STRUTTURE INTERESSATE

<i>Tipo</i>	<i>Denominazione</i>
Direzione Generale	DIREZIONE DIRITTI DI CITTADINANZA E COESIONE SOCIALE
Direzione Generale	DIREZIONE DIFESA DEL SUOLO E PROTEZIONE CIVILE
Direzione Generale	DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA
Direzione Generale	DIREZIONE POLITICHE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
Direzione Generale	DIREZIONE URBANISTICA E POLITICHE ABITATIVE

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

la Direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati

la L.R. 1/2009;

il D.Lgs. 152/2006 art. 20;

la L.R. 10/2010 art. 63;

la propria Deliberazione n.283 del 16.03.2015, relativa a *“Indirizzi operativi inerenti l'effettuazione dei controlli. Procedura di VIA di competenza regionale e partecipazione regionale ai procedimenti di VIA di competenza statale. Nucleo regionale di valutazione. Schema tipo per la formulazione dei pareri e dei contributi tecnici istruttori, nell'ambito delle procedure di cui alla L.R.10/2010. Sintesi delle componenti ambientali, riferite ai fattori di cui all'art.40, interessate dal progetto”*;

Premesso che:

il proponente ENAC, con istanza del 28.11.2014, ha chiesto al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) l'avvio di un procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo all'aggiornamento del progetto di cui al Decreto VIA n. 6917 del 23.01.2002 (pronuncia di compatibilità ambientale positiva con prescrizioni), dal momento che prevedeva un Master Plan dell'aeroporto redatto ad un orizzonte temporale del 2010, con un nuovo Master Plan 2014-2028, nel quale sono ricomprese tipologie di interventi infrastrutturali necessari a garantire livelli di servizio adeguati al traffico relativo al periodo 2014;

il progetto in esame prevede una rimodulazione temporale di alcuni interventi già previsti, estensioni del perimetro verso est, dovute allo sviluppo dell'accessibilità e della sosta al fine di mantenere un corretto equilibrio fra crescita del traffico, sicurezza e livelli di servizio delle infrastrutture. Rispetto a quanto contenuto nel precedente Masterplan (PSA 2002-2010), si prevede un consistente aumento di traffico passeggeri (7 milioni pax/anno, con un aumento del 233%), un aumento delle superfici (412.500 mq, con un aumento del 17%) ed una diminuzione dei volumi costruiti (666.000 mc, con un decremento del 28%);

con nota del 04.12.2014 il Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale, ha fatto richiesta ai settori regionali ed alle agenzie del contributo tecnico di competenza sulla documentazione presentata da ENAC per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale: *“Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa”*;

con nota del 17.03.2015, il Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale, in considerazione dei contributi pervenuti a seguito della sopra richiamata nota del 04.12.2014, ha trasmesso al MATTM, una proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni;

il proponente ENAC, con nota del 15.07.2015 ha depositato presso il Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale, integrazioni volontarie;

con nota del 16.07.2015 il Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale, ha fatto richiesta ai Settori regionali ed alle Agenzie del contributo tecnico di competenza sulle integrazioni volontarie presentate da ENAC;

con nota del 09.10.2015 il Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale ha convocato il Nucleo di Valutazione ex D.G.R. 283/2015 per il giorno 20 Ottobre u.s.;

Dato atto che:

in data 20.10.2015 e 21.10.2015 si è svolto il Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale, di cui alla propria Deliberazione n.283 del 16.03.2015, con la partecipazione degli Uffici Regionali, di ARPAT e, quale Soggetto invitato, dell'Azienda Sanitaria di Pisa;

nel corso del procedimento sono stati acquisiti i pareri delle Amministrazioni interessate e i contributi tecnici degli Uffici e delle Agenzie regionali, nonché degli altri Soggetti interessati;

Visto il Parere n.109 del 20 e 21.10.2015 del Nucleo di Valutazione, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (Allegato A) con il quale il Nucleo, a seguito di approfondita analisi del progetto e degli impatti derivanti dalla sua attuazione, rileva la necessità di fare alcune segnalazioni Ministero, elencate puntualmente nel parere medesimo, le quali dovranno essere tenute a riferimento dal MATTM per la definitiva espressione del parere sul procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza;

Visto inoltre che:

le suddette segnalazioni afferiscono sia alla fase di cantiere che a quella di esercizio e che si sostanziano in indicazioni per i successivi livelli di approfondimento progettuale, in particolare relativamente al monitoraggio degli effetti;

le medesime indicazioni costituiscono utili elementi di valutazione per l'adozione del provvedimento conclusivo del procedimento in oggetto da parte del MATTM;

nel caso dell'adozione, da parte del MATTM, di un provvedimento conclusivo di esclusione dalla procedura di VIA, tali elementi potranno trovare riferimento nel quadro prescrittivo ivi contenuto;

Rilevato che:

il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è l'autorità competente per la VIA per quanto riguarda la categoria progettuale "*...aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*", ai sensi dell'Allegato II al D.Lgs.152/2006;

il progetto in esame è sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità in quanto modifica ad un aeroporto esistente;

la procedura di verifica di assoggettabilità è una procedura esclusivamente tecnica, al termine della quale l'Autorità competente, in questo caso il Ministero dell'Ambiente, con atto del Direttore Generale competente, deve stabilire se il progetto in esame debba o meno essere sottoposto alla procedura di VIA;

la Giunta regionale, ai sensi dell'art. 63 della LR10/2010, ai fini dell'espressione del parere regionale nell'ambito delle procedure di competenza statale, "*...acquisisce il parere delle province, dei comuni e degli enti di gestione delle aree naturali protette, nel cui territorio è prevista la realizzazione del progetto*";

secondo quanto previsto dalla propria deliberazione 283/2015, il parere regionale al Ministero dell'Ambiente è adottato dalla Giunta Regionale tenuto conto del parere tecnico del Nucleo regionale di Valutazione, composto dagli Uffici regionali competenti e da ARPAT;

il Nucleo regionale di valutazione pertanto, nel proprio parere del 20 e 21.10.2015, n. 109, ha messo in evidenza, dal punto di vista strettamente tecnico i possibili impatti sull'ambiente determinati dalla

costruzione e dall'esercizio delle modifiche aeroportuali previste dal progetto in esame comunque mitigabili tramite opportune misure nel quadro prescrittivo;

Ritenuto che la Giunta regionale, nell'espressione del proprio parere al Ministero dell'Ambiente, oltre a dare atto degli impatti ambientale determinati dal progetto, così come evidenziati dal citato parere tecnico del Nucleo n.109/2015, provveda anche dal punto di vista programmatico ad esprimere la propria posizione sul progetto di modifica aeroportuale in esame e sulle prospettive di sviluppo dello scalo di Pisa, nell'ottica dell'integrazione funzionale tra l'aeroporto di Firenze e quello di Pisa a servizio delle necessità produttive, commerciali e turistiche di tutta la Toscana;

Preso quindi atto delle valutazioni e delle conclusioni espresse nel sopracitato Parere del Nucleo n. 109 del 20 e 21.10.2015 e ritenuto di dover segnalare al Ministero dell'Ambiente gli elementi puntuali ivi elencati, affinché ne sia tenuto conto nell'adozione del provvedimento conclusivo di competenza;

A voti unanimi

DELIBERA

A) di esprimere orientamento favorevole allo sviluppo dell'aeroporto di Pisa, così come delineato nel progetto "*Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa*", nell'ottica dell'integrazione funzionale tra l'aeroporto di Firenze e quello di Pisa a servizio delle necessità produttive, commerciali e turistiche di tutta la Toscana;

B) di trasmettere al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare il parere n. 109/2015 del Nucleo di valutazione di Impatto Ambientale regionale, quale contributo istruttorio al fine dell'espressione del provvedimento conclusivo del procedimento di verifica di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, relativo al progetto di cui trattasi;

C) di comunicare, a cura del Settore VIA, VAS e Opere di interesse strategico regionale, il presente atto al MATTM, al Ministero Beni ed attività Culturali e Turismo, alla Società proponente ed ai Soggetti interessati.

Si avverte che contro il presente atto può essere proposto ricorso innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o al Presidente della Repubblica entro, rispettivamente, 60 e 120 giorni dalla sua notificazione o piena conoscenza.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5bis della l.r. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art.18 della l.r.23/2007.

SEGRETERIA DELLA GIUNTA
IL DIRETTORE GENERALE
ANTONIO DAVIDE BARRETTA

Il Dirigente Responsabile
CARLA CHIODINI

Il Direttore
EDO BERNINI



Regione Toscana

Direzione Ambiente ed Energia
Settore Valutazione Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica
- Opere pubbliche di interesse strategico regionale

Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale
Deliberazione della G.R. n.283 del 16/03/2015

Seduta del 20 e 21/10/2015

Parere n. 109

per l'espressione del parere della Giunta Regionale al Ministero dell'Ambiente
ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs.152/06 e dell'art. 63 della L.R.10/2010

Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa
Master Plan 2014 - 2028

Proponente: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)

Il giorno 20.10.2015, alle ore 10.00, negli uffici della Giunta Regionale in Piazza dell'Unità Italiana n. 1, in Firenze, si è riunito il Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale per l'espressione del parere tecnico alla Giunta Regionale relativo al "Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa", proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), parere da esprimersi ai fini degli adempimenti regionali di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010, nell'ambito del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza dello Stato.

L'odierna riunione del Nucleo di valutazione è stata convocata con nota del Settore Valutazione di impatto ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere pubbliche di interesse strategico regionale (Settore VIA) del 09.10.2015.

Sono presenti, oltre al Presidente del Nucleo di Valutazione Arch. Carla Chiodini, quali componenti del Nucleo stesso i rappresentanti degli Uffici di seguito elencati:

della *Direzione Ambiente ed Energia*:

- Settore "Energia e inquinamenti";
- Settore "Mobilità";

della *Direzione Tecnica dell'ARPAT*:

- Settore "VIA/VAS".

Sono presenti, in qualità di invitati, i seguenti Enti ed Uffici, rappresentati dai Soggetti riportati nel Foglio Firma, conservato agli atti del Settore VIA:

- Azienda USL n. 5 di Pisa – Dipartimento di Prevenzione – U.F. Igiene Pubblica e Nutrizione.

E' infine presente la Società di gestione Toscana Aeroporti S.p.A., rappresentati dai Soggetti riportati nel Foglio Firma, conservato agli atti del Settore VIA.

Sono altresì presenti i funzionari regionali Lorenzo Galeotti, Elisa Innocenti, Alessandra Veroni e Andrea Casadio; Barbara Bracci e Paolo Gallo del Settore agenti fisici AVL di ARPAT.

Acque Spa e Genio Civile di Pisa hanno comunicato che non potranno essere presenti al Nucleo di Valutazione;

Alle ore 10.30, il Presidente del Nucleo, dopo la verifica delle presenze, apre la riunione e riassume sinteticamente le caratteristiche e le finalità della documentazione relativa al progetto in esame, nonché l'oggetto della verifica di assoggettabilità a VIA.

L'ing. Cecchetti, rappresentante di Toscana Aeroporti illustra i contenuti generali del progetto rispetto al precedente Masterplan, specificando che il nuovo Masterplan ha le stesse funzioni ma un diverso dimensionamento delle strutture, calcolato in base al traffico passeggeri e ad i nuovi standard europei. A fronte di un aumento passeggeri il nuovo Masterplan prevede una riduzione nei volumi.

Vengono inoltre riassunti i principali elaborati forniti come integrazioni volontarie depositate in data 16.10.2015, sulle componenti rumore e paesaggio.

In particolare, riguardo alle ultime integrazioni l'ingegnere specifica che è stata fornita una soluzione alternativa alla realizzazione dell'albergo, che prevede una minore altezza.

In merito alla componente rumore, a seguito di incontri effettuati con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, è stata confermata la disponibilità economica a mettere in atto una serie di misure di mitigazione al rumore, che combinate con procedure operative a terra consentono una diminuzione dell'impatto acustico.

L'ing. Tommasi consulente acustico per la Società Toscana Aeroporti illustra nel dettaglio i contenuti delle integrazioni volontarie depositate in data 16.10.2015, specificando che prevedono la diminuzione in fascia notturna dei movimenti aerei sulla città di Pisa e che è stato possibile dimostrare, tramite la messa in atto di misure di mitigazione, un forte miglioramento acustico.

In base a tali misure è stato valutato che l'LVA 60db dal 2028 ricadrà totalmente all'interno della zona aeroportuale, le isofone relative a LAeq diurno sono state comprese.



Grazie a innovazioni tecnologiche da effettuarsi dalla torre di controllo e dagli aeromobili è stato inoltre possibile ottenere un miglioramento acustico nella zona sud, mentre in zona nord è stato ottenuto grazie alla riduzione dei voli negli orari 22:00-23:00.

Sono state previste specifiche campagne di monitoraggio acustiche per le zone più critiche, che dovranno essere concordate con ARPAT, e verrà stilato un Piano del contenimento rumore 2015-2028.

Altri effetti positivi sull'impatto acustico saranno ottenuti con l'introduzione dei profili di decollo ICAO e con il completamento della operazione di delocalizzazione di Borgo Cariola.

L'ing. Cecchetti specifica la priorità che fino ad oggi hanno avuto le opere prescritte per l'abbattimento dell'inquinamento acustico.

La Dott.ssa Barbara Bracci di ARPAT chiede specificazioni sulle integrazioni volontarie in merito al numero dei movimenti notturni di partenza che è stato impiegato con le simulazioni.

L'ing. Tommasi dichiara che i movimenti notturni assunti sono pari a 1,3 decolli e 0,3 atterraggi notturni, considerando i valori medi delle tre settimane di maggior traffico nell'anno.

Il Dott. Paolo Gallo di ARPAT chiede dettagli riguardo all'allargamento previsto per la isofonica relativa a 55db rispetto al maggior contenimento della isofonica relativa ai 60 db.

La Dott. Bracci di ARPAT, preso atto delle mappe e risultati forniti, lamenta la mancanza dei dati di input utilizzati ed evidenzia l'impossibilità di controllare i risultati.

L'ing. Tommasi specifica che i dati di partenza sono rimasti inalterati, e sono stati variati solo il numero di movimenti ed i nuovi modelli di aeromobile.

In merito alla componente paesaggio l'ing. Marco Mancino, consulente di Toscana Aeroporti, illustra le integrazioni volontarie depositate in data 16.10.2015, specificando che le misure adottate ed ottemperate per il precedente Masterplan sono risultate efficaci e sono perciò state riproposte.

Molti aspetti saranno approfonditi sulle singole opere.

Il Settore Paesaggio aveva evidenziato tre tipi di criticità sul progetto relative all'espansione del sedime militare, all'area parcheggi ed alla struttura alberghiera. L'ing. Mancino dichiara che il Masterplan non interessa il sedime militare, che l'intervento è già stato recepito dagli strumenti urbanistici del Comune di Pisa, comprendendo i parcheggi a raso nell'area est della pista. Per quanto riguarda i parcheggi dei rental car specifica le motivazioni dimensionali e localizzative dell'opera e dettaglia la tipologia architettonica del parcheggio, di facile dismissione nel caso in cui non risultasse necessaria.

Per quanto riguarda la struttura alberghiera vengono illustrati i criteri dimensionali e localizzativi, già previsti nel Masterplan 2002-13. La struttura alberghiera potrebbe essere riconfigurata a livello spaziale prevedendo una struttura di minore altezza.

I rappresentanti di Toscana Aeroporti lasciano la sala alle ore 11:00.

Successivamente si svolge la discussione da parte dei componenti del Nucleo.

La seduta viene sospesa alle ore 14,00 e viene ripresa il giorno 21.10.2015 alle ore 9,00.

Il giorno 21.10.2015, alle ore 9,00, sono presenti, oltre al Presidente del Nucleo di Valutazione Arch. Carla Chiodini, quali componenti del Nucleo stesso i rappresentanti degli Uffici di seguito elencati:

Direzione Ambiente ed Energia: Settore "Energia e inquinamenti";

Direzione Tecnica dell'ARPAT: Settore "VIA/VAS".

Sono altresì presenti i seguenti Funzionari Regionali: Lorenzo Galeotti, Elisa Innocenti, Alessandra Veroni.

A seguito della discussione svolta viene condiviso il seguente Parere.



IL NUCLEO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

VISTI:

la Direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) di determinati progetti pubblici e privati;

il D.Lgs.152/2006;

l'art. 15 del D.L. 91/2014;

l'art. 63 della L.R. 10/2010;

la D.G.R. n.283 del 16/03/2015, in merito alle disposizioni organizzative relative alla partecipazione ai procedimenti di VIA statale, organizzazione, funzionamento e composizione del Nucleo di valutazione;

RICORDATO che:

relativamente al progetto del Piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto civile "Galileo Galilei" nel Comune di Pisa (PI), proposto da ENAC (Società di gestione: S.A.T. p.A.), con Deliberazione della Giunta Regionale n. 856 del 30.07.2001 è stato espresso parere favorevole sulla compatibilità ambientale, nell'ambito del procedimento di VIA di competenza del Ministero dell'Ambiente, subordinatamente alle prescrizioni e con la formulazione delle raccomandazioni riportate nell'Allegato A alla suddetta Deliberazione (Parere del Nucleo n. 43 del 10.04.2001 e 03.07.2001);

con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 6917 del 23.01.2002, è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto, a condizione che il proponente ottemperasse a n. 4 prescrizioni, individuate dalle lettere a), b), c) e d);

a seguito dell'istanza del 07.05.2004 di modifica parziale del suddetto Decreto VIA presentata dalla società proponente, la Regione Toscana ha espresso parere favorevole con Deliberazione di Giunta Regionale n. 940 del 20.09.2004, modificando la prescrizione n. 6 della precedente D.G.R. 856/2001 e, con nota Prot. DSA/2005/02037 del 28.01.2005, il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere positivo all'accoglimento della suddetta istanza presentata da SAT;

con nota del 10.07.2014, assunta al Protocollo Regionale in data 11.07.2014, il Ministero dell'Ambiente ha chiesto alla Regione Toscana di fornire informazioni in merito allo stato di attuazione della verifica di ottemperanza di propria competenza, di cui alla lettera d) del Decreto VIA sopracitato, ovvero delle prescrizioni regionali, contenute nella D.G.R.T. n. 856/2001, così come modificata dalla D.G.R.T. n. 940/2014;

con nota del 17.07.2014, il Settore VIA – VAS – Opere pubbliche di interesse strategico regionale ha chiesto chiarimenti al Proponente sulla documentazione inizialmente presentata; con note PEC del 22.08.2014 e del 12.09.2014, il Proponente ha trasmesso la documentazione richiesta; in data 25.09.2014 si è riunito il Nucleo VIA regionale, che ha ritenuto ottemperate tutte le prescrizioni regionali, ad eccezione delle prescrizioni n. 7 e 11 della D.G.R. n. 856/2001, per le quali ha ritenuto necessario che il Proponente depositasse ulteriore documentazione ai fini di poter verificare la completa ottemperanza in una successiva seduta del Nucleo; con note del 24.10.2014, 15.01.2015 e 16.01.2015, la società proponente ha trasmesso alla Regione Toscana e al Ministero dell'Ambiente documentazione contenente integrazioni e controdeduzioni alle considerazioni contenute nel sopra citato del Nucleo VIA;

in data 19.02.2015 si è riunito il Nucleo VIA regionale, che, in base alla documentazione fornita, ha ritenuto

ottemperate anche le prescrizioni n.7 e 11 della D.G.R. n. 856/2001;

con D.G.R. 165 del 02.03.2015 si è conclusa positivamente la verifica di ottemperanza sulle prescrizioni di cui alle D.G.R. 856/2001 e n.940/2004;

PREMESSO che:

con nota del 28.11.2014, il proponente ENAC ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA relativamente al progetto in oggetto al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006;

con stessa nota del 28.11.2014, la società proponente ha depositato anche presso la Regione Toscana e le altre amministrazioni interessate la relativa documentazione;

il progetto consiste in una modifica ad un'opera che rientra tra quelle di cui al punto 10) "... *aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*" dell'Allegato II del D.Lgs. 152/2006, e come tale è soggetto alla verifica di assoggettabilità di competenza del Ministero dell'Ambiente;

dell'avvenuta trasmissione dell'istanza del Proponente è stato dato sintetico avviso sul sito web dell'autorità competente (MATTM) in data 03.12.2014;

con note del 04.12.2014, il Settore Valutazione di Impatto Ambientale ha chiesto il parere ed il contributo istruttorio alle Amministrazioni interessate e agli Uffici regionali e agli altri Soggetti interessati;

a seguito della sopra citata richiesta sono pervenuti i pareri delle seguenti Amministrazioni:

- Comune di Pisa;
- Provincia di Pisa - Servizio Ambiente;
- Autorità di Bacino del Fiume Arno;

a seguito della sopra citata richiesta sono pervenuti i contributi tecnici da parte dei seguenti Soggetti:

- Settore Energia, tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico ed acustico;
- Settore Tutela e gestione delle risorse idriche;
- Settore Genio Civile di Bacino Arno-Toscana Centro, sede di Pisa;
- Settore Pianificazione del territorio;
- Settore Rifiuti e Bonifiche dei siti inquinati;
- Settore Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali;
- Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio;
- Area di Coordinamento Mobilità e Infrastrutture;
- Dipartimento della Prevenzione della Azienda USL n°5 di Pisa;
- Settore VIA VAS dell'ARPAT;
- Consorzio 4 Basso Valdarno;
- Acque Spa;

con nota del 09.12.2014, il Ministero dell'Ambiente ha comunicato al Proponente la procedibilità dell'istanza, chiedendo contestualmente alla Regione Toscana se intendesse evidenziare il concorrente interesse regionale, finalizzato alla integrazione in sede istruttorio della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ministeriale;

con nota del 10.12.2014, la Regione Toscana ha evidenziato al Ministero dell'Ambiente il concorrente interesse regionale;

in data 17.03.2015 il Settore Valutazione di Impatto Ambientale ha inviato al Ministero dell'Ambiente una proposta di richiesta di integrazioni progettuali;

in data 15.07.2015 il proponente ha depositato presso il Ministero dell'Ambiente, la Regione Toscana e tutte le Amministrazioni interessate nel procedimento, integrazioni volontarie al progetto;

a seguito della sopra citata richiesta sono pervenuti i pareri delle seguenti Amministrazioni:

- Comune di Pisa - Direzione Ambiente;
- Provincia di Pisa - Servizio Ambiente;
- Autorità di Bacino del Fiume Arno;

a seguito della sopra citata richiesta sono pervenuti i contributi tecnici da parte dei seguenti Soggetti:

- Settore Energia, tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico ed acustico;
- Settore Genio Civile di Bacino Arno-Toscana Centro, sede di Pisa;
- Settore Rifiuti e Bonifiche dei siti inquinati;
- Settore Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali;
- Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio;
- Dipartimento della Prevenzione della Azienda USL n°5 di Pisa;
- Settore VIA VAS dell'ARPAT;
- Consorzio 4 Basso Valdarno;
- Acque Spa;

la documentazione inizialmente presentata dal proponente consiste in:

- Progetto Preliminare, composto dai seguenti elaborati:

- Relazione generale;
- Tavole:
 - 01: Inquadramento territoriale;
 - 02: Inquadramento urbanistico;
 - 03: Demanio civile e militare;
 - 04: Planimetria generale stato di fatto;
 - 05: Assetto definitivo di progetto;
 - 06: Schema di accessibilità e viabilità di progetto;
 - 07: Viabilità stato di fatto e di progetto – Sezioni tipo;
 - 08: Principali aree da acquisire;
 - 09: Planimetria degli interventi: Fase I;
 - 10: Planimetria degli interventi: Fase II;
 - 11: Planimetria degli interventi: Fase III;
 - 12: Zone di rischio;
 - 13: Vincoli e destinazioni dovuti alle radioassistenze;
 - 14: Superfici di limitazione ostacoli: stato di fatto;
 - 15: Superfici di limitazione ostacoli: stato di progetto;
 - 16: Sottoservizi e reti di distribuzione elettrica, idrica, fognaria: situazione attuale;
 - 17: Sottoservizi e reti di distribuzione elettrica, idrica, fognaria: situazione futura;
 - 18: Planovolumetrico, dati tipologici e dimensionali;

- Studio Preliminare Ambientale, composto dai seguenti elaborati:

- 01: Relazione;
- 02: Quadro conoscitivo;
- 03: Schede Progetto;
- 04: Relazione simulazioni INM scenario 2028;
- 05: Curve isofoniche LVA 2028 voli civili;
- 06: Curve isofoniche LVA 2028 voli militari;
- 07: Relazione simulazioni impatto atmosferico scenario 2028;

la documentazione integrativa depositata dal proponente consiste in:

- Relazione di Sintesi delle integrazioni volontarie prodotte;
- Planimetria sovrapposto 2014-2028;

- Planimetria cronologia evoluzione destinazioni funzionali aeroporto;
- Relazione caratteristiche struttura alberghiera aeroportuale;
- Relazione impatto vibrazioni fase cantiere;
- Planimetria generale sistemi idraulici 2014;
- Planimetria generale sistemi idraulici 2028;
- Relazione descrittiva di sintesi dell'approvvigionamento idrico, la gestione delle acque reflue e degli sversamenti accidentali in fase di esercizio;
- Tabella di determinazione dell'incremento di carico idrico, di carico organico e della tipologia di trattamento previsto per gli interventi del Masterplan;
- Schede trattamento acque reflue e acque meteoriche dilavanti in fase di esercizio;
- Relazione di sintesi cantierizzazione e gestione materiali da costruzione e da demolizione/scavo;
- Schede di cantierizzazione: ubicazione, organizzazione interna e gestione acque meteoriche dilavanti;
- Planimetria di individuazione delle aree di cantiere e delle aree di scavo/riporto terre con relative tabelle di bilancio materiali - Fase I;
- Planimetria di individuazione delle aree di cantiere e delle aree di scavo/riporto terre con relative tabelle di bilancio materiali - Fase II;
- Planimetria di individuazione delle aree di cantiere e delle aree di scavo/riporto terre con relative tabelle di bilancio materiali - Fase III;
- Tabelle riepilogative di scavi/riporti e materiali da costruzione;
- Planimetria di individuazione siti approvvigionamento materiali da costruzione e di smaltimento/recupero dei materiali da demolizione;
- Relazione piano preliminare gestione rifiuti e materiali da scavo;
- Aggiornamento relazione simulazioni impatto atmosferico scenario 2028;
- Relazione di controdeduzione richiesta chiarimenti ARPAT;
- Relazione controdeduzioni richiesta chiarimenti ARPAT;
- Curve isofoniche LVA 2028 Voli civili;
- Relazione verifica barriere acustiche Cargo Village;
- Relazione valutazione clima acustico struttura alberghiera;
- Relazione valutazione impatto acustico impianto autolavaggio;
- Relazione analisi idrologiche idrauliche;
- Planimetria Generale Aree Pericolosità Idraulica;
- Relazione Studio di Incidenza Ecologica SIR 62;
- Book tavole Studio di Incidenza Ecologica SIR 62;
- Relazione studio riqualificazione paesaggistica;
- Planimetria rilievo stato di fatto dotazioni a verde;
- Planimetria inquadramento ambiti e temi di progetto;
- Planimetria indicazioni tipologiche 1;
- Planimetria indicazioni tipologiche 2;
- Render inserimento territoriale tavola 1;
- Render inserimento territoriale tavola 2;
- Report regime autorizzativo delle opere previste dal Masterplan 2002-2010 ed effettivamente realizzate;
- Report stato di avanzamento aggiornato procedimento di delocalizzazione Borgo via Cariola;

VISTO che, in base alla documentazione trasmessa dal proponente risulta quanto segue:

il progetto in esame riguarda la revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) per il periodo 2014-2028 dell'Aeroporto internazionale G. Galilei di Pisa (Masterplan 2014-2028) che prevede sostanzialmente una ri-modulazione temporale di alcuni interventi già previsti nel PSA 2002-2010 ed oggetto del Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n. 6917 del 23/01/2002 emesso dal Ministero dell'Ambiente.

Sono inoltre previste, a livello infrastrutturale, estensioni del perimetro verso est, principalmente dovute allo sviluppo dell'accessibilità e della sosta. Il complesso delle previsioni del Masterplan 2014-2028, risulta già approvato in linea tecnica da ENAC nell'aprile 2014 (nota Enac n.41901/ENAC/CIA del 18/04/2014), nonché incluso all'interno del Programma Quadriennale degli Interventi 2014-2017.

Obiettivo dichiarato del Masterplan 2014-2028 è di proseguire nel mantenimento di un corretto equilibrio fra crescita del traffico, sicurezza e livelli di servizio delle infrastrutture. La crescita armonica dell'infrastruttura

aeroportuale, anche nei confronti dell'ambito territoriale di inserimento, viene legata alle strategie di massimizzazione dello sfruttamento dello spazio disponibile, razionalità e funzionalità della distribuzione di infrastrutture e manufatti, flessibilità rispetto alle mutevoli esigenze del trasporto aereo.

Partendo dal suddetto obiettivo, il nuovo PSA del Masterplan, pur prevedendo importanti interventi in area *air-side*, si è focalizzato soprattutto sul potenziamento dell'accessibilità allo scalo e sullo sviluppo dell'area *land-side*, nella quale sono previste opere per l'estensione dei parcheggi a raso, la realizzazione di nuovi servizi ai passeggeri e ai visitatori del complesso aeroportuale e la riqualificazione dell'accesso ferroviario con l'impiego di un più adeguato sistema tecnologico e funzionale.

In particolare i principali interventi previsti dal PSA sono i seguenti:

1) Interventi in *air-side*, per l'adeguamento e il potenziamento delle capacità operative dello scalo:

- costruzione dello scenario di traffico passeggeri e merci con orizzonte di breve, medio e lungo periodo e definizione conseguente della capacità necessaria per le infrastrutture aeroportuali;
- individuazione e salvaguardia delle aree di possibile espansione dell'aeroporto oltre l'attuale sedime in concessione;
- realizzazione del nuovo raccordo di connessione AA tra le testate 04L e 04R al fine di garantire il miglioramento delle condizioni operative per la pista 04R con l'arretramento di circa 325 m per gli aeromobili in decollo;
- realizzazione del nuovo piazzale e terminal per l'aviazione generale nelle aree attualmente occupate dalle abitazioni di Via Cariola.

2) Interventi in *land-side*:

- ampliamento dei terminal passeggeri e merci e delle aree di servizio in coerenza con il traffico atteso oltre l'attuale sedime in concessione;
- risanamento ambientale delle zone residenziali adiacenti al sedime aeroportuale (delocalizzazione della residenze di Via Cariola);
- definizione dello schema generale delle infrastrutture di accessibilità all'area aeroportuale e della sosta (ampliamento del sistema dei parcheggi);
- potenziamento della connessione con la Stazione ferroviaria di Pisa Centrale mediante sistema automatizzato (People Mover);
- definizione del profilo funzionale e organizzativo dei servizi di supporto alle attività aeroportuali (city gate) con realizzazione di una struttura alberghiera.

Sono state programmate 3 fasi di realizzazione degli interventi, di durata di 5 anni ciascuna, con scadenza rispettivamente al 2018, 2023 e 2028. Per ogni fase sono descritti in dettaglio gli interventi previsti;

RILEVATO che, in merito alla documentazione depositata dal proponente nel novembre 2014 e nel luglio 2015 sulla base dei pareri e dei contributi pervenuti dalle Amministrazioni e dagli altri Soggetti interessati, è possibile svolgere le seguenti **considerazioni**:

per quanto riguarda l'inquadramento urbanistico del progetto presentato, il Comune di Pisa è dotato di Piano Strutturale (PS), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 103 del 2 ottobre 1998 e di Regolamento Urbanistico (RU), approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.43 del 28 luglio 2001. L'Amministrazione Comunale, ha inoltre proceduto ad adeguare tali atti alle prescrizioni e condizioni poste dal Piano di Rischio Aeroportuale, redatto secondo le indicazioni ufficializzate da ENAC e per il quale, nel Maggio 2012, ha ottenuto il parere favorevole da parte dello stesso Ente ENAC.

Sono stati pertanto approvati una variante al Piano Strutturale (PS), delibera di C.C. n. 34 del 03.07.2014 pubblicata sul BURT n. 40 del 08.10.2014 e successivamente una variante al Regolamento Urbanistico (RU), approvato con delibera di C.C.n. 5 del 05.02.2015 pubblicata sul BURT n. 14 del 08.04.2015. Con la variante al PS l'Amministrazione Comunale ha modificato il perimetro della UTOE 28 "Aeroporto" includendo al suo interno le aree lato est ricomprese nel nuovo Master Plan e ha integrato la Scheda della UTOE 28 "Aeroporto" con le seguenti aggiunte:

- alla voce "Vincoli e condizioni ambientali": l'UTOE è interessata dalle fasce A, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale ed è tutta compresa all'interno del perimetro aeroportuale;
- alla voce "Obiettivi qualitativi e funzionali locali": all'interno del perimetro aeroportuale sono ammesse le attività pertinenti l'esercizio aeroportuale militare e civile.

Con la conseguente variante al RU l'Amministrazione Comunale ha invece integrato l'art. 1.4.1 delle Norme Tecniche di Attuazione, di seguito riportato:

“Articolo 1.4.1. - Ambito aeroportuale

1. Nelle superfici interessate dall'ambito aeroportuale sono ammissibili le trasformazioni di manutenzione, riqualificazione, ristrutturazione, ampliamento, delle piste per il decollo e l'atterraggio, nonché di manutenzione, riqualificazione, ristrutturazione, ampliamento, nuova costruzione degli impianti, anche di interscambio, e delle attrezzature tecnologiche, di servizio e di supporto, complementari e connesse, ivi comprese quelle per commercio al dettaglio, pubblici esercizi, ambulatori e centri di primo soccorso, e simili.

2. Le trasformazioni di cui al comma 1 sono disciplinate dagli specifici strumenti di pianificazione previsti dalle vigenti leggi e dagli atti di intesa sottoscritti con l'Amministrazione Comunale.”

con il seguente comma:

“3. All'interno dell'ambito aeroportuale come definito dal Piano di Sviluppo Aeroportuale non si applicano le prescrizioni indicate dal Piano di Rischio Aeroportuale, ma prevalgono le norme specifiche di settore”;

l'ambito territoriale di intervento risulta classificato, nel Piano stralcio Assetto Idrogeologico del Bacino del Fiume Arno, PAI, tra le aree a pericolosità idraulica molto elevata (PI4) ed elevata (PI3) e, pertanto, la fattibilità degli interventi previsti è da inquadrarsi ai sensi di quanto disposto dagli articoli 6 e 7 delle norme di attuazione del Piano (DPCM 6 maggio 2005) che ritiene ammissibili gli interventi di adeguamento e ristrutturazione della viabilità e della rete nazionale dei servizi pubblici e privati esistenti nonché gli interventi di ristrutturazione urbanistica a condizione che venga garantita la preventiva o contestuale realizzazione delle opere di messa in sicurezza idraulica per eventi con tempo di ritorno di 200 anni.

Nell'elaborato integrativo "Relazione analisi idrologiche idrauliche e misure di mitigazione", il proponente, a seguito di uno specifico incontro avvenuto tra i tecnici dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno e del Consorzio 4 Basso Valdarno, ha chiarito che la zona destinata all'ampliamento delle strutture del Cargo Village è stata erroneamente perimetrata in classe PI4 invece che PI3.

Per quanto riguarda gli interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica media (PI2) e moderata (PI1), in tali aree sono consentiti gli interventi previsti dagli strumenti di governo del territorio con l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni mediante la predisposizione prioritaria, da parte degli enti competenti, dei programmi di previsione e prevenzione ai sensi della legge n.225 del 1992.

L'Autorità di Bacino del Fiume Arno ritiene che siano state individuate correttamente le problematiche afferenti al PAI e le modalità generali per la messa in sicurezza idraulica e le modalità di calcolo dei volumi di compenso da recuperare all'interno dell'area del Master Plan;

il Consorzio di Bonifica 4 Basso Valdarno ha espresso parere favorevole al progetto, ritenendo che lo sviluppo previsto non alteri in modo significativo gli equilibri esistenti, pur essendo opportuno garantire l'invarianza idraulica. Il Consorzio stesso ha evidenziato la necessità di rispettare, in fase di realizzazione, la intera rete idraulica e soprattutto quella minore che sarà preposta al drenaggio dell'intera area aeroportuale e delle zone limitrofe, ovvero tutti i collegamenti ed i raccordi che consentiranno un corretto deflusso delle acque verso il sistema maggiore;

l'intervento di ampliamento dell'aeroporto proposto e oggetto di valutazione, prevede un incremento di consumi idrici e relativi scarichi, assimilabili ai domestici. Per ogni opera che comporta un incremento di carico organico, il proponente prevede un trattamento biologico appropriato, progettato tenendo conto delle linee guida regionali. Tali scarichi andranno a confluire nel reticolo superficiale esistente nella zona che attualmente recapita, attraverso alcuni collettori in parte tombati e in parte a cielo aperto, al depuratore di Pisa Sud. L'intervento di ampliamento proposto, prevede di raccogliere e trattare in continuo, in un impianto dedicato, la totalità delle acque meteoriche dilavanti prodotte sia nella zona dell'Edificio polifunzionale all'interno del quale si prevede venga realizzato un erogatore di carburanti e un'officina, sia nella zona definita "Nuovo piazzale di aviazione generale", anche al fine di gestire gli eventuali sversamenti accidentali di liquidi inquinanti;

in merito agli scarichi previsti, vista la diffida della Provincia di Pisa del 18/12/2014 con la quale viene imposto ad Acque Spa di non ricevere ulteriori incrementi di scarichi nell'attuale sistema di collettamento, il proponente dichiara che i sistemi di trattamento in progetto garantiranno il rispetto dei limiti di cui alla tabella 3, allegato 5, parte 3, D.Lgs 152/06, per gli scarichi in acque superficiali. Si da atto che il gestore del S.I.I.,

Acque spa, ha comunque condiviso, anche dal punto di vista idraulico, il progetto proposto, nei contributi del 13/7/2015 e 29/07/2015.

Si precisa che il gestore Acque Spa ha inoltre evidenziato che gli impianti di scarico proposti da Toscana Aeroporti spa "saranno di esclusiva competenza privata sia nella realizzazione che nella successiva gestione, dovranno essere approvati dagli enti competenti; la condizione posta da Acque spa è che tali impianti dovranno essere dotati di by pass in predisposizione per l'allacciamento in fognatura nera, qualora venga realizzata; e che in caso di canalizzazioni di strade pubbliche siano previste fognature di tipo separato". Il gestore ha inoltre ribadito l'importanza, in una fase progettuale più avanzata, dell'analisi delle esigenze;

in merito al fabbisogno idrico stimato per le opere, il gestore Acque spa ha ritenuto ampiamente compatibile il sistema acquedottistico di Pisa con le esigenze indicate in progetto, sia con gli eventuali sviluppi urbanistici della città, specificando che se la struttura della rete idrica locale risulterà non essere dimensionata per sostenere lo sviluppo aeroportuale, gli eventuali interventi di potenziamento necessari, che saranno valutati preventivamente mediante modellazione idraulica dai propri uffici, saranno indicati puntualmente e saranno a completo carico dei soggetti richiedenti;

in merito alle acque meteoriche dilavanti, si ritiene di poter valutare positivamente le proposte riportate nel progetto presentato;

in merito alla componente atmosfera, le integrazioni depositate dal proponente hanno in gran parte risposto alle richieste avanzate dalla Regione Toscana e ARPAT (sia per la fase di esercizio sia per quella di cantiere);

ARPAT ritiene che le integrazioni presentate consentano in particolare di chiarire gli effetti attesi in seguito dall'attuazione del Master Plan 2014-2028. Alcune valutazioni condotte dal proponente (in particolare, le modalità per stimare il valore di fondo nell'area pisana dei diversi inquinanti e di sommare a questo il contributo delle attività aeroportuali) appaiono condurre ad una significativa sovrastima delle concentrazioni complessive di NO₂ e PM₁₀. Il Settore Modellistica previsionale di ARPAT ha effettuato nuove stime che hanno portato ad un ridimensionamento del carico ambientale complessivo atteso, sia nello scenario 2014 sia in quello 2028, che dunque dovrebbe mantenersi entro i limiti fissati dal D.Lgs. 155/2010. Trattandosi comunque di stime ambientali che a loro volta assumono come base stime relative all'aumento dei movimenti aerei, del traffico automobilistico, ecc. le quali includono un certo grado di incertezza, può risultare opportuna, l'installazione di una centralina fissa di monitoraggio (per la rilevazione di parametri da individuare), che meglio delle campagne spot potrebbe definire lo stato della qualità dell'aria locale. La collocazione di tale stazione dovrebbe tenere conto di quanto contenuto nell'elaborato 39_AMB_ATM_R01_INT, ed in particolare dei grafici recanti gli isolivelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti emessi dalle attività aeroportuali nello scenario 2028 (par. 8.3.2);

a parere del Settore Regionale competente sulla qualità dell'aria, che si è espresso durante la seduta odierna del Nucleo, risulta più opportuna la realizzazione di campagne di misura per valutare lo stato di qualità dell'aria locale, in considerazione che nella città di Pisa già insistono due centraline di rete regionali, una di tipo urbana fondo (IT1110A PI-PASSI), ed una di tipo urbana traffico (IT409A PI-BORGHETTO), non risulta quindi opportuna l'installazione di una nuova centralina fissa di monitoraggio;

a parere della USL 5 di Pisa e del Settore Regionale competente sulla qualità dell'aria, che si è espresso durante la seduta odierna del Nucleo, i valori stimati di NO₂ sia nel periodo invernale, sia nel periodo estivo (vedi cap. 7.3.1 e 7.3.2 del documento "Relazione simulazioni impatto atmosferico scenario 2028") non si ritengono trascurabili in rapporto con i valori limite previsti dalla vigente normativa, il proponente dovrà quindi adottare tutti gli accorgimenti per ridurre le emissioni di Ossidi di Azoto quali l'utilizzo di pompe di calore senza emissioni in atmosfera per la climatizzazione degli edifici. Anche l'incremento della produzione di gas climalteranti previsto nello scenario futuro riferito al 2028 (vedi pag. 62 del documento "Relazione simulazioni impatto atmosferico scenario 2028") non è da considerarsi irrilevante visto che è stimato un aumento di oltre cinque volte della emissione di CO₂;

per quanto riguarda gli aspetti relativi al paesaggio ed ai beni culturali in relazione agli elaborati dell'integrazione del PIT con valenza di Piano paesaggistico approvata in data 27/3/2015 con D.C.R. n.37 si evidenzia quanto segue.

Il progetto ricade nell'ambito di paesaggio n. 8 "Piana Livorno-Pisa-Pontedera". La relativa Scheda d'ambito in riferimento al progetto in esame contiene le disposizioni che costituiscono specifici riferimenti conoscitivi e indicazioni per il raggiungimento degli obiettivi di qualità paesaggistica del PIT e per la salvaguardia dei valori paesaggistici. In particolare la scheda n. 8 "Piana Livorno-Pisa-Pontedera" contiene:

- al cap. 5 "Indirizzi per le politiche", in relazione alle "aree riferibili ai sistemi della Costa, Pianura e fondovalle" rappresentate nella cartografia dei "sistemi morfogenetici", i seguenti indirizzi:

[...]

7. "al fine di riqualificare le pianure alluvionali, tutelarne i valori naturalistici e aumentarne i livelli di permeabilità ecologica e visuale è necessario indirizzare i processi di urbanizzazione e infrastrutturazione verso il contenimento e, ove possibile, la riduzione del già elevato grado di impermeabilizzazione e consumo di suolo".

[...]

11. nella programmazione di nuovi interventi è necessario: evitare l'inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo, nonché ulteriori effetti di frammentazione del territorio agricolo da essi derivanti. Nel caso di integrazioni ai grandi corridoi infrastrutturali già esistenti (come quello costituito dalla superstrada FI-PI-LI, dalla Statale Tosco-Romagnola e dalla ferrovia), garantire che i nuovi interventi non ne accentuino l'effetto barriera sia dal punto di vista visuale che ecologico;

- al cap. 6 "Disciplina d'uso" articolata in obiettivi di qualità e direttive correlate, le seguenti direttive:

[...]

1.3 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;

[...]

1.5 - evitare ulteriori frammentazioni del territorio rurale a opera di infrastrutture, volumi o attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo e garantire che i nuovi interventi infrastrutturali non accentuino l'effetto barriera creato dal corridoio infrastrutturale SGC Fi- Pi-Li, dalla Statale Tosco-Romagnola e dalla ferrovia sia dal punto di vista visuale che ecologico;

[...]

1.9 - salvaguardare la riconoscibilità e l'integrità visuale del profilo urbano storico della città di Pisa, con particolare attenzione alla viabilità radiale in entrata, anche attraverso la riqualificazione degli ingressi urbani.

Nel perimetro interessato dal PSA - Masterplan 2014 - 2028 non sono presenti vincoli paesaggistici di cui agli artt.134 e 157 del D.lgs 42/2004 e pertanto non risulta applicabile l'art. 19 della disciplina del Piano del PIT. Tuttavia il contesto territoriale è caratterizzato dalla presenza di aree di rilevante interesse naturalistico e paesaggistico; l'aeroporto interessa le zone confinanti con il Parco Regionale ed è posto a circa 1.5 km dalla città storica, dove è presente una stratificazione di vincoli paesaggistici. Nello specifico:

- immobili e aree di interesse pubblico di cui al:

- D.M. 17/10/1985 G.U. 185 del 1985 che riporta nella relativa scheda tra gli elementi di valore e "di particolare significatività la Villa fattoria Medicea di Coltano" e il "paesaggio agrario della bonifica, caratterizzato da una orditura poderale articolata secondo un progetto tipologico unitario, armonicamente inserito nel contesto paesaggistico";
- D.M. 02/03/1960 G.U. 61 del 1960 che interessa la "Zona circostante la Chiesa di San Piero a Grado, sita nel territorio del comune di Pisa" che [...] "ha notevole interesse pubblico perché costituisce un quadro naturale di non comune bellezza panoramica avente anche valore estetico e tradizionale";
- D.M. 12/06/1956 G.U. 169 del 1956 che interessa la "Zona del viale d'Annunzio, sita nell'ambito del comune di Pisa";
- D.M. 12/11/1962 G.U. 309 del 1962 che interessa i Lungarni della città di Pisa;
- D.M. 03/03/1960 G.U. 61 del 1960 che interessa la "Zona delle Piagge, sita nell'ambito del comune di Pisa";

- D.M. 19/05/1964 G.U. 147 del 1964 che interessa le “Zone adiacenti alle mura urbane di Pisa”;
- aree tutelate *ex lege* ai sensi dell’art. 142, comma 1 - lett. f) “i parchi e le riserve nazionali o regionali” del D.lgs 42/2004.

Al fine di valutare i possibili impatti sul paesaggio dell’intervento proposto, è stata esaminata la documentazione di progetto, riferita alle 3 fasi di trasformazione, in relazione agli elaborati dell’Integrazione Paesaggistica del PIT approvato in data 27/03/2015, con particolare riferimento agli “indirizzi per le politiche” della scheda d’ambito n. 8 “Piana Livorno-Pisa-Pontedera”, che ai sensi del comma 2, lett. e) dell’art. 4 “Caratteristiche delle disposizioni” della Disciplina del Piano “costituiscono riferimento per l’elaborazione delle politiche di settore, compresi i relativi atti di programmazione, affinché esse concorrano al raggiungimento degli obiettivi del piano”, e alle direttive correlate agli obiettivi di qualità d’ambito, che ai sensi del comma 2, lett. f) del suddetto art. 4, “costituiscono [...] disposizioni che impegnano gli enti territoriali all’attuazione di quanto in esse previsto al fine del raggiungimento degli obiettivi generali e di qualità indicati dal piano, lasciando a detti enti la scelta sulle modalità per il loro raggiungimento”.

Da tale esame sono emerse alcune **criticità** sulle componenti del paesaggio (struttura idro-geomorfologica, struttura ecosistemica, struttura antropica, elementi della percezione e fruizione - studio dell’intervisibilità) evidenziabili nelle **incoerenze** con:

- l’indirizzo n. 7, in riferimento al contenimento del grado di impermeabilizzazione e consumo di suolo nelle pianure, in relazione alla previsione relativa alla realizzazione di nuovi parcheggi a raso e in struttura sul sedime del parcheggio *rent a car*, all’ampliamento delle aree a parcheggio esistenti, con particolare riferimento all’area posta ad est (P4) che interessa le aree agricole del territorio periurbano, nonché alla previsione della nuova espansione del sedime militare, che comporta una occupazione di circa 140 ha del territorio rurale posto a confine con le aree contigue della area naturale protetta del Parco naturale di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli.

Tali previsioni comportano un incremento del livello di impermeabilizzazione e consumo di suolo in aree critiche dal punto di vista del rischio idraulico dove le “indicazioni per le azioni” della prima invariante “i caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici” contenute negli “Abachi delle invarianti strutturali” del PIT, per lo specifico sistema morfogenetico “Bacini Di Esondazione”, in cui ricade l’intervento, prevedono di “limitare il consumo di suolo per ridurre l’esposizione al rischio idraulico e mantenere la permeabilità dei suoli”. Inoltre per l’area individuata come espansione del sedime militare, che ricade all’interno di un “nodo degli agroecosistemi” della “Carta della rete ecologica” del PIT, le indicazioni della seconda invariante, “i caratteri ecosistemici del paesaggio” di cui ai suddetti “Abachi delle invarianti strutturali” del PIT, prevedono di ridurre i “tassi di consumo di suolo agricolo per urbanizzazione nelle pianure interne e costiere” e di tutelare i nodi agricoli migliorando la “permeabilità ecologica delle matrici agricole di pianura [...]”;

- l’indirizzo n. 11 e la direttiva 1.5, in riferimento alla necessità di evitare l’inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo, in relazione alla realizzazione di un’ulteriore struttura a parcheggio su 2 piani sul sedime del parcheggio *rent a car* per complessivi 10.200 mq di superficie coperta. Tale struttura, in aggiunta al parcheggio multipiano esistente, amplifica l’effetto barriera dovuto alla presenza della SGC FI-PI-LI, in quanto determina, per le dimensioni e la soluzione progettuale proposta, ulteriori superfici scarsamente permeabili e aggiunge un ostacolo alla percezione visiva dei luoghi dalla viabilità di scorrimento esistente. In più la struttura costituisce un elemento di detrimento della qualità dello spazio costruito, in rapporto al ruolo di nuovo ingresso alla città che assume l’infrastruttura aeroportuale;

- le direttive 1.3 e 1.9, in riferimento alla previsione del nuovo albergo che, in considerazione dell’altezza prevista (45 m) e della vicinanza alla città storica, determina un impatto visivo in grado di alterare la qualità morfologica e percettiva del contesto paesaggistico.

Inoltre la documentazione presentata non consente la possibilità di verificare il rispetto delle prescrizioni concernenti la tutela delle visuali panoramiche che si aprono da e verso gli elementi significativi del paesaggio contermini, così come stabilito dalla disciplina uso contenuta nell’Elaborato 3B, Sezione 4, delle schede relative alle aree dichiarate di notevole interesse pubblico con i: D.M. 17/10/1985 G.U. 185 del 1985, D.M. 03/03/1960 G.U. 61 del 1960a, D.M. 19/05/1964 G.U. 147 del 1964, D.M. 12/11/1962 G.U. 309 del 1962, D.M. 12/06/1956 G.U. 169 del 1956 e D.M. 02/03/1960 G.U. 61 del 1960.

Da quanto sopra evidenziato le soluzioni progettuali proposte non risultano coerenti con le sopra riportate disposizioni del PIT, che costituiscono specifici riferimenti conoscitivi e indicazioni per il raggiungimento degli obiettivi di qualità per la salvaguardia dei valori paesaggistici; non coerenza che costituisce condizione

favorevole all'insorgenza di impatti negativi sul paesaggio derivanti dagli interventi proposti. Inoltre non risulta possibile escludere interferenze determinate dagli interventi di trasformazione sulle visuali panoramiche che si aprono da e verso le menzionate aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004.

Ciò premesso, il Settore regionale competente in materia di paesaggio ha espresso una posizione contraria al progetto:

in merito alla componente rumore si osserva che la documentazione integrativa depositata dal proponente nel Luglio 2015 ha fornito le informazioni e i chiarimenti richiesti per tutti i punti esaminati tranne che per quello relativo alla verifica del rispetto dei limiti di PCCA in esterno all'intorno aeroportuale. In particolare, considerati i superamenti del limite di immissione assoluto evidenziati nella documentazione presentata e considerato che non è stato eseguito il confronto con i limiti di emissione, si ritiene critico l'impatto acustico.

Preme evidenziare che riguardo al limite di emissione del PCCA, contrariamente a quanto avviene per le infrastrutture stradali e ferroviarie, allo stato attuale la normativa non prevede esplicitamente la sua non applicabilità al rumore aeroportuale e quindi è necessario procedere alla sua verifica su tutte le aree interessate.

Tuttavia, si fa presente che, a seguito della Legge 30 ottobre 2014 n.161, è stata data delega al Governo per il riordino della normativa di acustica ambientale, compresa quella relativa al rumore aeroportuale.

I tavoli tecnici di lavoro incaricati per elaborare le nuove proposte sono già operativi ed è prevista anche la trattazione della problematica relativa ai limiti da applicare nelle aree esterne all'intorno aeroportuale. I tempi previsti dalla legge delega sono molto stretti ed è probabile che già entro il prossimo anno vi saranno degli sviluppi normativi che renderanno più chiare e definite le modalità di controllo e verifica del rumore aeroportuale su tutte le aree circostanti e le procedure per il risanamento acustico e la tutela dei recettori.

In base alle integrazioni progettuali prodotte dal proponente, ed in particolare dalla relazione "Verifica acustica Cargo Village" risulta che l'influenza delle attività interne all'area cargo e del traffico da essa indotta è da ritenersi del tutto trascurabile in relazione al rumore già presente lungo le strade esaminate. In particolare, pur essendo rilevabile una situazione di leggero superamento del limite notturno lungo Via Asmara, questa è dovuta in massima parte al traffico non commerciale già presente lungo tale infrastruttura (tale situazione è già nota da tempo al Comune in quanto evidenziata da ARPAT nel 2011 in relazione alla predisposizione del Piano comunale di risanamento acustico).

Il proponente ha effettuato simulazioni teoriche in relazione allo scenario al 2028 tenendo conto anche del contributo delle movimentazioni a terra degli aeromobili fino alle piazzole, dei GPU (*Ground Power Unit*) e dei GSE (*Ground Support Equipment*), specificando che le APU (*Auxiliary Power Unit*) e le soste a motori accesi già ad oggi non sono operazioni permesse nell'Aeroporto di Pisa. Tali simulazioni non hanno tenuto conto, ai fini di una maggior cautela, del miglioramento delle prestazioni acustiche del parco aeromobili che si stima possa portare ad una riduzione di almeno un dB per tutti i descrittori acustici analizzati.

Nelle simulazioni acustiche svolte, il proponente ha descritto la procedura di calibrazione basata sul confronto tra i risultati di simulazioni specifiche di voli reali con i risultati delle misure strumentali ottenute tramite le centraline del sistema di monitoraggio dell'aeroporto. Dal confronto di taratura è emerso che i risultati ottenuti possono essere considerati validi entro un intervallo di ± 2 dB(A) almeno per le distanze dalle traiettorie di volo coperte dalle centraline esaminate. Sono stati inoltre forniti i valori di stage relativi ad ogni decollo e le impostazioni del modello relativamente ai parametri meteo, che risultano essere adeguati allo scopo.

Il confronto con i limiti normativi esternamente all'intorno aeroportuale è stato eseguito considerando soltanto il limite di LVA di cui al DM 31/10/1997 ed il limite di immissione assoluto di cui al DPCM 14/11/97 in relazione alle classi acustiche del PCCA del Comune di Pisa. Non è stato eseguito il confronto con il limite di emissione relativo alle stesse classi di PCCA. Sulla base dei confronti eseguiti nella documentazione presentata, sono state evidenziate alcune aree a nord e a sud dell'aeroporto in cui è previsto il superamento del limite di immissione. Per le aree a sud è specificato che i superamenti non interessano recettori residenziali mentre per le aree a nord è specificato che interventi come l'arretramento della pista e l'imposizione dei profili di decollo ICAO invece di quelli Standard (tra l'altro previsti dalle procedure antirumore recentemente approvate dallo scalo pisano) possono produrre un contenimento dell'impatto acustico delle operazioni di volo rispetto alla situazione ante-operam, anche se è stato specificatamente indicato che tali interventi non porteranno al pieno rispetto del limite di legge. È stato fatto però riferimento, in modo improprio, al fatto che internamente agli edifici esposti, considerata la presenza degli infissi ed un abbattimento acustico medio di 10 dB che questi possono produrre, i limiti possono essere considerati rispettati. A tal proposito si evidenzia che, per sua definizione, il limite di immissione assoluto deve essere verificato in esterno agli ambienti abita-

tivi e che la normativa attuale non prevede, per il rumore aeroportuale, limiti specifici all'interno degli ambienti abitativi a finestre chiuse nel caso in cui non siano rispettati i limiti in esterno (cosa che, per casi particolari, è prevista per le infrastrutture stradali e ferroviarie). Inoltre, si evidenzia che, in base alle mappe prodotte contenenti le simulazioni relative alle settimane dell'anno di maggior traffico, anche il limite di emissione risulterebbe superato ma in una porzione più ampia del territorio comunale a nord dell'aeroporto. Sono necessari, quindi, studi più approfonditi in merito agli effettivi superamenti dei limiti e alla fattibilità di possibili interventi per il loro rispetto, considerando anche il limite di emissione la cui applicabilità non è esclusa dall'attuale normativa di settore. Tali valutazioni approfondite dovranno individuare in dettaglio le cause dei superamenti e valutare la fattibilità, l'efficacia e la tempistica di eventuali interventi di mitigazione. In particolare, le simulazioni teoriche relative ai periodi dell'anno di maggior traffico potranno essere utilizzate per evidenziare i dettagli delle condizioni operative e di traffico che possono portare al superamento dei limiti di legge e per individuare le aree critiche in cui il superamento può avvenire, specificando anche la destinazione d'uso degli edifici interessati. I risultati di misure strumentali relative a specifiche centraline di monitoraggio acustico in prossimità delle aree critiche potranno essere di ausilio per verificare l'effettivo superamento dei limiti di legge nelle normali condizioni operative giornaliere dell'aeroporto e per individuare, in accordo con i risultati delle simulazioni e con i dati operativi dei voli, le condizioni specifiche che portano al superamento. In questo modo tali informazioni potranno essere utilizzate per la stesura di istruzioni operative o di piani di traffico finalizzati alla riduzione delle emissioni ai recettori;

ARPAT, nel proprio contributo del 24.08.2015, ha riscontrato che *"alla luce della documentazione integrativa volontaria presentata non possono essere esclusi impatti critici e significativi dovuti al rumore"* e *"ritiene quindi che il progetto debba essere assoggettato a procedura di VIA, pur evidenziando che per le altre matrici di competenza (...) non risultano impatti significativi o comunque non mitigabili"*. Nel proprio contributo del 02.09.2015, anche il Settore *"Energia, Tutela della qualità dell'aria e dall'Inquinamento elettromagnetico ed Acustico"* concorda con la posizione di ARPAT, ritenendo, in merito alle criticità emerse sulla componente rumore, *"la procedura di VIA non possa essere esclusa"*;

in merito alla gestione dei rifiuti e dei materiali da scavo, il proponente ha prodotto l'elaborato denominato "Piano di livello preliminare di gestione dei rifiuti e dei materiali di scavo", che riporta in dettaglio il bilancio delle terre e rocce da scavo dei vari interventi previsti nelle varie fasi del Masterplan. Da tale elaborato risulta che gli scavi ammontano a 86.547 mc (di cui 78.804 mc di terreno naturale e 7.743 mc di materiale di riporto), i riporti necessari a 46.509 mc (di cui 26.299 mc di terreno naturale e 20.210 mc di materiale di riporto). Dal bilancio presentato risulta che la quantità di terreno naturale in esubero è pari a 52.505 mc (corrispondente al 61% degli scavi) ed il *deficit* di materiale di riporto necessario è di 12.467 mc, per cui, ipotizzando il riutilizzo, per tali quantità, del terreno naturale in esubero, la quantità di terreno naturale in esubero risulterebbe ridotta a 40.039 mc (corrispondente al 54% degli scavi).

Per quanto attiene al regime normativo di riferimento, il Piano svolge un inquadramento normativo generale, con riferimento al regime di esclusione di cui all'art. 185 del D.Lgs. 152/2006, e al regime di sottoprodotto di cui all'art. 41 bis L. 98/2013 e di cui al D.M. 61/2012.

Per quanto riguarda la caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo, il Piano evidenzia, quale valutazione preliminare, che i cantieri degli interventi del Masterplan non andranno ad interessare siti oggetto di accertamento e/o procedimenti di bonifica;

il progetto presentato si inserisce in un territorio di rilevante valore naturalistico e paesaggistico in cui sono presenti siti della rete Natura 2000 ai sensi della Direttiva Habitat e Uccelli, aree protette ai sensi della LR 49/95 (attualmente sostituita dalla L.R. 30/2015), IBA (Important Bird Area) e aree Ramsar. In particolare l'aeroporto risulta limitrofo al Parco Regionale di Migliarino San Rossore Massaciuccoli e si trova ad una distanza minima di 3,5 Km dal SIR Selva Pisana IT5170002 ai sensi della LR 56/2000 (attualmente sostituita dalla L.R. 30/2015), classificato anche SIC e ZPS rispettivamente ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e della Direttiva 2009/147/CE versione codificata Uccelli.

In merito al previsto ampliamento del sedime aeroportuale in zona sud - sudest, indicata nel progetto come "area di espansione del sedime militare", si fa presente che tale area è per la gran parte agricola di bonifica ed è caratterizzata da ambienti naturali propri delle zone umide e di allagamento periodico. Per la sua localizzazione e le sue caratteristiche tale area costituisce una importante zona di filtro tra l'aeroporto e la Tenuta di

Tombolo e Coltano (ricompresa nel territorio dell'Ente Parco regionale e riveste un importante ruolo come area di alimentazione per la fauna).

Alla luce di tali potenziali criticità è stato richiesto al proponente uno Studio di Incidenza; tale documento è stato elaborato e depositato all'interno della documentazione integrativa volontaria del Luglio 2015. Nel documento sopra richiamato, oltre al SIC/ZPS Selva Pisana, sono stati considerati i siti Natura 2000 presenti nel raggio di 10 Km e precisamente il SIC/ZPS Padule di Suese e Biscottino IT5160001 ed il SIC Monte Pisano IT5120019 che, in considerazione della localizzazione e della direzione della rotta di decollo/atterraggio, non vengono interessati dalle previsioni del Master Plan. Il suddetto Studio ha fornito un quadro esaustivo delle possibili incidenze del Master Plan su habitat e specie del sito Natura 2000 "Selva Pisana", così da poter approfondire l'analisi dei possibili impatti sull'avifauna proponendo, a tale proposito, monitoraggi a lungo termine e prevedendo una serie di misure nel caso in cui i risultati definissero un impatto negativo sulle specie monitorate. All'interno dello Studio è stato infatti affrontato l'aspetto del rischio di collisione con l'avifauna ("*bird strike*"), individuato appunto come unico possibile fattore di disturbo per l'integrità del sito e vengono proposte le misure di mitigazione mirate a contenere tale fenomeno, oltre a monitoraggi aggiuntivi rispetto a quelli già in atto della *Bird Control Unit*.

L'Ente-Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli ha ritenuto tale analisi sufficientemente dettagliata ed ha espresso parere favorevole al monitoraggio proposto, richiedendo che la fase *post operam* fosse prolungata per l'arco temporale del Master Plan;

DATO ATTO che in data 16.10.2015 il proponente ha depositato volontariamente presso la Regione Toscana e presso ARPAT documentazione integrativa di chiarimento, a riguardo delle componenti ambientali rumore e paesaggio e che tale documentazione è stata inviata dal Settore VIA-VAS a tutti i componenti del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale nella stessa data;

DATO altresì **ATTO** che dalla documentazione di cui al capoverso precedente emerge, tra l'altro, quanto segue

le aree incluse nel sedime militare non sono oggetto di previsioni né di valutazioni nell'ambito del procedimento che riguarda il Masterplan 2014-2028;

In relazione al contenimento dell'impermeabilizzazione e del consumo di suolo dovuto alla previsione relativa all'area posta ad est (parcheggio long term denominato P4) è stato specificato che le aree agricole del territorio periurbano non vengono in alcun modo interessate;

il Comune di Pisa ha approvato con D.C.C. 34 del 3/7/14 una variante contestuale al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico finalizzata al recepimento dei vincoli del Piano di Rischio Aeroportuale, prevedendo una nuova perimetrazione delle Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE) nonché aggiornando il perimetro dell'infrastruttura aeroportuale del Regolamento Urbanistico conformemente con il perimetro del Masterplan 2014-2028;

il proponente ha inoltre effettuato considerazioni su volumi e attrezzature valutati fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo e fornito specifiche tecniche sulla struttura a parcheggio su 2 piani localizzata sul sedime del parcheggio rent a car, giustificando le proprie scelte progettuali;

in relazione alla previsione del nuovo albergo e con riferimento al potenziale impatto visivo, il proponente ha illustrato le modifiche che tale struttura ha subito dalle previsioni del Masterplan 2002-2010 a quelle del Masterplan 2014-2028;

il proponente ha affermato che il fastpark per le attività RAC non è diversamente localizzabile, ma risulta suscettibile di ulteriori interventi di miglioramento dal punto di vista dell'inserimento architettonico, oltre che visivo ed ha elaborato una proposta alternativa;

è stata presentata una nuova configurazione planimetrica alternativa anche per la struttura alberghiera aeroportuale, che prevede un decremento dell'altezza;

in merito alle problematiche emerse sulla tematica rumore il proponente ha presentato un programma di miglioramento acustico delle attività operative al 2028 costituito da un approfondimento analitico riguardante la zonizzazione aeroportuale, le immissioni diurne e notturne e le emissioni, la definizione di strategie di miglioramento con i relativi effetti a breve e lungo termine;

gli interventi di miglioramento acustico attualmente ancora in corso: la eliminazione dei voli in fascia notturna (dalle 23:00 alle 6:00), la realizzazione del raccordo AA (con l'arretramento del punto di decollo di circa 300 m), l'adozione di profili di decollo ICAO A (in luogo dei profili standard), la delocalizzazione del Borgo di via Cariola;

oltre a tali interventi il proponente ha riportato gli interventi di miglioramento acustico previsti, ovvero: il completamento e l'implementazione delle tecnologie e procedure strumentali RAV (che evitano il fenomeno dei voli a quota inferiore a quella prevista, il cui termine di implementazione è previsto entro il 2016), la riduzione dei movimenti notturni a Nord e miglie delle performance degli aeromezzi;

in base a tali interventi il proponente ha presentato tre tavole grafiche relative ai tre descrittori LVA, LaeqD ed LaeqN;

UDITI, in merito alla documentazione integrativa volontaria fornita dal proponente nel mese di Ottobre 2015, i seguenti interventi dei Soggetti competenti in materia:

Settore VIA-VAS dell'ARPAT:

La documentazione integrativa dell'ottobre 2015, che contiene la descrizione dei possibili interventi di mitigazione e delle linee d'azione finalizzate a conseguire la compatibilità acustica del progetto di sviluppo aeroportuale, pur non riportando i dati di dettaglio necessari per una verifica puntuale delle simulazioni e dei calcoli eseguiti, si basa sul confronto tra la situazione dell'impatto acustico dello scalo pisano registrata nell'anno 2013, così come è stata definita nella relazione conoscitiva elaborata ai sensi del DM 29/11/2000 e presentata nel gennaio 2014, e la situazione prevista teoricamente al 2028 sulla base delle ipotesi di sviluppo contenute nel MasterPlan e di precise proposte di intervento finalizzate al contenimento dell'impatto acustico. Le azioni di mitigazione proposte sono in parte già in atto dal 2014 oppure sono comprese nel PCAR che l'ente avrebbe dovuto presentare nel luglio 2015 e che dovrebbe essere in fase di ultimazione. Altri contributi, anche sostanziali, alla riduzione dell'impatto acustico nelle aree interessate dovranno venire dal miglioramento (previsto entro il 2022-26) delle performance acustiche degli aeromezzi così come si evince da specifici contratti di acquisto siglati dalle due principali compagnie aeree presenti nello scalo pisano che con le loro flotte costituiscono il 70% dei movimenti commerciali.

In sintesi, le analisi riportate presentano una situazione al 2028 che dovrebbe essere, in generale, di minore impatto rispetto al 2013 nell'ipotesi che l'insieme delle azioni di contenimento indicate siano realizzate ed attuate pienamente nel modo descritto. Questa situazione prevede l'eliminazione dei superamenti relativi ai parametri L_{VA} e L_{Aeq} notturno al 2028 e la riduzione dei superamenti relativi al parametro L_{Aeq} diurno ad un numero limitato di recettori che dovranno comunque essere oggetto di monitoraggio nel tempo per la verifica degli effettivi superamenti vista la ridotta entità degli stessi (minori di $2\text{ dB}(A)$). In merito al limite di emissione, dopo aver verificato che le previsioni indicano il possibile superamento solo nel periodo diurno ma in un'ampia porzione di territorio a nord dell'intorno aeroportuale, con superamenti che in alcune aree in classe II possono arrivare a $7\text{ dB}(A)$, il proponente, pur continuando a ritenere non applicabile tale limite per la rumorosità aeroportuale, comprende l'interpretazione normativa di ARPAT e Regione Toscana e dichiara la propria intenzione di procedere con verifiche strumentali costanti, in accordo con le specifiche indicazioni degli enti, per valutare puntualmente le situazioni di superamento confrontandole con le condizioni di traffico corrispondenti al fine di vagliare ulteriori possibili soluzioni di risanamento specifiche.

Interventi in atto:

- Eliminazione dei voli nella fascia oraria 23:00 ÷ 06:00; azione già operativa dal 2014.



- Realizzazione del raccordo AA della pista a sud con arretramento del punto di decollo 04R di circa 400 m; azione già attuata e resa operativa da luglio 2015 che ha comportato un arretramento dell'impronta isofonica dei decolli a nord di circa 300 m. È necessario evidenziare che non tutti gli aeromobili utilizzano il punto di decollo più arretrato continuando a partire da una posizione più avanzata rispetto a quanto indicato. Pertanto, si ritiene necessario sottoporre tale disposizione ad un attento monitoraggio e controllo.
- Adozione dei profili di decollo ICAO A; disposizione compresa nelle procedure antirumore stilate nel 2014 dall'ente aeroportuale e che dovrebbe consentire, grazie a profili di decollo più ripidi in attacco, un arretramento significativo delle isofoniche dei decolli proiettate al suolo. Anche questa disposizione, come la precedente, è a volte disattesa da alcuni operatori per cui si ritiene necessario un attento monitoraggio per verificarne l'effettiva efficacia e l'adozione di misure che abbiano un effetto coercitivo.

Interventi previsti:

- Completamento dell'implementazione delle procedure strumentali RNAV (aRea NAVigation). Tali procedure prevedono un metodo di navigazione aerea secondo il quale l'aeromobile può percorrere una determinata rotta all'interno di una specifica area mediante l'ausilio di radioassistenza avvalendosi dell'utilizzo di uno specifico computer di bordo. Con tali procedure automatizzate è possibile definire con maggiore precisione la rotta e la distanza impostata dalle procedure antirumore per raggiungere un determinato punto e recepire le indicazioni circa le variazioni di rotta che dovessero rendersi necessarie. In questo modo si prevede di ridurre i margini di errore legati alla operatività dei piloti in merito ai profili e ai tracciati da seguire per ridurre le emissioni di rumore al suolo. Naturalmente, l'implementazione totale di tali procedure, e quindi la loro efficacia, dipende dalla disponibilità delle diverse compagnie a consentire l'installazione e l'utilizzo dei dispositivi RNAV all'interno dei propri aeromobili. In realtà, già gran parte dei mezzi attualmente in volo dispongono di tali dispositivi, si tratterà, nei prossimi anni di completare la dotazione strumentale a tutti i mezzi circolanti nello scalo pisano e, soprattutto, convincere le compagnie ed i piloti ad utilizzarli. Il proponente prevede di rendere completamente efficace questa procedura entro il 2016.
- Riduzione dei movimenti notturni a nord nella fascia oraria 22:00 ÷ 23:00. Il proponente riferisce di specifici accordi derivanti dalle analisi svolte da un tavolo tecnico condiviso con l'Aeronautica militare e la Torre di Controllo dello scalo pisano che stabiliscono la possibilità di conseguire, nei prossimi 6-7 anni, una riduzione significativa dei movimenti notturni a nord, ancora possibili nella fascia 22:00 ÷ 23:00, grazie al rinnovamento tecnologico delle radio assistenze. Tale riduzione, che porterà entro ad un massimo di 1,6 (sic!) movimenti notturni totali verso nord, inserita nei modelli di simulazione comporterà un beneficio diretto sia sulle isofone del parametro LAeq notturno sia su quelle del parametro L_{VA} in modo da portare ad un completo rispetto dei limiti di legge (quelli notturni di immissione del PCCA e quelli specifici del rumore aeroportuale). Si evidenzia che l'orizzonte temporale indicato per tale disposizione risulta essere superiore ai 5 anni richiesti, ai sensi del DM 29/11/2000, per l'attuazione degli interventi del PCAR, pertanto sarà necessario richiedere una riduzione della tempistica. Occorre precisare inoltre che una riduzione media è compatibile con il rispetto del L_{VA} mentre non lo è per il LAeq che deve essere rispettato giornalmente.

In aggiunta agli interventi sopra specificati, il proponente indica la prossima presentazione del PCAR e la predisposizione di campagne di monitoraggio puntuale delle aree in cui, in base alle simulazioni teoriche sono ravvisabili criticità acustiche e superamenti.

In base a quanto sopra esposto ed alle nuove analisi presentate dall'ente proponente l'impatto acustico del Master Plan in oggetto, così come risulta dalle simulazioni presentate e dalle valutazioni relative alle azioni di mitigazione proposte, può essere considerato compatibile con i limiti normativi specifici del rumore aeroportuale così come definiti dal DM 31/10/1997 e appare produrre un sostanziale miglioramento rispetto alla situazione acustica delle aree interessate registrata nel 2013 in occasione della presentazione del piano conoscitivo di cui al DM 29/11/2000.

Per quanto riguarda i limiti di rumore nelle aree esterne all'intorno aeroportuale, le previsioni prodotte dal proponente mostrano una possibile compatibilità in merito ai limiti di immissione notturni mentre per i limiti

di immissione diurni ed il limite di emissione sono necessarie specifiche verifiche strumentali finalizzate all'analisi puntuale delle situazioni di superamento che, a seguito di confronto con le condizioni di traffico corrispondenti, serviranno a valutare la necessità di ulteriori soluzioni di risanamento.

Ciò premesso, riteniamo che con le integrazioni fornite in ultimo lo scorso 16 ottobre il Master Plan possa non essere assoggettato a procedura di via alle seguenti condizioni:

- Deve essere presentato entro 30 giorni dall'approvazione finale del procedimento il PCAR di cui al DM 29/11/2000.
- Deve essere predisposto un apposito piano di monitoraggio e controllo delle disposizioni relative ai decolli in testata 04R al fine di garantire che questi avvengano tutti con punto di decollo a partire dal nuovo raccordo AA.
- Deve essere predisposto un apposito piano di monitoraggio e controllo sull'effettivo utilizzo delle procedure ICAO A da parte dei piloti fornendo particolari disposizioni coercitive al fine di limitare l'utilizzo di procedure di volo di maggiore impatto acustico presso i recettori.
- Deve essere portata a termine entro il 2016 l'implementazione delle procedure strumentali RNAV al fine di limitare gli effetti della dispersione dei tracciati di atterraggio e decollo legata agli operatori di volo.
- La riduzione prevista dei movimenti notturni a nord nella fascia oraria 22:00 ÷ 23:00 deve essere conseguita entro i 5 anni dalla presentazione del PCAR così come previsto dall'art. 2 del DM 29/11/2000. La riduzione dovrà prevedere a regime non più di un volo giornaliero notturno al massimo due in condizioni eccezionali di criticità di traffico.
- Sia effettuata la verifica strumentale prevista presso il gruppo di edifici situati a sud dell'aeroporto in cui è stimato un superamento del parametro L_{va} al fine di valutare la necessità di valutare ulteriori interventi di mitigazione.
- Sia condotto un monitoraggio delle situazioni di superamento dei limiti nelle aree esterne all'intorno aeroportuale per valutare le necessità di ulteriori soluzioni di risanamento, con modalità da concordare con ARPAT.
- I risultati delle attività di monitoraggio e controllo di cui alle precedenti prescrizioni dovranno essere presentate agli enti di controllo con periodicità semestrale al fine di verificare lo stato di attuazione delle disposizioni ed, eventualmente, individuare ulteriori azioni necessarie per accelerare la loro applicazione.
- Le soluzioni di risanamento, secondo quanto disposto dall'art. 5 del DM 29/11/2000, dovranno essere valutate secondo la seguente scala di priorità: a) direttamente sulla sorgente rumorosa; b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore; c) direttamente sul ricettore, quest'ultima da adottare soltanto in casi eccezionali (ad esempio per gli edifici scolastici) per i quali dovranno essere definiti dagli enti di controllo i valori limite di rumore che devono essere rispettati all'interno dei recettori a seguito degli interventi.

Si dà atto che le considerazioni esposte da ARPAT sono riportate nel contributo pervenuto in data odierna.

Settore regionale "Energia e inquinamenti":

concorda con ARPAT in merito alle considerazioni fatte sulla componente rumore, alla luce delle integrazioni volontarie depositate dal proponente in data 16.10.2015;

PRESO ATTO che il Settore regionale competente in materia di paesaggio, con riferimento alla documentazione depositata dal proponente il 16 10 u.s., ha fatto pervenire in data 20.10.2015 un proprio contributo nel quale effettua le valutazioni a seguito riportate:

"Si prende atto di quanto chiarito dal proponente a pag 5 della nota di cui al file n. 59-AMB-PAES-R02-INT-C, dove, in riferimento alla previsione della espansione del sedime militare, è precisato che "gli interventi previsti dal Masterplan 2014-2028, [...] riguardano esclusivamente le aree del sedime aeroportuale civile"



e quindi "le aree incluse nel sedime militare [...] non sono oggetto di previsioni né di valutazioni nell'ambito del procedimento".

Al fine di valutare i possibili impatti sul paesaggio dell'intervento proposto, è stata esaminata la documentazione di progetto, riferita alle 3 fasi di trasformazione, in relazione agli elaborati del PIT con valenza di Piano paesaggistico, approvato in data 27/03/2015, con particolare riferimento agli "indirizzi per le politiche" della Scheda d'ambito n. 8 "Piana Livorno-Pisa-Pontedera", che ai sensi del comma 2, lett. e) dell'art. 4 "Carattere delle disposizioni" della Disciplina del Piano "costituiscono riferimento per l'elaborazione delle politiche di settore, compresi i relativi atti di programmazione, affinché esse concorrano al raggiungimento degli obiettivi del piano", e alle direttive correlate agli obiettivi di qualità d'ambito, che ai sensi del comma 2, lett. f) del suddetto art. 4, "costituiscono [...] disposizioni che impegnano gli enti territoriali all'attuazione di quanto in esse previsto al fine del raggiungimento degli obiettivi generali e di qualità indicati dal piano, lasciando a detti enti la scelta sulle modalità per il loro raggiungimento".

Da tale esame sono emerse alcune criticità sulle componenti del paesaggio (struttura idro-geomorfologica, struttura ecosistemica, struttura antropica, elementi della percezione e fruizione - studio dell'intervisibilità) evidenziabili nelle incoerenze con:

- l'indirizzo n. 7, in riferimento al contenimento del grado di impermeabilizzazione e consumo di suolo nelle pianure, in relazione alla previsione relativa alla realizzazione di nuovi parcheggi a raso e in struttura sul sedime del parcheggio rental car, all'ampliamento delle aree a parcheggio esistenti, con particolare riferimento all'area posta ad est (P4) che interessa le aree agricole del territorio periurbano.

Tali previsioni comportano un incremento del livello di impermeabilizzazione e consumo di suolo in aree critiche dal punto di vista del rischio idraulico dove le "indicazioni per le azioni" della prima invariante "i caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici" contenute negli "Abachi delle invarianti strutturali" del PIT, per lo specifico sistema morfogenetico "Bacini Di Esondazione", in cui ricade l'intervento, prevedono di "limitare il consumo di suolo per ridurre l'esposizione al rischio idraulico e mantenere la permeabilità dei suoli".

- l'indirizzo n. 11 e la direttiva 1.5, in riferimento alla necessità di evitare l'inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo, in relazione alla realizzazione di un'ulteriore struttura a parcheggio su 2 piani sul sedime del parcheggio rental car per complessivi 10.200 mq di superficie coperta. Tale struttura, in aggiunta al parcheggio multipiano esistente, amplifica l'effetto barriera dovuto alla presenza della SGC FI-PI-LI, in quanto determina, per le dimensioni e la soluzione progettuale proposta, ulteriori superfici scarsamente permeabili e aggiunge un ostacolo alla percezione visiva dei luoghi dalla viabilità di scorrimento esistente. In più la struttura costituisce un elemento di detrimento della qualità della spazio costruito, in rapporto al ruolo di nuovo ingresso alla città che assume l'infrastruttura aeroportuale;

- le direttive 1.3 e 1.9, in riferimento alla previsione del nuovo albergo che, in considerazione della vicinanza alla città storica, potrebbe determinare un impatto visivo in grado di alterare la qualità morfologica e percettiva del contesto paesaggistico.

Inoltre la documentazione presentata, in riferimento alla previsione del nuovo albergo non consente la possibilità di verificare il rispetto delle prescrizioni concernenti la tutela delle visuali panoramiche che si aprono da e verso gli elementi significativi del paesaggio contermini, così come stabilito dalla disciplina uso contenuta nell'Elaborato 3B, Sezione 4 - schede relative alle aree dichiarate di notevole interesse pubblico con i: D.M. 17/10/1985 G.U. 185 del 1985, D.M. 03/03/1960 G.U. 61 del 1960a, D.M. 19/05/1964 G.U. 147 del 1964, D.M. 12/11/1962 G.U. 309 del 1962, D.M. 12/06/1956 G.U. 169 del 1956 e D.M. 02/03/1960 G.U. 61 del 1960"

Il Settore esprime infine un parere favorevole, specificando alcune condizioni:

"Le soluzioni progettuali proposte, in considerazione delle modifiche introdotte con la documentazione progettuale integrativa volontaria del 16/10/2015, non consentono di superare totalmente le incoerenze rilevate rispetto:

- all'indirizzo n. 7 della scheda d'ambito n. 8 "Piana Livorno-Pisa-Pontedera", in relazione al contenimento del grado di impermeabilizzazione e consumo di suolo per la realizzazione di nuovi parcheggi a raso e in struttura;

- all'indirizzo n. 11 e alla direttiva 1.5 della stessa scheda d'ambito, in riferimento alla necessità di evitare l'inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo.

Tali incongruenze dovranno essere mitigate attraverso un approfondimento progettuale volto allo studio di

soluzioni meno impattanti da effettuare nelle successive fasi progettuali.

In riferimento all'impatto visivo relativo al nuovo albergo, considerato l'abbassamento dell'altezza di progetto (da 45 a 25 m) e l'attestazione del nuovo edificio sulle altezze di alcuni edifici presenti nelle adiacenze dell'infrastruttura aeroportuale, introdotte con le integrazioni volontarie del 16/10/2015, si evidenzia una attenuazione delle possibili interferenze sulle visuali panoramiche che si aprono da e verso le aree dichiarate di notevole interesse pubblico. Tuttavia il nuovo impianto planimetrico della struttura alberghiera, alla luce della consistenza dimensionale, mantiene aspetti critici in riferimento alla qualità insediativa dell'intervento.

Risulta pertanto necessario nelle successive fasi procedurali:

- produrre approfondimenti progettuali dell'impianto plani-volumetrico della struttura alberghiera volti a qualificare il contesto, considerandone una riduzione dimensionale,*
- verificare, attraverso uno studio dell'intervisibilità dell'area di intervento, l'assenza di interferenze negative sulle visuali panoramiche che si aprono da e verso le aree tutelate;*
- prevedere una progettazione d'insieme delle nuove previsioni capace di produrre un linguaggio architettonico unitario e qualificante il contesto. "*

RITENUTO pertanto che, ai fini del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza statale di che trattasi, sulla base delle considerazioni svolte in precedenza, sia opportuno **segnalare** quanto segue:

1. per quanto riguarda la previsione a nord del sedime aeroportuale di una struttura alberghiera, la USL 5 di Pisa esprime le proprie perplessità sulla realizzazione di tale insediamento in quanto gli occupanti sarebbero esposti all'impatto acustico ed atmosferico generato dalle infrastrutture dell'aeroporto di cui inoltre è previsto un rilevante potenziamento;
2. per quanto riguarda le elaborazioni del proponente in merito alle emissioni in atmosfera, trattandosi comunque di stime ambientali che a loro volta assumono come base stime relative all'aumento dei movimenti aerei, del traffico automobilistico, ecc. le quali includono un certo grado di incertezza, si raccomanda, l'installazione di una centralina fissa di monitoraggio (per la rilevazione di parametri da individuare), che meglio delle campagne spot potrebbe definire lo stato della qualità dell'aria locale. La collocazione di tale stazione dovrebbe tenere conto di quanto contenuto nell'elaborato 39_AMB_ATM_R01_INT, ed in particolare dei grafici recanti gli isolivelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti emessi dalle attività aeroportuali nello scenario 2028 (par. 8.3.2). Tale centralina deve essere installata e gestita a cura e con oneri a carico della Società di gestione dell'aeroporto; i dati rilevati devono essere pubblicati sul sito web della Società, in una sezione dedicata al monitoraggio;
3. inoltre, la USL 5 di Pisa chiede che il proponente effettui un periodico monitoraggio della qualità dell'aria presso i recettori più esposti (ivi compreso l'albergo qualora fosse realizzato) destinati alla permanenza di persone, rilevando la concentrazione in atmosfera degli inquinanti indicati a pag. 179 del documento "Studio preliminare ambientale" da effettuarsi soprattutto quando il Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede significativi incrementi del traffico aereo e veicolare;
4. il proponente dovrà completare il passaggio ad unità ausiliarie di generazione energia elettrificate e ad automezzi elettrici per le operazioni di supporto a terra (come annunciato nell'elaborato 39_AMB_ATM_R01_INT, par. 7.8.1) con congruo anticipo rispetto all'arco temporale di validità del Master Plan, possibilmente entro il 31.12.2020;
5. il proponente dovrà inserire nei capitolati di appalto per l'esecuzione dei lavori - e renderle quindi esigibili - le misure di mitigazione delle polveri diffuse e delle emissioni in atmosfera dettagliate nel par. 4.3 dell'elaborato 30_AMB_CNT_R01_INT;
6. la USL 5 di Pisa, durante la fase di cantiere, raccomanda l'adozione di tutte le precauzioni idonee per limitare il più possibile le emissioni di polvere e rumore derivanti dalle operazioni di costruzione, di demolizione e dalla movimentazione del materiale polverulento soprattutto qualora tali lavorazioni si svolgessero in vicinanza a fabbricati adibiti a permanenza di persone. Inoltre ricorda il rispetto delle modalità operative indicate al cap. 6.2. del documento "Studio Preliminare Ambientale" da integrare con le seguenti misure:

- applicazione, laddove tecnicamente possibile, delle modalità di contenimento delle emissioni di polvere provenienti dalle operazioni di costruzione e dal trasporto, carico, scarico e stoccaggio di materiale polverulento previste dall'Allegato V della Parte V del D. Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006. Si rimanda in proposito alle "Linee guida ARPAT per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico e stoccaggio di materiale polverulento";
- limitazione della velocità dei mezzi di trasporto, idonea copertura degli stessi, bagnatura delle strade utilizzate per i percorsi di carico/scarico del materiale qualora non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso, lavaggio delle ruote degli automezzi provenienti dal cantiere prima del loro inserimento nella viabilità ordinaria. Inoltre gli automezzi impiegati dovranno essere revisionati al fine di contenere il più possibile le emissioni rumorose e dei gas di scarico;
- i cumuli del materiale polverulento, opportunamente bagnati, dovranno essere posti a debita distanza dalle abitazioni;
- organizzazione delle movimentazioni degli automezzi in modo da evitare intralci alla circolazione e ostacoli alla scorrevolezza della viabilità;
- svolgimento dell'attività di cantiere in orari compatibili con le esigenze di quiete e di riposo dei residenti soprattutto per quanto riguarda le lavorazioni più rumorose, con divieto di lavorazione nei periodi notturni e nei giorni festivi;
- utilizzo di macchinari a norma CE, possibilmente insonorizzati e sottoposti a revisione al fine di garantire sempre la loro efficienza e limitare la rumorosità e le emissioni gassose;
- acquisizione della autorizzazione alla deroga per le emissioni sonore rispetto ai limiti di zona qualora necessario;

Infine la Azienda USL ritiene opportuno prevedere un monitoraggio della concentrazione di polveri e della rumorosità in corrispondenza dei recettori più esposti destinati alla permanenza di persone. Tale monitoraggio dovrà essere eseguito prima dell'inizio dei lavori e durante le fasi di maggior attività del cantiere;

7. in merito alla componente rumore, alla luce della documentazione integrativa dell'ottobre 2015, si suggeriscono al MATTM le seguenti misure di mitigazione e di monitoraggio:

- a) Deve essere presentato, entro 60 giorni dall'adozione del provvedimento conclusivo di verifica, il PCAR di cui al DM 29/11/2000.
- b) Deve essere predisposto un apposito piano di monitoraggio e controllo delle disposizioni relative ai decolli in testata 04R al fine di garantire che questi avvengano tutti con punto di decollo a partire dal nuovo raccordo AA.
- c) Deve essere predisposto un apposito piano di monitoraggio e controllo sull'effettivo utilizzo delle procedure ICAO A da parte dei piloti, fornendo particolari disposizioni coercitive al fine di limitare l'utilizzo di procedure di volo di maggiore impatto acustico presso i recettori.
- d) Deve essere portata a termine, entro il 2016, l'implementazione delle procedure strumentali RNAV al fine di limitare gli effetti della dispersione dei tracciati di atterraggio e decollo legata agli operatori di volo.
- e) La riduzione prevista dei movimenti notturni a nord nella fascia oraria 22:00÷23:00 deve essere conseguita entro i 5 anni dalla presentazione del PCAR, così come previsto dall'art. 2 del DM 29/11/2000. La riduzione dovrà prevedere a regime non più di un volo giornaliero notturno al massimo due in condizioni eccezionali di criticità di traffico.
- f) Sia effettuata la verifica strumentale prevista presso il gruppo di edifici situati a sud dell'aeroporto in cui è stimato un superamento del parametro Lva al fine di valutare la necessità di inserire ulteriori interventi di mitigazione.
- g) Sia condotto un monitoraggio delle situazioni di superamento dei limiti nelle aree esterne all'intorno aeroportuale per valutare le necessità di ulteriori soluzioni di risanamento, con modalità da concordare con ARPAT.
- h) I risultati delle attività di monitoraggio e controllo di cui alle precedenti prescrizioni (a-g) dovranno essere presentate agli enti di controllo con periodicità semestrale al fine di verificare lo stato di attuazione delle disposizioni ed eventualmente, individuare ulteriori azioni necessarie per accelerare la loro applicazione.

- i) Le soluzioni di risanamento, secondo quanto disposto dall'art. 5 del DM 29/11/2000, dovranno essere valutate secondo la seguente scala di priorità: a) direttamente sulla sorgente rumorosa; b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore; c) direttamente sul ricettore, quest'ultima da adottare soltanto in casi eccezionali (ad esempio per gli edifici scolastici) per i quali dovranno essere definiti dagli enti di controllo i valori limite di rumore che devono essere rispettati all'interno dei recettori a seguito degli interventi.

8. la USL 5 di Pisa:

- in merito alla realizzazione dell'impianto di autolavaggio, ritiene opportuno, a tutela dei recettori, visto che la previsione si fonda su una stima e nella stessa relazione si prevede di realizzare misure di mitigazione "qualora nella pratica risultasse un differenziale maggiore", verificare la effettiva rumorosità prodotta dopo l'installazione, con particolare riferimento alla verifica del rispetto del limite di immissione differenziale nel periodo notturno da accertare presso i recettori più esposti. L'impianto dovrà comunque adottare tutte le misure e gli accorgimenti necessari per evitare che la diffusione di aerosol possa recare disagio a terzi;
- ribadisce la necessità del monitoraggio acustico *post operam* presso i recettori più esposti;
- raccomanda l'utilizzo di pavimentazioni stradali a bassa rumorosità per ridurre il rumore generato dal traffico veicolare, come previsto al cap. 16.2.1, pag. 169;
- rileva che a pag. 169 dello Studio Preliminare Ambientale si fa riferimento ad un trattamento fotocatalitico a base di biossido di titanio sul manto stradale che ridurrebbe del 10-15% la dispersione degli ossidi di azoto derivanti dai gas di scarico dei veicoli. Rimette tale previsione alla valutazione degli enti competenti raccomandandone l'attuazione se dagli stessi fosse valutata positivamente;
- per quanto riguarda il potenziale impatto delle vibrazioni prodotte durante la fase di cantiere, raccomanda l'adozione delle misure necessarie per evitare disturbi alla popolazione residente;

9. l'Ente Parco Migliarino San Rossore ricorda l'importanza del monitoraggio a lungo termine proposto dal proponente nello Studio di Incidenza. L'Ente Parco segnala che il monitoraggio *post operam* dovrà considerare l'intero arco temporale del Master Plan (2014-2028). Il medesimo segnala inoltre, anche come indicazione per eventuali ulteriori misure di mitigazione del progetto all'esterno dell'aeroporto, in previsione dell'abbattimento delle formazioni arboree ed arbustive all'interno dell'aeroporto, quale misura di mitigazione, il richiamo alle misure di conservazione dettate dalla normativa vigente per la conservazione del SIC "Selva Pisana";

10. in merito al paesaggio, alla luce della documentazione integrativa dell'ottobre 2015, si suggeriscono al MATTM le seguenti misure di mitigazione orientate all'elaborazione di soluzioni meno impattanti da effettuare nelle successive fasi progettuali:

- produrre approfondimenti progettuali dell'impianto plani-volumetrico della struttura alberghiera volti a qualificare il contesto, considerandone una riduzione dimensionale;
- verificare, attraverso uno studio dell'intervisibilità dell'area di intervento, l'assenza di interferenze negative sulle visuali panoramiche che si aprono da e verso le aree tutelate;
- prevedere una progettazione d'insieme delle nuove previsioni capace di produrre un linguaggio architettonico unitario e qualificante il contesto.

PRESO ATTO che a seguito dell'istruttoria condotta sul progetto in esame sono inoltre emersi i seguenti richiami alla vigente normativa ambientale pertinente al progetto in esame, in fase di costruzione e di esercizio:

qualora l'albergo fosse comunque realizzato, deve essere redatta una valutazione del clima acustico. Tale valutazione dovrà prendere in considerazione anche la rumorosità causata dal People Mover;

prima della installazione dell'impianto di autolavaggio, dovrà essere presentata al Comune di Pisa la valutazione di impatto acustico;

preso atto del superamento dei limiti fissati dalla zonizzazione aeroportuale rilevato in alcune zone dell'abitato di Pisa (vedi pagg. 68 e 133 del documento "Studio preliminare ambientale"), dovrà essere presentato il piano di contenimento e abbattimento del rumore come previsto dalla vigente normativa (Decreto M. Ambiente del 29 novembre 2000) al fine di tutelare le persone residenti in tali zone come già rilevato con la nota della USL 5 del 29 dicembre 2014;

con riferimento agli aspetti idraulici, come indicato dalla competente Autorità di Bacino, dovranno essere verificate e localizzate nel dettaglio le soluzioni progettuali, ciò anche alla luce della procedura di aggiornamento del PAI e del Progetto di Piano di gestione Rischio Alluvioni, che dovrà essere approvato in via definitiva entro il corrente anno e che potrebbe portare modifiche (come del resto precisato anche nella documentazione trasmessa) alla carta delle pericolosità, pur mantenendo sostanzialmente invariati i battenti idraulici dell'evento duecentennale, riferimento per le opere di messa in sicurezza e per il calcolo dei volumi di compenso. Si ricorda che i progetti architettonici ed esecutivi, in attuazione del PSA (piano di sviluppo aeroportuale) in corso, dovranno risultare conformi alla disciplina del PAI, Piano stralcio Assetto Idrogeologico, approvato con DPCM 6 maggio 2005, nonché agli altri strumenti di pianificazione e programmazione dell'Autorità di Bacino, pubblicati sul sito ufficiale www.adbarno.it;

in data 22 dicembre 2014, il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno ha esaminato il Progetto di Piano di Gestione Alluvioni (PGA) e l'aggiornamento del Piano di Gestione delle Acque del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (già approvato con DPCM 21 novembre 2013). Entrambi gli strumenti, attualmente in fase di osservazione e consultabili sul sito istituzionale dell'Autorità di Bacino dovranno essere approvati, in via definitiva, entro il dicembre 2015, in ottemperanza alle indicazioni delle direttive comunitarie;

vista l'estensione dell'area destinata alla trasformazione ed il livello ancora preliminare delle valutazioni e verifiche condotte all'interno della documentazione di progetto, nei successivi sviluppi progettuali, devono essere approfondite le verifiche idrologiche idrauliche allo scopo di evitare criticità idrauliche del reticolo dei corsi d'acqua esistenti dove si prevede lo scarico delle nuove reti di raccolta;

per quanto riguarda le aree PI4 del PAI, trova applicazione la L.R. della Toscana 21/2012;

per quanto riguarda la tutela delle acque:

- nella successiva fase progettuale, dovranno essere approfondite le problematiche e le relative soluzioni per quanto riguarda la tutela delle acque dall'inquinamento (cfr. anche DPGRT 76R/2012) in relazione alle varie attività previste nel progetto;
- il proponente deve progettare e realizzare le opere di fondazione, e in generale qualsiasi opera interferente con il sottosuolo, in modo tale da non permettere infiltrazioni in falda (come indicato a pag. 180 della Relazione dello Studio Preliminare Ambientale);
- il proponente deve adottare, sia durante i lavori che in fase di esercizio, opportune cautele e dispositivi per evitare incremento di solidi sospesi e apporto di inquinanti alla risorsa idrica nel rispetto del Dlgs 152/2006 parte III e LR 20/2006;
- è necessario acquisire il parere del Gestore del Servizio Idrico Integrato;

in caso di sottoposizione del progetto in esame alla VIA dovrà essere prodotto il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012; in caso di esclusione, il proponente avrebbe dovuto gestire i materiali di scavo secondo quanto disposto dall'art 41 bis della L. 98/2013 prima dell'apertura dei singoli cantieri;

il riutilizzo dei materiali di scavo ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006 (nel caso i materiali movimentati siano riutilizzati nello stesso sito allo stato naturale) o dell'art 41 bis L. 98/2013 (quali sottoprodotti), potrà essere effettuato solo nel pieno rispetto delle condizioni stabilite dalle rispettive norme, e di ciò ne dovrà essere reso conto adeguatamente nelle fasi progettuali successive, prima dell'esecuzione dei lavori;

la gestione delle terre di scavo dovrà essere tenuta ben distinta da quella dei rifiuti da costruzione e demolizione che, in quanto tali, dovranno essere gestiti in conformità con la normativa di settore (parte IV del D.Lgs. 152/2006);

la gerarchia di azioni per la gestione dei rifiuti sancita dalla direttiva comunitaria, così come recepita a livello nazionale prevede di favorire in ordine di priorità: la prevenzione; la preparazione per il riutilizzo; il riciclaggio; il recupero di altro tipo, per esempio il recupero di energia; lo smaltimento; in relazione a quanto sopra, si ritiene opportuno che nell'ambito del nuovo Masterplan sia valutata l'opportunità di implementare, anche secondo appositi studi e programmi operativi, in funzione delle diverse tipologie di rifiuti prodotti, azioni volte alla prevenzione e alla riduzione dei rifiuti, e al miglioramento della raccolta differenziata di qualità;

infine:

- i rifiuti prodotti in fase di cantiere e di esercizio dovranno essere opportunamente raccolti ed avviati a recupero e/o smaltimento secondo le norme di legge (parte IV del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.);
- in particolare, i rifiuti da costruzione e demolizione dovranno essere avviati a recupero e/o smaltimento secondo le norme di legge (parte IV del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.);
- per quanto riguarda le terre e rocce da scavo prodotte in fase di cantiere, queste dovranno essere gestite nel rispetto della normativa vigente, e delle condizioni ivi previste;
- ai sensi dell'art. 9 comma 3 bis della L.R. 25/1998 e s.m.i. "i proponenti di interventi di recupero o di riconversione di aree oggetto di censimento ai sensi del comma 3, sono tenuti a presentare all'ente competente all'approvazione del progetto di trasformazione o recupero, unitamente a quest'ultimo, un apposito piano di indagini per attestare il rispetto dei livelli di concentrazione soglia di contaminazione previsti, per la specifica destinazione d'uso, all'allegato 5 alla parte IV del d.lgs. 152/2006";
- in relazione alle attività di cantiere, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per evitare possibili inquinamenti del suolo, nonché delle acque superficiali e sotterranee;
- qualora in fase di cantiere si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinati, dovranno essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- l'art.4 comma 7 della L.R. 25/1998 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili (ad esempio gli inerti riciclati, il compost di qualità etc...);

DATO ATTO che nel corso dell'approfondita discussione svoltasi durante la seduta del 20 e 21 ottobre 2015 sono stati affrontati gli aspetti relativi agli impatti previsti per l'opera e alle relative misure di mitigazione e monitoraggio;

DATO altresì **ATTO** che il presente Parere non concerne gli aspetti relativi alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori ed alla sicurezza della navigazione aerea, in quanto di competenza di altri Soggetti;

PER QUANTO SOPRA premesso ed esposto,

DECIDE **di proporre alla Giunta Regionale**


di segnalare al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare quanto riportato in premessa ai punti da 1 a 10 al fine dell'espressione da parte del medesimo del provvedimento conclusivo del procedimento di verifica di assoggettabilità, di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/2006, sul progetto relativo al "Master Plan

2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa”, proposto dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC).

Alle ore 10,32 del 21.10.2015, non essendovi altro da discutere, il Presidente dichiara conclusi i lavori e scioglie la seduta.

Il Presidente
Arch. Carla Chiadini



Ufficio	Nome e Cognome	Responsabile - Delegato/a	Firma
Settore Energia e Inquinamenti	Giorgio Galassi	delegato	
Settore VIA/VAS dell'ARPAT	Alessandro Franchi	dirigente	
Settore "Mobilità"	Simone Sarti	delegato	