



# *Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio*

## DI CONCERTO CON IL

## MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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

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

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa-S. Giusto, da realizzarsi in Comune di Pisa (PI) presentata dalla Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. con sede in Aeroporto Galileo Galilei 56100 Pisa, in data 10 aprile 2000;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. in data 5 luglio, 28 settembre 2000 e 13 febbraio 2001;

**VISTA** la nota n. 108/4921/09-02-01 della Regione Toscana del 7 agosto 2001, pervenuta il 14 agosto 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/414/23191 del Ministero per i beni e le attività culturali del 25 ottobre 2000, pervenuta in data 31 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 434 formulato in data 3 ottobre 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A.;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto di sviluppo aeroportuale volto ad adeguare l'attuale struttura alle esigenze di sviluppo del traffico;

GB  
AR

**considerato che:**

- sotto il profilo programmatico, il Piano di Sviluppo Aeroportuale PSA permette di adeguare le strutture aeroportuali agli obiettivi espressi dalla Conferenza Regionale dei Trasporti della Toscana (giugno 1997) che ha definito un sistema aeroportuale toscano articolato negli scali G. Galilei di Pisa e A. Vespucci di Firenze; tale previsione trova conferma nel Piano di Indirizzo Territoriale adottato dalla Giunta Regionale Toscana nel 1998. Le previsioni di rafforzamento e sviluppo delle attività aeroportuali civili è inoltre previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pisa e dal Piano Strutturale del Comune di Pisa, entrambi approvati nel 1998. In particolare, il P.S. del Comune di Pisa ha accolto le osservazioni presentate dalla SAT Spa relativamente ai vincoli inizialmente previsti nell'area in quanto contrastanti con gli interventi di sviluppo;
- sotto il profilo progettuale, gli interventi di piano ritenuti più significativi, e sui quali si è concentrato lo studio di impatto ambientale, comprendono:
  - ampliamento dei piazzali aeromobili;
  - parcheggi short e long term;
  - nuovo Edificio "A" (ricovero mezzi di rampa, catering, enti di Stato, servizi di supporto, parcheggio interrato);
  - nuova aerostazione merci ed hangar aeromobili;
  - edifici per servizi utenti aeroportuali (attività direzionali e commerciali);
  - ampliamento parcheggio multipiano;
  - edificio per attività ricettive;
  - edificio per servizi aeroportuali, enti di Stato, compagnie aeree;
  - ampliamento terminal passeggeri;
- gli interventi previsti sono dimensionati in considerazione di consistenti incrementi attesi del traffico passeggeri (da 1,2 milioni di passeggeri circa nel 2000 a 2,1 milioni nel 2010) e merci (da 8,6 a 22 milioni di tonnellate).

Gli spazi necessari agli ampliamenti verranno reperiti in parte acquisendo aree attualmente a disposizione dell'Aeronautica Militare, ed in parte ampliando il sedime aeroportuale mediante acquisizione di aree poste a NE dell'attuale perimetro. Complessivamente, la superficie del perimetro aeroportuale aumenterà di circa 100.000 m<sup>2</sup>, passando da 406 a 416 ha circa; ben più consistente risulta l'incremento dell'area aeroportuale destinata alle attività civili che passerà da 194.000 a 471.000 m<sup>2</sup>;
- sotto il profilo ambientale lo SIA ha preso in considerazione i potenziali impatti derivanti dalla realizzazione delle opere comprese nel P.S.A.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, le misure effettuate e le simulazioni condotte con riferimento alla situazione attuale ed agli scenari futuri consentono di delimitare l'ambito di impatto nell'intorno aeroportuale, pur sussistendo alcuni elementi di incertezza prevalentemente riferiti alla assoluta assenza di dati relativi ai movimenti dell'Aeronautica Militare. Gli scenari previsionali (al 2005 ed al 2010) definiscono un quadro evolutivo caratterizzato dalla riduzione dell'impronta sonora a livello del suolo, in termini di superficie ricompresa entro le isofone di riferimento LVA.

V.lli  
SPB  
AR



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, le simulazioni effettuate portano alla conclusione che, attualmente, le concentrazioni massime di biossido di azoto ipotizzate su base oraria nella situazione di massima ricaduta simulata sono almeno inferiori di un fattore 5 ai limiti attuali e futuri; nella situazione futura (2010) le concentrazioni massime restano comunque inferiori alla metà dei limiti di legge attuali e futuri;

## **valutato che:**

- gli scenari previsionali elaborati dal proponente con riferimento all'anno 2010, sulla base delle stime IATA, configurano un sostanziale incremento dei movimenti di passeggeri e di merci nell'aeroporto Galileo Galilei;
- l'incremento dei movimenti atteso è coerente con le determinazioni programmatiche regionali, che individuano nell'aeroporto pisano uno dei due poli aeroportuali toscani (insieme all'aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci"). Le strutture aeroportuali risultano attualmente inadeguate all'incremento atteso;
- il PSA prevede una radicale riorganizzazione delle strutture aeroportuali land side e air side, nell'ambito di un sostanziale incremento della superficie del sedime aeroportuale; tale incremento riguarda per la gran parte il trasferimento di superfici attualmente in uso all'Aeronautica Militare a destinazione civile, pur restando l'aeroporto di Pisa un aeroporto militare aperto al traffico civile;
- la riorganizzazione delle superfici e l'ammodernamento delle strutture consentono di riprogettare l'intero sistema di smaltimento delle acque di dilavamento dei piazzali, prevedendone la raccolta, il trattamento mediante disabbatura e disoleatura e il successivo conferimento, mediante fognatura, al depuratore pubblico;
- le previsioni relative all'impatto fisico del traffico aeroportuale (inquinamento atmosferico e acustico) risultano sufficientemente documentate e dettagliate, compatibilmente con lo status militare dell'infrastruttura aeroportuale;
- per quanto riguarda in particolare il contributo delle attività aeroportuali all'inquinamento atmosferico, secondo quanto risulta dalle elaborazioni effettuate questo è, nella situazione attuale, limitato; anche imputando alla pista di decollo tutte le emissioni stimate con riferimento all'intero ciclo LTO; tale situazione resta sostanzialmente invariata anche nello scenario futuro (2010), in corrispondenza del quale il contributo dell'Aeroporto alle concentrazioni di biossido di azoto previste in tutta l'area ed in particolare nei centri abitati si mantiene basso;
- rispetto allo scenario attuale (1999), lo scenario futuro (2010) si caratterizza per un significativo incremento delle concentrazioni previste nell'area aeroportuale, pur rimanendo tali concentrazioni su valori molto inferiori agli attuali e futuri limiti di qualità dell'aria;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, le stime effettuate portano a concludere per una riduzione dell'estensione delle aree comprese entro le isofone di riferimento, in quanto si può ritenere che l'effetto di riduzione delle emissioni sonore derivante dalla progressiva sostituzione del parco aeromobili con modelli a ridotte emissioni risulti predominante rispetto all'effetto atteso a fronte dell'incremento dei movimenti;

- nonostante la valutazione di cui al punto precedente, permangono alcuni ambiti di potenziale criticità nell'intorno aeroportuale, nonché alcune situazioni di potenziale impatto, prevalentemente determinate in corrispondenza dei decolli in direzione nord;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 108/4921/09-02-01 della Regione Toscana del 7 agosto 2001, pervenuta il 14 agosto 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *il proponente deve adottare idonee tecniche per ridurre la produzione o la propagazione di polveri, quali: bagnatura delle piste non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso; lavaggio dei pneumatici degli autocarri in uscita dal cantiere aeroportuale e dalle aree di approvvigionamento e conferimento dei materiali; bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri; bagnatura dei cumuli di materiale nelle aree di cantiere;*
- 2) *il proponente deve concordare con il Dipartimento ARPAT e con l'Azienda Sanitaria di Pisa le modalità di svolgimento di alcune campagne di rilevamento della qualità dell'aria da eseguirsi con mezzo mobile, in concomitanza con gli anni per i quali il PSA prevede significativi incrementi del traffico aereo. Deve essere previsto il rilievo dello stato attuale, prima dell'inizio dei lavori; il rilievo delle polveri sospese presso i recettori sensibili durante le fasi di maggiore attività dei cantieri; il rilievo periodico degli inquinanti connessi al traffico aereo e veicolare, per seguire l'effetto dovuto all'incremento del traffico sulla qualità dell'aria. I monitoraggi saranno effettuati a carico del proponente, il quale invierà tempestivamente i dati al Comune, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria territorialmente interessati;*
- 3) *nella fase costruttiva, il proponente deve rispettare i limiti stabiliti per le emissioni sonore dal D.M. 14.11.1997, eventualmente facendo ricorso alla deroga comunale per le attività temporanee, di cui alla Deliberazione Consiglio Regionale n. 77 del 22.2.2000, parte terza, punto 3.2. A tal fine il proponente deve effettuare un monitoraggio acustico presso i recettori sensibili. Il monitoraggio sarà effettuato a carico del proponente, il quale invierà tempestivamente i dati al Comune, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria territorialmente interessati;*
- 4) *per quanto riguarda il trasporto di materiali, il proponente deve organizzare un programma di monitoraggio strutturato nel modo seguente. Entro il 31 ottobre di ogni anno il proponente deve presentare ai Comuni interessati dal passaggio di autocarri nelle direzioni "cava o centro di riciclaggio-cantiere" e "cantiere-discarica o centro di riciclaggio" un programma per l'anno successivo in cui siano riportati: la viabilità percorsa, i centri abitati e le frazioni interessate, il numero medio e massimo di viaggi/autocarro per giorno. Il Comune, avvalendosi della consulenza del Dipartimento ARPAT interessato, può disporre limitazioni al traffico di mezzi pesanti e/o prescrivere il monitoraggio in continuo delle emissioni sonore e delle polveri sospese in prossimità di recettori sensibili posti lungo il tragitto. Il monitoraggio sarà effettuato*

Vivi  
GB  
AR



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- a carico del proponente, il quale invierà tempestivamente i dati al Comune, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria territorialmente interessati;
- 5) le alternative abitative per gli abitanti espropriati di Via Cariola, devono essere concordate con il Comune di Pisa e accettate dalla popolazione;
- 6) il proponente deve prevedere un adeguato trattamento di un congruo volume di acque meteoriche, almeno pari al 150% delle acque di prima pioggia, anche tenendo conto della necessità di disporre di un volume di riserva per prevenire lo sversamento sul territorio di fuoriuscite accidentali di propellenti o altro materiale liquido inquinante;
- 7) per quanto riguarda il rumore prodotto in fase di operatività il proponente deve attenersi alle seguenti considerazioni:
- l'individuazione dei confini delle aree di rispetto nell'intorno aeroportuale sarà oggetto di ulteriori approfondimenti da parte della commissione di cui all'art. 5 comma 1 del D.M. 31.10.1997, che dovrà tenere conto, oltre che del piano regolatore aeroportuale, degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e delle procedure antirumore che la stessa commissione è tenuta a stabilire;
  - divieto di voli notturni dalle ore 23 alle 6, fatte salve le eccezioni previste dalla legge (voli di emergenza, umanitari, postali, ecc.);
  - la prevista installazione di un sistema fisso di monitoraggio dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale dovrà assicurare da un lato il rispetto delle procedure antirumore nei singoli movimenti e dall'altro il rispetto dei limiti delle immissioni rumorose all'interno delle aree di rispetto, in particolare all'interno dell'area A, per la quale non sono stabiliti vincoli di destinazione d'uso. La rete fissa di monitoraggio deve essere realizzata entro 24 mesi dalla pronuncia di compatibilità ambientale. Nelle more della realizzazione del sistema fisso di monitoraggio, il proponente deve garantire il monitoraggio del rumore aeroportuale determinato dal traffico civile, con metodologia da concordare con il Dipartimento ARPAT di Pisa, sentiti il Comune e l'Azienda Sanitaria, al fine:
    - di fornire indicazioni alla commissione di cui all'art. 5 comma 1 del D.M. 31.10.1997, allo scopo di ridurre l'impatto acustico delle attività aeroportuali;
    - di verificare i parametri utilizzati nel modello acustico previsionale contenuto nello studio d'impatto;
    - di fornire al Comune di Pisa, in forma divulgabile nei confronti della popolazione, indicazioni sull'impatto acustico causato dall'aeroporto sul territorio comunale;
  - lo studio non evidenzia, in modo diretto, la presenza di insediamenti incompatibili per destinazione d'uso nelle aree di rispetto individuate, mentre accenna alla necessità di acquisire un'area abitata prospiciente il sedime aeroportuale al fine della realizzazione dell'opera in progetto. In ogni caso, anche se dallo studio non risulta la presenza di insediamenti incompatibili, si richiama in proposito quanto disposto da D.M. 29.11.2000, in materia di piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore aeroportuale;
  - lo studio non considera la rumorosità indotta dalle attività militari in quanto espressamente esclusa dal campo di applicazione della vigente legislazione. Poiché la stessa può non essere trascurabile si rileva l'opportunità che del problema si faccia carico il comitato misto paritetico previsto dall'art. 3 della L. 898/76 e successive modificazioni;

WU  
CPB  
AR

- divieto di atterraggio per aeromobili che non rientrino tra quelli del Capitolo 3 Annesso 16 I.C.A.O., successivamente all'anno 2002, fatte salve le eccezioni previste dalla legge;
- 8) durante i lavori di rifacimento delle rampe della SGC, da e per l'aerostazione, deve essere sospeso il transito di autocarri dalle cave o verso le discariche, relativamente alle lavorazioni comprese nel PSA. E' fatto salvo il caso in cui sia mantenuta la sezione stradale esistente al momento sulla SGC, oppure il caso in cui il proponente concordi con il Comune di Pisa percorsi ed orari per il transito degli autocarri;
  - 9) nel caso che durante il cantiere ANAS per il lotto 13 della SGC non sia mantenuta l'attuale sezione stradale, si prescrive che il proponente concordi con il Comune di Pisa percorsi ed orari per il transito degli autocarri relativi ai cantieri aeroportuali;
  - 10) il proponente, d'intesa con il Comune di Pisa e con il soggetto gestore della SGC, deve provvedere a installare barriere acustiche artificiali in fregio alla carreggiata delle rampe di collegamento SGC - aerostazione, a protezione dei fabbricati esistenti;
  - 11) gli interventi di mitigazione, compensazione e monitoraggio indicati nello Studio di Impatto Ambientale devono essere attuati contestualmente all'avanzamento dei lavori compresi nel PSA;
  - 12) si raccomanda al Comune di Pisa che:
    - adegui gli strumenti urbanistici alle indicazioni riportate nell'art. 7 del citato DM 31.10.1997, una volta che la specifica Commissione avrà approvato i confini delle aree di rispetto di cui all'art. 6 del DM 31.10.1997;
    - porti avanti la soluzione progettuale del sovrappasso sulla ferrovia Genova-Livorno per l'accesso all'area merci, che tale infrastruttura sia al servizio del traffico civile e militare e che l'opera sia realizzata prima dello sviluppo a regime del traffico merci aeroportuale.
- Si segnala, infine, al Ministero dell'Ambiente l'esigenza di attivare le più idonee forme di collaborazione con le Autorità Militari per facilitare le attività di monitoraggio e di controllo che si renderanno necessarie, tenendo conto della particolare tipologia dell'aeroporto;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/23191 del 25 ottobre 2000, pervenuto in data 31 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*nel merito, la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Pisa con nota prot. n. 5631 del 04/05/2000, qui pervenuta in data 08/05/2000, ha espresso parere favorevole, fatte salve, comunque, la qualità architettonica del nuovo costruito e la progettazione adeguata del verde di contorno.*

*La medesima Soprintendenza ha altresì rilevato che gli interventi insistono su un'area situata al di fuori delle perimetrazioni di vincolo paesaggistico, sufficientemente lontana dal Parco Naturale Migliarino San Rossore Massaciuccoli e dal centro storico e monumentale di Pisa.*

*L'intervento interessa infatti un'area periferica attualmente di scarso pregio ambientale che però confina con il Parco Naturale e costituisce il filtro tra questo e la città storica.*

*Gli interventi dovrebbero pertanto tendere a una riqualificazione dell'area rispettando, mediante un'attenta progettazione del verde, il carattere rurale della zona.*

*Inoltre, la Soprintendenza Archeologica della Toscana - Firenze, con nota prot. n. 14384*



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

del 20 giugno 2000, qui pervenuta in data 23/06/2000 prot. n. ST/414/14433/00, ha espresso parere favorevole alla realizzazione ai lavori in progetto a condizione che "...qualora durante i lavori che comportino rimozione di terra o interventi nel sottosuolo dovessero verificarsi scoperte di materiale o depositi archeologici, è fatto obbligo di sospendere immediatamente i lavori e di avvertire con sollecitudine questo Ufficio o la più vicina Stazione dei Carabinieri.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, vista la documentazione inoltrata dalla Soc.tà Ambiente con nota del 27 marzo 2000, ed acquisita agli atti in data 06/04/2000 con protocollo n. ST/409/8112, ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Pisa secondo le prescrizioni imposte dalle Soprintendenze con le note di cui sopra.

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

**Azienda USL 5 - Dipartimento di Prevenzione - U.O. Igiene e Sanità Pubblica - Pisa**

#### Fase di cantiere

Al fine di contenere i disagi provocati dal traffico dei veicoli impegnati per l'attività di cantiere e dai materiali trasportati dagli stessi dovrebbero essere adottate le seguenti precauzioni:

- Seguire percorsi che evitino il passaggio attraverso aree abitate e non determinino ostacolo al traffico veicolare, individuando l'orario più opportuno per il transito;
- Lavaggio dei pneumatici all'uscita dell'area di cantiere
- Il materiale di raccolta trasportato dovrà essere coperto al fine di evitare la dispersione della polvere in atmosfera;
- Umidificazione dei piazzali e dei cumuli nell'area di cantiere;
- Installazione di schermi anti polvere nell'area di cantiere.

#### Fase a regime:

##### *Emissioni in atmosfera:*

Per quanto riguarda gli inquinamenti derivanti dalle attività aeroportuali, nello studio sono stati considerati CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e COV. L'aumento stimato di tali inquinanti quando il piano di sviluppo aeroportuale sarà completato (anno 2010) sarà di oltre il 70% per i COV e il 100% circa per tutti gli altri parametri. L'incremento del traffico stradale provocherà, per ognuno dei parametri presi in considerazione (CO, HC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> e polveri), un aumento del 60% circa. Tali incrementi comporteranno l'inevitabile aumento delle concentrazioni degli inquinanti secondari primo tra tutti l'ozono che riconosce negli NO<sub>x</sub> e nei COV i suoi principali precursori.

L'impatto sulla matrice aria deve essere attentamente valutato e sono da verificare quali, tra le misure di mitigazione proposte nello studio, possano essere realizzate.

##### *Rumore:*

- Al fine di contenere l'aumento della rumorosità causato dall'incremento del traffico aereo, resta da valutare l'efficacia degli interventi previsti dalla normativa che dovranno essere adottati;
- Dovrà essere mantenuta la direzione di volo nord - sud (tranne casi eccezionali) per evitare i sorvoli sulla città e dovranno essere vietati i voli notturni (dalle 23 alle 6);

- E' da considerare il maggiore impatto che l'incremento del traffico aereo potrà causare sull'area di Coltano e su quanti vi risiedono. Tale località infatti è posta a sud della città e quindi sarà interessata dai sorvoli che nella zona sono tra l'altro a bassa quota vista la vicinanza con l'aeroporto. Sarebbe da prevedere una verifica previsionale di impatto acustico ed atmosferico su tale abitato;
- E' da valutare il problema rappresentato dai residenti di Via Cariola che saranno allontanati in seguito all'esproprio della zona e le cui abitazioni saranno demolite;

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

### **E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa S. Giusto da realizzarsi in Comune di Pisa (PI) presentata dalla Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) preliminarmente all'avvio degli interventi previsti dal Piano Strutturale Aeroportuale (PSA) dovrà essere predisposto un progetto di riqualificazione ambientale delle aree comprese entro il margine aeroportuale non destinate ad impiego operativo. In particolare, a titolo di compensazione per l'impermeabilizzazione di nuove superfici si ritiene opportuno realizzare interventi quali parcheggi grigliati a fondo verde drenante, coperture a verde pensile degli edifici, vasche ecosistema filtro per le acque di sgrondo in uscita; tali interventi potranno essere progettati e realizzati ove non interferenti con la funzionalità delle operazioni aeroportuali;
- b) il volume delle acque meteoriche da trattare deve essere determinato sulla base delle superfici impermeabilizzate totali e della portata stimata in corrispondenza dell'evento di pioggia critica (925 l/s) aumentata del 50%, anche tenendo conto della necessità di disporre di un volume di riserva per prevenire lo sversamento sul territorio di fuoriuscite accidentali di propellenti o altro materiale liquido inquinante;
- c) considerata la notevole estensione dell'area che verrà impermeabilizzata e la presenza di falde freatiche anche superficiali che da queste aree vengono alimentate, si prescrive la realizzazione di un sistema di monitoraggio dei livelli freatici che consenta di evidenziare eventuali impatti indotti dalla realizzazione delle opere in progetto e di individuare tempestivamente le relative misure di mitigazione e/o compensazione.
- d) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Toscana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse.

MLL  
GB  
AR





# Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A., all'ENAV, all'ENAC, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 23 GEN. 2008

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

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