



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 "Cristoforo Colombo" a Genova da realizzarsi in Comune di Genova, presentata dalla Aeroporto di Genova S. p. A. con sede in Aeroporto "Cristoforo Colombo" 16154 Genova Sestri, in data 31 luglio 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Aeroporto di Genova S. p. A. in data 15 novembre 2000 e 14 settembre 2001;

VISTA la nota n. 152217/2230 della Regione Liguria del 7 novembre 2000, pervenuta il 15 novembre 2000, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/414/25122/01 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 dicembre 2001, pervenuta in data 13 dicembre 2001, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 432 formulato in data 19 settembre 2001, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Aeroporto di Genova S. p. A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il Piano di sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" a Genova; l'intervento proposto è relativo al Piano di Sviluppo e consente il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo al breve e medio termine (anno di riferimento 2015/2017) di una infrastruttura già disponibile adeguatamente ristrutturata, con alcune modifiche dell'assetto attuale e il prolungamento della via di rullaggio;

mm
43 AR

- il Piano prevede due fasi di intervento di cui la prima suddivisa ulteriormente in due sottofasi:
 - breve termine (2005):
 - Prima fase: si prevede la realizzazione dell'ampliamento dell'aerostazione, ridisegno della viabilità di accesso e di servizio, prolungamento delle vie di rullaggio, nuove sistemazioni dei piazzali di sosta aeromobili, sistemazione e potenziamento degli impianti e realizzazione di 2 moduli hangar polifunzionali.
 - Seconda fase: si prevede la realizzazione del primo lotto nuova aerostazione cargo, nuova viabilità di accesso lato ovest e all'aerostazione cargo, completamento e ampliamento vie di rullaggio e piazzali di sosta, realizzazione nuovi hangars e impiantistica.
 - medio termine (2015): è previsto l'ampliamento di ulteriori 18.600 m² dell'aerostazione passeggeri, completamento della stazione cargo, ridisegno viabilità interna e ampliamento dei parcheggi, prolungamento via di rullaggio, rilocalizzazione area petroli e realizzazione di nuove piazzole di sosta per aeroporti;
- le infrastrutture sono state dimensionate in riferimento all'andamento della domanda di trasporto previsto in campo europeo dalla IATA, prevedendo, all'orizzonte temporale di riferimento (2015/2017), una domanda merci di 30.320 tonnellate all'anno e un numero di passeggeri pari a 3.747.000 unità all'anno. Considerando che per l'anno 2000 il movimento è stimato in 1.208.000 passeggeri, è previsto un incremento di passeggeri di circa 3 volte con un incremento di movimenti aeromobili (considerando un lieve aumento del fattore di riempimento) di 2,7 volte raggiungendo i 63.508 movimenti all'anno che in termini di Busy day corrispondono a 250 movimenti, di cui 10 nell'ora di punta;

osservato che:

- gli strumenti di pianificazione al livello regionale delegano al Piano di Sviluppo Aeroportuale la gestione dell'area; in particolare il Piano Territoriale di Coordinamento degli insediamenti produttivi-Area centrale ligure (PTC ACL), considera il potenziamento dell'aeroporto, anche mediante l'arricchimento delle dotazioni complementari, come obiettivo irrinunciabile e consente "tutti gli interventi volti al migliore espletamento della funzione caratterizzante e dei ruoli attribuiti all'area". Il piano, inoltre, prevede per l'area di intervento la funzione caratterizzante "Centri intermodali" mentre vieta le funzioni di Artigianato/piccola industria, Distribuzione e Centri commerciali;
- a livello di pianificazione locale, l'area in oggetto è regolamentata dal Piano Urbanistico Comunale (PUC) che prevede la "razionalizzazione e potenziamento delle attività aeroportuali, con l'eventuale integrazione delle funzioni accessorie, consolidamento dell'industria aeronautica";
- i contenuti tecnici del Piano di Sviluppo Infrastrutturale sono stati individuati sulla base dei seguenti obiettivi:
 - conseguimento della configurazione finale per successive fasi di espansione atte ad assicurare, in ciascuno stadio di sviluppo, un incremento di capacità adeguato alla domanda di traffico prevista;
 - adeguamento del complesso aerostazioni, piazzali aeromobili, pista di volo, organico ed integrato ai requisiti di funzionalità e fattibilità tecnico-economica. In particolare è previsto di riallocare le infrastrutture rispettando una logica specifica. Ed in particolare:
 - Area est: aerostazione cargo, uffici di supporto, hangar di manutenzione e zona petrolieri;

mkw
GR AP



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- Area centrale: aerostazione passeggeri, uffici e parcheggi autoveicoli;
 - Area ovest: locali tecnico operativi ENAV, zona rampa, hangars;
 - Area nord: base di armamento per un vettore, accasermamenti Enti di Stato.
- gli obiettivi sopra esposti tengono inoltre conto dei criteri funzionali sotto elencati:
 - adeguamento degli standard dimensionali e di servizio a quelli di altri aeroporti internazionali e ai suggerimenti IATA, FAA e ICAO;
 - miglioramento dell'efficienza operativa in termini di comfort del passeggero e automazione dei trattamenti;
 - adattabilità dell'espansione all'effettiva evoluzione nel tempo delle caratteristiche della domanda.

gli elementi che caratterizzano il Piano di Sviluppo rispetto allo stato attuale si possono riassumere come riportato nella tabella:

	STATO ATTUALE		MEDIO TERMINE	
Sedime aeroportuale	mq	1.550.000	mq	1.590.000
Superficie coperta	mq	43.000	mq	79.770
Cubatura	mc	260.000	mc	557.260
Demolizioni			mc	97.000
Pista di volo	mq	187.000	mq	187.000
Via di rullaggio	mq	93.000	mq	132.000
Piazzali aeromobili	mq	270.000	mq	330.000
Parcheggi pubblici e per addetti	mq	70.000	mq	150.000
Aree a verde	mq	774.000	mq	597.730
Aree petrolieri	mq	7.500	mq	8.500

- l'area del sedime viene incrementata di 40.000 m² mediante occupazione di aree dell'attuale acciaierie Riva, conseguentemente vi è una riduzione di circa il 23% delle aree a verde.
- sono stati forniti chiarimenti in merito agli scarichi idrici, alla cantierizzazione, alla programmazione degli interventi e all'accessibilità;
- le previsioni di traffico sono state elaborate sulla base di un andamento della domanda di trasporto conforme a quanto previsto in campo europeo dalla IATA, ma non in relazione alle specificità dell'aeroporto di Genova e alle possibili evoluzioni dell'uso del vettore aereo;
- gli interventi previsti per il prolungamento della via di rullaggio, pur se non progettati a livello di dettaglio, ma solo enunciati in termini di Piano di sviluppo, fanno escludere che tale struttura possa essere utilizzata come pista di volo aggiuntiva a quella esistente;
- il progetto è basato sulla necessità di adeguare alcuni aspetti dell'opera esistente al fine di rendere ottimale l'offerta infrastrutturale alla crescente domanda. Per raggiungere tale obiettivo è stato scelto di:
 - pervenire alla configurazione finale per successive fasi di espansione atte ad assicurare, in ciascuno stadio di sviluppo, un incremento di capacità adeguato alla domanda di traffico prevista;

- adeguare il complesso aerostazioni, piazzali aeromobili, pista di volo in modo organico ed integrato ai requisiti di funzionalità e fattibilità tecnico-economica;
- specializzare le aree del sedime assegnando loro un ruolo univoco. Ed in particolare:
 - area est: aerostazione cargo, uffici di supporto, hangar di manutenzione e zona petrolieri;
 - area centrale: aerostazione passeggeri, uffici e parcheggi autoveicoli;
 - area ovest: locali tecnico operativi ENAV, zona rampa, hangars;
 - area nord: base di armamento per un vettore, accasermamenti Enti di Stato;
- l'attività di adeguamento e potenziamento infrastrutturale permette inoltre di ottenere:
 - adeguamento degli standard dimensionali e di servizio ai suggerimenti IATA, FAA e ICAO;
 - miglioramento dell'efficienza operativa in termini di comfort del passeggero e automazione dei trattamenti;
 - adattabilità dell'espansione all'effettiva evoluzione nel tempo delle caratteristiche della domanda;
- sono stati eseguiti gli studi e le previsioni coerentemente con le esigenze di caratterizzazione dell'intorno territoriale per cui è stato possibile valutare le interferenze ambientali connesse in modo diretto ed indotto dalle azioni di progetto;

valutato che:

- non è definita la relazione dell'intervento con le aree a margine in particolar modo nel loro assetto futuro visto che le stesse sono oggetto di forti processi di sviluppo. Inoltre non è sufficientemente documentata l'interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico con priorità alla linea ferroviaria;
- gli obiettivi definiti dall'intervento sono congruenti con la pianificazione vigente, ma nelle evoluzioni di medio termine si ritiene che il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve essere integrato con le previsioni del PUC del Comune di Genova in merito all'assetto delle aree limitrofe e alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto in esse previste (nuova strada litoranea e collegamento ferroviario);
- è necessario, nel medio termine (10-15 anni), verificare la corrispondenza tra le previsioni eseguite e il reale trend del traffico, sia passeggeri che merci. Ciò, coerentemente con l'impostazione del Piano di sviluppo strutturato per fasi, potrà consentire di meglio modulare gli interventi da prevedersi;
- l'intervento proposto non modifica nella sostanza l'opera, ma razionalizza i suoi contenuti e prevede un parziale ampliamento per quelle parti che sono in condizioni di criticità. Sono state pertanto individuate le soluzioni funzionali per dar risposta alla crescente domanda e per ottimizzare gli standard qualitativi, prevedendo il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo al breve - medio termine su di un'infrastruttura già disponibile adeguatamente ristrutturata, con alcune modifiche dell'assetto attuale e con il prolungamento della via di rullaggio;
- la rete viaria di adduzione risulta attualmente dimensionata per il tipo di traffico che si svolge nell'aeroporto di Genova, e la stessa potrà supportare il traffico previsto dal Piano di Sviluppo nel breve termine mentre per il medio termine non vi sono elementi sufficienti per verificare la coerenza di quanto previsto con l'attuale sistema infrastrutturale (mancanza di uno studio trasportistico, specialmente per quanto riguarda il traffico pesante);

UKW
G.B.A.R.



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- sono stati forniti pochi elementi per poter trattare in modo adeguato la fase di costruzione e fornisce solo indicazioni preliminari sui fabbisogni. E', invece, trattata la suddivisione in fasi delle opere e sono indicate le opere che dovranno essere realizzate nelle tre fasi previste;
- le opere da realizzare saranno di modesta entità, gli interventi non comportano riempiimenti o escavazioni e la gran parte delle opere da realizzare potranno essere eseguite mediante elementi prefabbricati (aerostazione, hangar, ecc). Preso atto, inoltre, che la Regione Liguria possiede un Piano Cave che indica nella zona di Genova una disponibilità di inerti largamente superiore ai fabbisogni preliminari indicati dal Piano;
- al momento non è possibile conoscere i periodi per l'esecuzione delle progettazioni esecutive, per l'ottenimento delle necessarie approvazioni e dei finanziamenti ma, prima di procedere alla progettazione esecutiva delle singole fasi, sarà necessario predisporre un piano di cantierizzazione;
- le analisi svolte forniscono gli elementi necessari alla formulazione del parere di compatibilità ambientale per gli interventi previsti nel breve termine, mentre per quanto riguarda il medio termine l'incertezza sui traffici da prevedersi e la mancanza di indicazioni sulle possibili alternative di accessibilità all'aeroporto non hanno consentito di valutare gli impatti che potranno essere prodotti dall'incremento dei flussi di traffico a terra e dal triplicamento delle movimentazioni passeggeri nonché dall'aumento delle merci trattate;
- le simulazioni condotte nello studio di impatto ambientale hanno escluso la possibilità di modifiche significative alla qualità dell'aria come diretta conseguenza dell'esercizio dell'aeroporto nel breve periodo, nelle successive fasi progettuali potrà essere associato un idoneo piano di monitoraggio della qualità dell'aria che tenga conto dell'intera porzione di territorio interessata in modo diretto ed indiretto dall'aeroporto;
- l'impianto di gestione delle acque che è già stato progettato ed è in corso di realizzazione assicura il controllo delle acque di piattaforma per tutte le aree pavimentate afferenti ai piazzali dell'aeroporto; tramite l'impianto stesso possono essere controllate anche le acque della pista, e conseguentemente potrà essere posto in essere un sistema di monitoraggio per le acque provenienti dal sedime aeroportuale;
- le particolari condizioni nelle quali è stato realizzato l'aeroporto (ampia colmata a mare), e delle quali non si prevedono per il futuro modifiche, non fanno rilevare impatti per la componente suolo e sottosuolo;
- sono escluse possibili ripercussioni sulla vegetazione e sulla flora per le caratteristiche intrinseche dell'intervento, per quanto riguarda la componente faunistica è prevista una serie articolata di azioni volte a prevenire il fenomeno del bird-strike (che dovranno comunque essere continuamente aggiornate in funzione delle migliori metodiche presenti nel campo) e campagne di monitoraggio volte alla quantificazione della componente avifaunistica presente nell'aerea aeroportuale;
- sono state eseguite le analisi e le simulazioni secondo metodiche idonee per gli scopi individuando un'area a terra che presenta una forma ottimale per l'inserimento dell'aeroporto nel contesto territoriale di riferimento;
- non si ritiene compatibile l'aumento di livelli sonori sull'area urbana con particolare riguardo alla zona di Pegli, con verifica mediante la Commissione di cui all'art. 5 del DM 31.10.97, dovranno

43 PR

essere definite le più idonee procedure di atterraggio e decollo al fine di ridurre l'incremento stimato nel breve termine;

- il fenomeno delle vibrazioni può essere considerato trascurabile non essendo stata riscontrata la presenza di ricettori sensibili in una porzione significativa del territorio vicino all'aeroporto;
- per quanto riguarda le radiazioni non vi saranno interferenze significative in quanto non sono previste nuove installazioni ed inoltre le misure sperimentali eseguite non hanno evidenziato fenomeni critici;
- l'intero aeroporto è un elemento di riferimento per alcune visuali di un'intera porzione di territorio che dalle alture sovrastanti la città di Genova degradano fino al mare; lo stesso è ormai un elemento caratterizzate (insieme alle altre realtà produttive - aree industriali e portuali, ecc.) dell'intero golfo di Genova; gli interventi previsti nel Piano di Sviluppo non modificano sostanzialmente tale situazione in quanto le nuove realizzazioni sono elementi marginali che consentono una razionalizzazione, anche estetica, delle strutture presenti;
- nelle successive fasi progettuali potranno essere ottimizzati al massimo gli spazi al fine di poter ampliare le aree da destinare a idonee sistemazioni ambientali (aree a verde, di arredo, ecc), anche utilizzando soluzioni innovative quali ad esempio coperture a verde, ecc;

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. 152217/2230 della Regione Liguria del 7 novembre 2000, pervenuta il 15 novembre 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

il piano di sviluppo nel complesso risulta coerente con le indicazioni contenute nei piani territoriali di livello regionali e comunali vigenti.

Le previsioni contenute nel piano di sviluppo assolvono in modo efficace l'obiettivo relativo alla massima flessibilità ai fini di adattare in breve tempo le strutture secondo le esigenze dei vettori e dei passeggeri.

Resta fermo che l'approvazione dei singoli interventi previsti e relativi progetti definitivi sarà soggetta alle procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/77 e ss.mm.

Si esprime parere favorevole al Piano di sviluppo infrastrutturale a condizione che:

- *in sede di SAU; organizzazione definite oltre all'organizzazione interna dell'area nelle diverse fasi di sviluppo previste, le connessioni e relazioni della stessa con l'esterno. Al riguardo è necessario che il SAU recepisca e si coordini con:*
 1. *le previsioni del progetto definitivo del lotto I del settore 2 del SAU per il nuovo porticciolo turistico di Sestri Ponente stipulato il 4.8.00;*
 2. *lo schema della viabilità di cui all'area di intervento n.12 del PTC ACL come modificata in sede di Accordo di programma sulle ex Acciaierie di Cornigliano siglato in data 29.11.99.;*
- *sia messa in atto una azione di monitoraggio sulle specie presenti al fine di individuare quelle tecniche o ancor meglio l'abbinamento delle diverse tecniche, maggiormente efficaci al fine di evitare l'incontro dei velivoli con gli uccelli, anche in relazione all'evolversi del territorio*



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

circostante l'aeroporto, in considerazione della necessità di selezione e d'uso di tecniche di controllo dell'avifauna che non pongano problemi ambientali nonché una azione di monitoraggio per la verifica delle stesse. In considerazione della rilevanza del problema dei possibili impatti con i velivoli con l'ornitofauna eventualmente presente è indispensabile che vengano predisposti e verificati studi appositi per limitare al minimo tale eventualità in relazione alla posizione e le caratteristiche della zona, fattori che determinano una rilevanza ornitologica estremamente consistente sia di specie relativamente più comuni (per es. gabbiani) sia di specie più rare e con uno status migratore (si ricorda che la Zona del "Beigua e valico del Turchino", relativamente alle spalle dell'area in oggetto, è stata identificata come ZPS ai sensi della direttiva 79/409/CEE);

- siano previste realizzazioni di interconnessioni dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da e per il centro città, con priorità data alla ferrovia nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo;
- sia verificata la fattibilità dei nuovi hangar con la sistemazione definitiva del T. Chiaravagna prevista dal piano di Bacino, nell'ambito del progetto definitivo;
- sia attivato un sistema di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità dell'aeroporto, dotato dei requisiti previsti dal D.M. 20.5.1999. Il numero di stazioni periferiche di rilevamento non dovrà essere inferiore a 3. La scelta della ubicazione delle stazioni stesse dovrà essere condotta in accordo con ARPAL. La localizzazione dovrà essere modificata, con frequenza non superiore a quella annuale, nel caso in cui ARPAL ne faccia motivata richiesta. I dati acquisiti dal monitoraggio dovranno essere resi pubblici ed aggiornati almeno una volta ogni sei mesi;
- l'Aeroporto di Genova, almeno una volta all'anno, sottoponga a verifica da parte dell'ARPAL il livello di inquinamento acustico in termini di livello di valutazione del rumore aeroportuale in due posizioni prossime ad altrettanti recettori, scelti dalla stessa ARPAL;
- siano definite delle procedure antirumore secondo l'art. 3 del D.M. 10.12.99, da attivare nel caso in cui i monitoraggi di cui ai punti precedenti evidenziassero il superamento, in termini di livello di valutazione del rumore aeroportuale, dei limiti di zona propri delle zone A e B di cui al D.M. 10.12.97 o del limite di 60 dB(A) al di fuori delle zone A, B, e C. In assenza della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale, di cui all'art.6 del D.M. 31.10.97, andrà adottato il limite più restrittivo;
- sia predisposto un manuale gestionale operativo relativo al problema rifiuti;
- sia quantificato l'incremento del traffico merci a seguito della realizzazione del district park, in relazione all'eventuale assunzione di opportuni interventi;
- siano previste vasche di raccolta delle acque di prima pioggia, al fine di consentire la decantazione del materiale sospeso e la disoleazione delle acque stesse;
- vengano effettuati i seguenti approfondimenti e verificata la fattibilità delle soluzioni adottate:
 - maggiori dettagli in merito ai sondaggi effettuati (localizzazione, scopi, grafici, stratigrafici);
 - soluzioni fondazionali adottate nelle costruzioni maggiori già eseguite;
 - rapporti tra falda marina e continentale;
 - ruolo e significato dell'intero sistema idrografico incidente verso le aree aeroportuali;
- sia effettuato:

L.M.

L.R.

1. lo studio sulle ricadute atmosferiche, da effettuarsi tenuto conto dell'attuale parco circolante e della sua possibile evoluzione, per valutare come ed in che misura siano prevedibili variazioni di ricadute al suolo;
 2. la valutazione degli effetti di possibili misure, in alternativa od in aggiunta, atte a ridurre la fonte di impatto atmosferico;
- sia attentamente valutata in fase di progettazione definitiva, anche in funzione del reale trend di sviluppo del traffico merci e passeggeri, la congruenza e l'effettiva necessità dell'incremento volumetrico edilizio del complesso aeroportuale ipotizzato nel piano di sviluppo infrastrutturale;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/25122/01 del 13 dicembre 2001, pervenuto in data 13 dicembre 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- **la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria**, con nota n.12211 del 28.11.2001, qui pervenuta via fax in pari data ed assunta la protocollo n. ST/414/23382, visti gli elaborati progettuali, considerata la natura funzionale delle modifiche e dei potenziamenti previsti nelle diverse fasi, ha comunicato il proprio parere favorevole, a condizione che venga sottoposto alle valutazioni della Soprintendenza medesima un "progetto architettonico e di dettaglio, in particolare degli hangar polifunzionali e dei volumi, che di fatto satureranno il limite ovest dell'area aeroportuale verso il porticciolo turistico" da elaborarsi secondo le seguenti indicazioni: la progettazione di tali edifici, pur nel rispetto delle tipologia e dell'economicità della loro realizzazione, deve superare "la schematicità che di solito caratterizza costruzioni simili, frequentemente assimilate a capannoni industriali".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria, con nota n.12078 del 4.12.2001, qui pervenuta via fax in pari data ed assunta al protocollo n. ST/414/24801 del 12.12.01, avendo preso visione del progetto e delle successive integrazioni relative allo studio di impatto ambientale, ha comunicato di non ravvisare proprie dirette competenze, limitatamente a questa fase della procedura, "poiché i volumi e le trasformazioni in progetto sono ubicate su riempimenti di epoca moderna". Per eventuali "interventi che debbano interessare i fondali marini, che potrebbero conservare tracce di antropizzazione antica", la Soprintendenza ha posto la condizione di essere tenuta informata sugli sviluppi del progetto, con la riserva di poter effettuare, ove necessario, accertamenti mirati.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità di quanto comunicato dalle Soprintendenze suddette, **esprime parere favorevole in ordine alla predetta richiesta della Soc. Aeroporto di Genova S.p.A. di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con l'assoluto rispetto delle condizioni poste dalle Soprintendenze medesime;**

preso atto che non 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;

MW
LBAR



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

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;

ESP R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano di sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" a Genova da realizzarsi in Comune di Genova presentata dalla Aeroporto di Genova S. p. A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

per le previsioni di breve termine:

- a) dovrà essere realizzato un sistema per il controllo delle acque della pista che ne preveda il trattamento, prima del loro allontanamento. Inoltre, in relazione all'intera area dell'aeroporto, la definizione del sistema di trattamento delle acque e del loro allontanamento dovrà prevedere, oltre ai necessari sistemi di salvaguardia dei corpi idrici ricettori da fenomeni di inquinamento ordinario o a carattere eccezionale, anche dei sistemi per ridurre le quantità scaricate con, ad esempio, dei serbatoi dimensionati in modo da poter fungere da riserva idrica per le operazioni ordinarie dell'aeroporto stesso (es. irrigazione delle aree a verde);
- b) dovrà essere sviluppato un progetto di sistemazione ambientale dell'aera aeroportuale che preveda l'ottimizzazione degli spazi al fine di poter ampliare le aree da destinare a idonee sistemazioni ambientali. Tale progetto dovrà contenere la mitigazione del fronte aeroportuale sul lato del porto turistico con una fascia filtro e dovrà porre una particolare attenzione alla qualità architettonica ed estetica delle strutture e dei rivestimenti degli edifici che saranno realizzati su tale lato del sedime (hangar, edificio catering, ecc). Il progetto dovrà prevedere, inoltre, la restituzione a verde di una superficie pari almeno ad 1/3 delle nuove superfici previste dal progetto. Tali aree verdi dovranno prevedere anche la copertura a verde dei nuovi edifici, hangars, magazzini. Inoltre, il progetto dovrà considerare:
 - la realizzazione di ecosistemi filtro per il condizionamento finale delle acque in uscita;
 - la ricostruzione della rete ecologica anche all'esterno dell'area a titolo di interventi compensativi;
- c) dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di cava o prestito e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovranno inoltre essere eventualmente evidenziati gli accordi con l'Autorità Portuale per il riutilizzo dei materiali inerti di risulta dalle demolizioni. Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc;

- d) dovranno essere adottate procedure antirumore al fine di ridurre i livelli di rumore connesso all'incremento di traffico, qualora questo conduca al superamento del valore (valutato in Lva) di 3 dBA rispetto allo stato attuale. Le modalità di attivazione delle procedure antirumore, ivi inclusa la caratterizzazione del clima attuale, dovranno essere presentate alla Commissione prevista dall'art. 5 del DM 31.10.97 e rese note al Ministero dell'Ambiente Servizio VIA. Le stime dovranno tenere nel debito conto la sovrapposizione degli effetti del rumore prodotto, oltre che dagli aeromobili, dall'esercizio della viabilità di accesso e dai macchinari di supporto alle operazioni degli aeromobili nei piazzali con particolare attenzione ai gruppi elettrogeni che dovranno essere di tipo silenziato con particolare attenzione alle basse frequenze;
- e) il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, adotti tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura per ridurre al massimo le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe;
- f) sia previsto e predisposto un piano per un sistema di monitoraggio che permetta il controllo nel tempo di tutti i parametri ambientali interessati dall'esercizio dell'aeroporto sia di tipo diretto che indiretto con particolare attenzione alle componenti aria, acque superficiali, avifauna e rumore. Il sistema dovrà inoltre essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni. Il monitoraggio dovrà mettere in correlazione i valori ambientali con quelli delle movimentazioni degli aeromobili al fine di determinare, specialmente per la qualità dell'aria, la capacità dell'infrastruttura che consenta il non superamento, in termini globali, degli standard di legge per l'intera area di influenza dell'aeroporto;
- g) i progetti e gli studi di cui ai precedenti punti **b)**, **c)** e **f)** dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza prima degli appalti delle opere;
- per le previsioni di medio termine:
- h) la realizzazione degli interventi è subordinata alla presentazione di un "Piano di coordinamento infrastrutturale". Detto Piano dovrà consentire di meglio definire la relazione del sistema aeroportuale con le aree a margine che sono caratterizzate da processi di forte evoluzione anche nel rispetto dell'evoluzione degli strumenti urbanistici ed in particolare del PUC del Comune di Genova. Dovranno pertanto essere affrontati gli aspetti trasportistici pervenendo ad una congrua verifica della capacità delle arterie viarie interessate dal traffico aeroportuale (di origine aeroportuale e non) in virtù dello sviluppo dell'assetto urbanistico ed infrastrutturale nello scenario evolutivo futuro;
- i) dovrà essere approfondito il tema della possibile interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico in sede propria con priorità alla linea ferroviaria e dovrà essere presentato un programma di realizzazione delle infrastrutture correlate, quale risultato dell'attività di concertazione tra gli Enti preposti alla tutela e alla gestione del territorio (Società Aeroportuale, Portuale, Regione, Provincia, Comune ecc);
- l) il Piano dovrà definire con precisione il traffico atteso sia per gli aspetti aeronautici sia per quelli a terra e documentare la ripercussione ambientale che l'esercizio dell'aeroporto comporterà sui parametri ambientali, sia in maniera diretta che indiretta, con l'indicazione di tutti gli accorgimenti e le mitigazioni atte al rispetto della qualità dell'ambiente interessato, secondo le linee di indirizzo



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

delle prescrizioni espresse per il breve periodo; il piano di coordinamento dovrà, comunque, essere presentato entro un anno dalla pubblicazione del decreto di VIA;

- m) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Liguria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Aeroporto di Genova S. p. A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER, ENAV, ENAC ed alla Regione Liguria, 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. 2002

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI